

13.03.2026

Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit

gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-150g-2a VE

1. Verfahren

Im Rahmen des Verfahrens zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-150g-2a VE für das Grundstück Schöneberger Straße 22 im Bezirk Friedrichshain Kreuzberg, Ortsteil Kreuzberg, wurde die Beteiligung Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Zeitraum vom 27.10.2025 bis einschließlich 30.11.2025 durchgeführt.

Es sind 14 schriftliche Stellungnahmen eingegangen.

Im Rahmen des Verfahrensschritts wurden nachfolgend wiedergegebene Stellungnahmen vorgebracht, die nach Abwägung aller Belange wie folgt Berücksichtigung finden.

2. Ergebnis der Beteiligung Öffentlichkeit

Die Auswertung der Beteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB hat zu keiner Änderung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans geführt.

Das Aufstellungsverfahren wird fortgesetzt.

Im Ergebnis der Auswertung und Abwägung wurden redaktionelle Änderungs- und Korrekturbedarfe für die Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan, Ergänzungsbedarf zum Durchführungsvertrag einschließlich seiner Anlagen sowie Fortschreibungsbedarf für die Verkehrsuntersuchung identifiziert.

3. Zusammenfassung der Stellungnahmen

Nachfolgend werden zentrale Punkte aus den vorgebrachten Stellungnahmen zusammengefasst. Die vollständige Auflistung und konkrete Abwägung der Stellungnahmen sind der tabellarischen Auswertung (s. Kap. 4) zu entnehmen.

Aufgrund der Lage des Plangebiets nahm der **Immissionsschutz** im Rahmen der Beteiligung einen großen Stellenwert ein.

Häufig wurden die Annahmen, der Untersuchungsumfang, die Konfliktlösungsansätze, als auch die abgeleiteten Maßnahmen der schalltechnischen Untersuchung angezweifelt. Insbesondere wurde eine nicht ausreichende Darstellung bzw. Berücksichtigung der nachbarschaftlichen Belange angeführt, bemängelt, insbesondere zum **Anlagenlärm**. Es Messungen des tieffrequenten Lärms des Tempodroms gefordert und es sollten die Annahmen im Rahmen von Veranstaltungen überprüft werden. Ferner wurde angemerkt, dass im Rahmen der Untersuchung kein LKW-Verkehr zur Anlieferung berücksichtigt wurde. Die Messung tieffrequenter Geräusche innerhalb des Plangebiets ist aufgrund der Wechselwirkungen ohne Rohbau nicht zielführend, weshalb sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag zu Messungen im Rahmen der Vorhabenrealisierung verpflichtet. Auch wurden die Annahmen zu den Veranstaltungen durch den Gutachter entsprechend den Hinweisen überprüft. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass die in dem Gutachten getroffenen Annahmen weiterhin herangezogen werden können und die nachbarschaftlichen Belange ausreichend berücksichtigt wurden. Ferner sind die immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gemäß TA Lärm Bestandteil des Genehmigungsverfahrens; bei veränderten schalltechnischen Rahmenbedingungen werden dort weitere Untersuchungen durchgeführt.

Auch zum **Verkehrslärm** gingen viele Hinweise ein. Neben redaktionellen Hinweisen zur Begründung - denen entsprochen wurde - gingen grundsätzliche Bedenken zur geplanten Wohnnutzung bei Überschreitung der nächtlichen Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung, Hinweise zur Berücksichtigung der Emissionen der Möckernstraße ein. Grundsätzlich wird an dem Ziel, der Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum, weiterhin festgehalten. Gesunde Wohnverhältnisse werden über passive Schallschutzmaßnahmen gewährleistet. Im Rahmen des Abwägungsprozesses erfolgte eine Überprüfung der schalltechnischen Auswirkungen der anzusetzenden Höchstgeschwindigkeit der S-Bahn. Im Ergebnis konnte keine relevanten Auswirkungen für die Planung und den Abwägungsprozess ermittelt werden, da die höheren Emissionen des Schienenverkehrslärms keinen relevanten Einfluss auf die Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärm oder die Festsetzungen des Bebauungsplans hätten. Auch die geforderte Berücksichtigung der Emissionen der Möckernstraße erfolgte nicht, da diese keine verkehrliche oder immissionsschutzrechtliche Relevanz aufweist. Forderungen zur Umsetzung von schallarmen Deckschichten der angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen auf Kosten der Vorhabenträgerin wurden aufgrund der geringen Mehrverkehre als nicht angemessen zurückgewiesen. Im Hinblick auf die Außenwohnbereiche konnte festgestellt werden, dass lediglich auf einer Dachfläche keine ungestörte Kommunikation gewährleistet werden kann. Sollten hier Außenwohnbereiche vorgesehen werden, werden diese gemäß Regelung im Durchführungsvertrag im Rahmen des Genehmigungsverfahrens untersucht und entsprechende Maßnahmen umgesetzt. Weiteren Hinweise zum Baulärm und zu Lichtimmissionen sind mit der Planung ebenfalls vereinbar, da hierfür ausreichend andere gesetzliche Regelungen vorliegen.

Ein weiterer Schwerpunkt der Stellungnahmen bezog sich auf die Auswirkungen der Planung auf den **Verkehr**. Es sei davon ausgehen, dass die geplanten Stellplätze (Stellplatzschlüssel von 0,15) und die Umsetzung des vertraglich gesicherten Mobilitätskonzepts nicht ausreichen würden, um den entstehenden ruhenden Verkehr abzuwickeln. Es wurden Befürchtungen geäußert, dass die übermäßige Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch das Parken die Leichtigkeit des Verkehrs

gefährden würde. Ferner würden die Nachbarschaft übermäßig belastet werden und die Planung verursache unzumutbaren Verkehrslärbelastigungen. Im Rahmen der Abwägung wurde das Mobilitätskonzept in Absprache mit den Gutachtern fortgeschrieben, um Auswirkungen auf den Verkehr ausschließen zu können. Ergänzend ist anzumerken, dass eine gesicherte Erschließung nicht abhängig von der Schaffung der Anzahl der Stellplätze ist. Ferner ist die unsachgemäße Nutzung des Parkraums nicht Bestandteil der Bauleitplanung, sondern des Ordnungsrechts ist. Ferner ergab die Abwägung, dass seitens der Flugsicherung und des Luftverkehrs keine Bedenken bestehen.

Bezogen auf die Belange von **Natur und Landschaft** sowie den **Artenschutz** wurden Zweifel an den gutachterlichen Ergebnissen zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag, der Biotopkartierung vorgebracht. Sie erforderten keine Überarbeitung der vorgelegten Unterlagen, da die Sachverhalte im Rahmen der Abwägung klargestellt werden konnten. Dies betrifft auch die vielfach vorgetragenen Bedenken zur Unterbrechung von Biotopverbindungen. Die geforderte erneute artenschutzrechtliche Begutachtung vor Abriss und die Erstellung eines Vogelschlagkonzepts wurde durch Regelungen im Durchführungsvertrag gesichert. Die Forderungen zur Konkretisierung der Fassadenbegrünung, zu weiteren Nachhaltigkeitsaspekten, wie dem prozentualen Anteil von Holz und zur Grauwassernutzung können häufig erst im Rahmen der Realisierung festgelegt werden. Den Hinweisen, dass die DGNB Platin Zertifizierung lediglich angestrebt werde und nicht verpflichtend sei, konnte aufgrund der vertraglichen Verpflichtung im Durchführungsvertrag nicht nachvollzogen werden.

Zu der der Planung eines Hochhauses mit hoher städtebaulicher Dichte und der damit erforderlichen Verkürzung von **Abstandsflächen** gingen ebenfalls Bedenken bzgl. der Annahmen, der Berechnungsmethoden als auch der Modellierung der fiktiven Bebauung ein. Prinzipiell werden durch die Planung massive Beeinträchtigungen der Nachbarn befürchtet. Im Rahmen der Planung wurde ein Gutachten erstellt, welches die Auswirkungen der Planung auf die geschützten Rechtsgüter des bauordnungsrechtlichen Abstandsflächenrechts untersucht. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass eine unzumutbare Beeinträchtigung der Nachbarn ausgeschlossen werden kann, da eine ausreichende Versorgung mit Tageslicht (Besonnung und Belichtung) weiterhin gewährleistet werden kann und die Festsetzungen des Bebauungsplans nicht die Bebaubarkeit der Nachbargrundstücke eingeschränkt.

Bezüglich des **Brandschutzes** gingen im Rahmen der Beteiligung viele Bedenken ein. Laut den Aussagen des Gutachters sind bei Hochhäusern spezielle Regelungen zu beachten, was im Rahmen der Abwägung klargestellt wurde.

Bezüglich der Einwendung, dass das Wohnhochhaus zu einer Überlastung der **technischen, sozialen und grünen Infrastruktur** führen würde, kann entgegengehalten werden, dass das Plangebiet im Bereich mit einer ausgeglichenen Versorgungslage bezüglich der sozialen und grünen Infrastruktur liegt und daher keine Sicherung der Kostenbeteiligung der Vorhabenträgerin erforderlich wird. Auch die Versorgung mit den bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielflächen auf dem Vorhabengrundstück wurde nachgewiesen.

Ferner wurden **stadtentwicklungspolitische Belange** eingewendet. Hochhäuser würden aufgrund ihrer Höhe und der ungleichen Verteilung der Wohnungen soziale Segregationen auslösen und durch Bodenwertsteigerung zwangsläufig zu Gentrifizierung führen. Da hier der mietpreis- und belegungsgebundene Wohnraum gleichmäßig über die Geschosse verteilt

werden und öffentlich zugängliche Dachterrassen entstehen, wird der sozialen Segregation entgegengewirkt. Die Umsetzung des mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraums ist Bestandteil des Durchführungsvertrags und dessen Realisierung ist durch Vertragsstrafen ausreichend gesichert. Ferner wurden alternative Planungen für Wohnraum im Rahmen der Stellungnahmen vorgebracht, jedoch widersprachen diese dem Ziel der Planung hier, das Ergebnis eines Realisierungswettbewerbs umzusetzen.

Darüber hinaus sind auch Zweifel an der Glaubwürdigkeit und der Liquidität **der Vorhabenträgerin** im Rahmen der Beteiligung eingegangen. Diese stellen jedoch keine städtebaulichen Belange im Sinne des Bauplanungsrechts dar.

Auch zur **Verfahrensart** und den durchgeführten Beteiligungsverfahren sowie der Entwickelbarkeit aus dem FNP wurden Bedenken vorgetragen, die jedoch inhaltlich widerlegt werden konnten.

4. Auswertung der Stellungnahmen

s. Folgeseite

Nr.	Stellungnehmende*r	Thema	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
1	Bürger*in 24.10.2025	Neue S-Bahn-Strecke	<p>Ich schlug der Senatsverwaltung für Verkehr in den letzten 6 bis 8 Jahren schriftlich mehrfach und detailliert unter Inkenntnissetzung der DB-Deutsche Bahn / Netz AG vor, den zukünftig zu bauenden S-Bahnhof „Gleisdreieck“ zum optimierten U/S-Bahn-Umsteigen solcherart auszugestalten (was nicht Bestandteil des Bebauungsplans VI-150g-2a VE ist), dass nicht nur eine Tunnel-S-Bahn-Strecke vom bestehenden S-Bahnhof „Potsdamer Platz“ (= wie seit 1936/37 vorgeplant) von Norden in den S-Bahnhof „Gleisdreieck“ hineingeht, sondern auch diejenige S-Bahn-Strecke, welche von „Potsdamer Platz“ nach „Anhalter Bahnhof“ geht; das heißt die S-Bahn-Gleise, welche sich derzeit noch südlich des Anhalter S-B-Bahnhofs verzweigen und nach der „Wannseebahn“ und nach der „Dresdener Vorortbahn S-Bahn“ gehen, werden aufgehoben und es wird eine (mindestens) zweigleisige S-Bahn-Tunnelbahn vom Südkopf des bestehenden verbleibenden S-Bahn Tunnelbahnhofs „Anhalter Bahnhof“ nach dem Nordkopf der neuen S-Bahn-Tunnelstation „Gleisdreieck“ geführt werden.</p> <p>Die Verzweigung nach den IST-S-Bahnhöfen „Großgörschenstraße-Wannseebahn“ und nach „Yorckstr.-Dresdner Vororte-S-Bahn“ erfolgt dann genauso wie sowieso bereits vorgeplant nun ausschließlich südlich der Neubau-S-Bahn-Station „Gleisdreieck“ Alle S-Bahn-Züge über „Potsdamer Platz“ fahren auch über Gleisdreieck zum dortigen Umsteigen U-Bahn / S-Bahn, was ein sehr großer Qualitätsvorteil gegenüber anderen Lösungen wäre für die U-Bahn / S-Bahn-Fahrgäste.</p> <p>Zu diesem Zwecke ist es erforderlich, eine also Neubau-Tunnel-S-Bahn-Strecke etwa im Zuge der „Landwehrkanal-Brücke“ der Schöneberger Straße zu bauen, welche von dort nach dem</p>	<p>Keine Berücksichtigung</p> <p>Die Planung von Eisenbahnstrecken ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Er berücksichtigt nur die im Rahmen von Fachplanungen (Nahverkehrsplanung, Projekt i2030) ermittelten und festgelegten Projekte. Die vorgeschlagene Neubaustrecke ist in keiner Fachplanung enthalten. Eine Berücksichtigung im Rahmen des Bebauungsplans ist daher nicht angezeigt.</p>

			<p>„Anhalter S-Bahn-Bahnhof“ verschwenkt wobei - je nach Tunnel-lage - gegebenenfalls auch das Grundstück Schöneberger Straße 22 berührt werden wird durch den Tunnel-S-Bahn-Bau.</p> <p>Ich bitte also höflichst, die so vorgeschlagene S-Bahn-Neubau-Tunnelführung mitzubedenken, damit spät keine Gebäude abgerissen werden müssen.</p>	
2	Bürger*in 06.11.2025	Zustimmung zur Planung	<p>Volle Unterstützung für die hier geplante städtebauliche, architektonische und nachhaltige Qualität und den Mehrwert für die Allgemeinheit, die durch den Mix verschiedener Wohntypen (z.B. Geförderte WEs, Betreutes Wohnen) gegeben sein werden.</p> <p>Dieses Bauvorhaben, das die vertikale Kreuzberger Mischung (Gewerbe, Wohnen, Öffentlich Versorgung) präsentiert, muss nach dem elend langen Planungsvorlauf endlich umgesetzt werden! Die Wohnungen werden dringend erwartet!</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Zustimmung zum Bebauungsplan wird zur Kenntnis genommen.</p>
3	Bürger*in 06.11.2025	Windkomfort (Dachterrasse, Straßenraum)	<p>Das vorgelegte Windgutachten behauptet, dass Windkomfort fast überall gegeben sei. Selbst die Dachfläche des über 100 m hohen Gebäudeturms wird blau gekennzeichnet, also mit der Farbe, die hier unbedenkliche Verhältnisse darstellen soll. Das Ergebnis ist schon erstaunlich, wenn man es vergleicht mit der Windkomfortstudie, die für das Projekt Urbane Mitte am Gleisdreieck erstellt wurde (Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne, VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und, VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin, GEO-NET Umweltconsulting GmbH, September 2021). Diese Studie prognostiziert westlich der geplanten Hochhäuser erhebliche Einschränkungen des Windkomforts. Wenn man dies überträgt auf das Projekt an der Schöneberger Straße, müsste eben auch der Straßenraum der Schöneberger Straße sowie der gegenüberliegende Mendelssohn-Bartholdy-Park mit betrachtet werden. Nur geht aus den Unterlagen nicht hervor, ob diese Bereiche überhaupt untersucht wurden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Windkomfortuntersuchung wird der zu erwartende Windkomfort nicht allein durch die Höhe eines Hochpunktes bestimmt. Weitere wichtige Faktoren seien z. B. die aerodynamische Rauigkeit der Umgebung und insbesondere die Gebäudekubaturen und -stellungen im Plangebiet. Im Fall der Bebauungspläne "Urbane Mitte Nord" und "Urbane Mitte Süd" sollen mehrere, zum Teil relativ breite Hochpunkte realisiert werden. Diese Hochpunkte werden aus Richtung West (Hauptwindrichtung) vergleichsweise frei angeströmt. Diese Bebauungsstruktur fördere das Auftreten von Kanalisierungs- und Düseneffekten zwischen den Hochpunkten sowie von Fallwinden an den langen Gebäudeseiten. Das Wohnen hingegen weise eine schlanke Gebäudekubatur auf, die nur zu schwach ausgeprägten Fallwinden und Kanalisierungseffekten führe. Die oftmals an Gebäudekanten auftretenden hohen Windgeschwindigkeiten würden</p>

			<p>Das Ergebnis der Studie von Peutz-Consult widerspricht auch den alltäglichen Erfahrungen, die man als Fußgänger und Radfahrer am Potsdamer Platz machen kann neben ähnlich hohen Gebäuden. Sinnvoll wäre sicher eine neue, zweite Studie, die methodisch sich an der Studie der GEO-NET Umweltconsulting GmbH orientiert.</p>	<p>zudem über die angrenzenden niedrigeren Gebäudeteile abgeleitet. Durch die vorgelagerte dichte Bebauung im Westen würde der Wind aus Richtung der Hauptwindrichtung West zudem bodennah bereits stark abgebremst. Die Planungen seien somit hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Windkomfort im Umfeld nicht vergleichbar.</p> <p>Aus dem gleichen Grund seien auch die alltäglichen Erfahrungen von Fußgängern und Radfahrern am Potsdamer Platz nicht auf das Planvorhaben zu übertragen.</p> <p>Die Berechnungsergebnisse für den Mendelssohn-Bartholdy-Park und die Schönberger Straße sind in Anlage 8 noch angeschnitten. Hier zeigt sich, dass keine Einbußen hinsichtlich des Windkomforts zu erwarten sind.</p> <p>Die Erstellung einer zweiten Studie ist somit nicht erforderlich.</p>
4	Bürger*in 06.11.2025	Vorhabenträgerin	<p>Fehlende Transparenz (Chronologische Aufklärung zum „WoHo“ Grundstück)</p> <p>2010 erwirbt die Schöneberger Straße 21 a, 22 Grundstücks GmbH ein kleines (3037qm), kontaminiertes Eisenbahnflächen-Grundstück am Anhalter Bahnhof an gleichnamiger Adresse. Verkäuferin ist die ViViCo Gesellschaft, mit dem Auftrag die Reichs- und Bundesbahnliegenschaften zu liquidieren, mutmaßlich zu einem Preis von ca. 340,000 EUR (ca. 110 EUR/qm). Die kaufende Gesellschaft ist von Anbeginn als 100% Tochter einer Konzernholding eingetragen, welche sich später, unter neuem Namen, als „DVI Gruppe“ (Deutsche Vermögens- und Immobilienverwaltungs GmbH) mit Sitz in Schönefeld registriert.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Jahresabschluss Schöneberger Straße 21a, 22 Grundstücks GmbH 2010]</i></p> <p>2011: Die Zeitschrift „Mieterecho“ berichtet von „Entmietung“ und „Durchsetzung maximaler Profitinteressen“ – dabei werden</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Äußerungen zu den wirtschaftlichen und eigentumsrechtlichen Verhältnissen der Vorhabenträgerin betreffen keine städtebaulichen Belange, die in die Abwägung zum Bebauungsplan einzustellen wären. Städtebaulich begründete Argumente, die gegen eine Umsetzung des Vorhabens sprechen, werden nicht vorgebracht.</p> <p>Für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan relevant ist in diesem Zusammenhang allein die Frage, ob die Vorhabenträgerin (UTB Construction & Development GmbH) i. S. v. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB zur Durchführung des Vorhabens willens und in der Lage ist. Daran besteht, auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme, kein Zweifel. Entsprechende Nachweise (Eigentumsnachweis, Finanzierungsnachweis) wurden durch die Vorhabenträgerin beigebracht. Schließlich ist die Vorhabenträgerin Vertragspartei des Durchführungsvertrages.</p>

		<p>die Namen der beiden Konzerngründer der heutigen „DVI Gruppe“ genannt. Auch in den folgenden Jahren finden sich zahlreiche kritische Berichte über die brutalen Geschäftspraktiken der DVI Gründer. So berichtet „Der Westen“ Januar 2019 vom plötzlichem Aufkauf und der rabiaten Entmietung eines Obdachlosenheimes in Düsseldorf durch die Berliner Immobiliengesellschaft HMS Zweite Grundstücksgesellschaft mbH (Diese Gesellschaft wird in der DVI Konzernbilanz mit einer Beteiligung von 50% gelistet).</p> <p>2011: Berliner Zeitungen berichten von dem Betrieb illegaler Müllkippen nahe dem Bauprojekt „Eylauer Straße“. Vermieter des Geländes ist die heutige DVI Gruppe. Die Bürgerinitiative berichtet von einer „Zermübnungsstrategie“, da die DVI Gruppe das ehemalige Bahngelände umwidmen und profitmaximiert mit Luxuswohnungen bebauen möchte.</p> <p>2012: Laut einem Bauwelt-Artikel „verkauft“ die Vor-Gesellschaft der heutigen DVI-Konzern-Holding ein Grundstück in der Nähe der Eylauer Straße. Käufer sie die „UTB GmbH“, mit Projektentwickler Thomas Bestgen. Die UTB entwickelt das Projekt, unter heftigem Protest der Anwohner weiter und vermarktet die Bebauung unter dem neuen Namen „Am Lokdepot“. Die Bürgerinitiative berichtet von manipulativen Methoden und Pseudo-Partizipation.</p> <p><i>[Abbildungen: Fotos Plakat, Flugblatt]</i></p> <p>2014: wird die Firma SWP Ingenieurbüro von der DVI beauftragt, eine Hochhausplanung am Anhalter Bahnhof in Gestalt eines ca. 80-100m hohen Turms zu erstellen. Als Juristischer Auftraggeber wird dazu die oben genannte Grundstücks GmbH genannt, so dass auf den ersten Blick der Zusammenhang mit der DVI Gruppe im Hintergrund verborgen bleibt.</p> <p>Auf der aktuellen Website der SWP Ingenieurbüro taucht eine</p>	
--	--	--	--

		<p>auffällige Anzahl von Projekten auf, welche beinahe durchweg in Verbindung mit der UTB bzw. DVI Gruppe stehen.</p> <p><i>[Abbildung: Screenshot SWP Website, Schöneberger Str. 21a, 22 Referenz, „Hotel mit Tiefgarage“, 2014]</i></p> <p>2015 wird der Bauantrag „2859-BAA-26“ auf diesem Grundstück vom Stadtentwicklungsamt abgelehnt, unter der Begründung, dass das EBA zuständig sei für die Planfeststellung und Bebauung. Weiterhin wären auf dem Grundstück nur „bahnahe Nutzungen“ zugelassen. Ein nachfolgender Rechtsstreit endet im Jahr 2016 für den Bezirk mit einer Niederlage und dem Ergebnis, dass der Bezirk nun doch für die Planung zuständig sei.</p> <p>Seit Ende 2015 berichtet die DVI Holding eine 67% Beteiligung an der „UTB Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH“, welche somit beherrschend ist. Die Bilanzsumme dieser zentralen UTB Gesellschaft betrug zum letzten Zeitpunkt der Eintragung 2016 ca. 7,5 Millionen Euro. Es ist davon auszugehen, dass die DVI bis heute eine beherrschende Mehrheit dort hält.</p> <p>Seit Ende 2016 berichtet die DVI Holding zusätzlich mit einer 50% Beteiligung an der UTB Construction & Development GmbH. Damit steht die Gesellschaft, welche bis heute für die Planung und Vermarktung des WoHo Hochhauses zeichnet in einem direkten Zusammenhang mit der DVI.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Unternehmensregister]</i></p> <p>Der Schluss liegt nahe, dass die kapitalstarke DVI Gruppe für das Projekt WoHo von essentieller Bedeutung ist und die UTB nur im Zusammenspiel mit ihrem Schattenpartner DVI Projekte signifikanter Größenordnung umsetzen kann. Die UTB fungiert hier gewissermaßen als ein (geheimes) Front-Office der DVI Gruppe, auch wenn dies von beiden Seiten natürlich offiziell geleugnet wird.</p>	
--	--	--	--

		<p>2017, ff. Jula GmbH: Thomas Bestgen wird Geschäftsführer der Gesellschaft, welche in Verbindung mit einer 55 ha großen Fläche Bauerwartungsland im Gartenfeld, Bezirk Spandau, steht. In den Büchern des DVI Konzerns wird diese Gesellschaft mit einem shared deal von 89,9% gelistet. Insofern muss man annehmen, dass Herr Bestgen, bis zu seinem Abtritt aus der Geschäftsführung, für ca. 5 Jahre in einem (zumindest indirektem) Angestellten-Verhältnis zum DVI Mutterkonzern stand. Erwähnenswert bleibt, dass diese Gesellschaft sich einen (äußerst diskreten) Briefkasten mit einer Vielzahl von DVI Tochtergesellschaften in Schönefeld teilt.</p> <p>Weiterhin fällt auf, dass die Jula GmbH 2007 von einer zypriotischen Gesellschaft aus Nikosia gegründet wurde, mittels einer Barzahlung von 25,000 EUR im Jahr 2007.</p> <p>2019 wird in der DVI Konzernbilanz ein „Haftungsverhältnis“ der Jula GmbH von 6.122.643,00 EUR berichtet. Dieser Betrag entspricht recht genau der berichteten Kapitalbereitstellung von „ca. 6 Millionen Euro“ zur „ungefragten“ Rettung der Diese eG durch Thomas Bestgen im Jahr 2019.</p> <p>2022 verlässt Thomas Bestgen die Gesellschaft. In wie weit er als Berater oder Vermittler für die Gesellschaft weiter tätig bleibt, ist unklar.</p> <p>Auf der aktuellen (Nov. 2025) Unternehmenswebsite der UTB Gruppe wird die Jula GmbH als „Arbeitsbereich“ und Teil der Gruppe gelistet.</p> <p>2018 präsentiert Thomas Bestgen unter seiner Marke UTB, zusammen mit dem Senatsressort für Stadtentwicklung, ein Konzept für ein „Vertikales Stadtquartier“ WoHo (Wohnhochhaus) am Anhalter Bahnhof auf der internationalen Immobilienmesse MIPIM in Cannes, FR. Herr Bestgen tritt als unabhängiger Entwickler auf. Die schon damals existierende Verbindungen zum</p>	
--	--	--	--

		<p>Schattenpartner DVI Gruppe werden dabei in keiner Weise erwähnt.</p> <p>2019 berichtet die Rosa-Luxemburg Stiftung erstmals ausführlich über die DVI Gruppe, welche bisher der Öffentlichkeit weitestgehend unbekannt war. In der Untersuchung „Profitmaximierer“ untersucht die Stiftung die 12 größten privaten Wohnbaukonzerne (mit mehr als 3.000 Einheiten Besitz in Berlin). Kriterien der Analyse sind unter anderem Geschäftspraktiken, Renditen und Transparenz. Die DVI Gruppe schneidet im Vergleich hinsichtlich der Transparenz besonders schlecht ab. Es wird von „sehr intransparenten Strukturen“, „russischer Herkunft“ berichtet und resümierend: „es ist ... vollkommen unklar, woher das investierte Geld kommt.“</p> <p>10.01.2020 Der Tagesspiegel berichtet ausführlich über die Interessenkonflikte, zwischen dem Projektentwickler Thomas Bestgen und Baustadtrat Florian Schmidt in Bezug auf die Entwicklung des Multifunktionsbaus und der kurz zuvor erfolgten Rettung der Diese eG.</p> <p>09.03.2020 In einem sogenannten „Partizipationsmotiv“ mit AnwohnerInnen gibt der Baustadtrat Florian Schmidt folgendes zu Wort: „Die UTB ist ... jetzt nicht so ein Konzern ... also letztes Jahr wieder, auch so ein russischer Konzern, der macht in Russland 20 richtige Hochhäuser mit 200 Metern, und will jetzt in Berlin auch gern mal sowas machen, ... also so ist es nicht, UTB ist hier aus Berlin, hat einen guten Willen, aber wird es jetzt nicht durchbohren, nicht in Friedrichshain Kreuzberg.“</p> <p>In der gleichen Veranstaltung antwortet Thomas Bestgen auf direkte Nachfrage von Anwohnern zum Grundstück folgendes: „Wenn wir scheitern geht es wieder zurück an den Vor-Eigentümer!“ Implizit behauptet Thomas Bestgen damit also, die UTB sei rechtlicher Eigentümer, welches allerdings nicht den damaligen</p>	
--	--	---	--

		<p>Fakten entspricht. Im Nachgang berichten die AnwohnerInnen, dass das Format den Charakter einer Verkaufsveranstaltung hatte und alles andere als ergebnisoffen sei.</p> <p>21.04.2020 berichtet die Berliner Morgenpost von einem „Multifunktionsurm“ am Anhalter Bahnhof. Darin wird behauptet, dass die „UTB das Grundstück 2017 erworben“ habe. Diese Information ist nicht korrekt, da die UTB zu diesem Zeitpunkt definitiv nicht Eigentümerin war. Ein Eigentumsübertrag auf die UTB Construction & Development lässt sich frühestens für 2021 belegen. Inwieweit diese UTB Gesellschaft allerdings weiterhin von der kontrolliert wird, lässt sich zum heutigen Standpunkt nicht vollständig klären, da die DVI Gruppe, unter trickreicher Ausnutzung von Gesetzeslücken und Sonderregelungen, eine Bilanzierung nach „Kleinstkapitalgesellschaft“ vornimmt. Die Absurdität dieser Verschleierung ist zumindest in der Berliner Immobilienbranche beispiellos, wie unter anderem eine Untersuchung der Rosa-Luxemburg-Stiftung zu den 10 größten privaten Wohnungskonzernen Berlins im Jahr 2019 bestätigt.</p> <p>23.06.2020: Die BVV des Bezirkes Friedrichshain-Kreuzberg beschließt eine Änderung und Aufteilung des bisherigen B-Planes in einem Aufstellungsbeschluss zum Planungsgebiet des WoHo Hochhauses. Darin wird eine</p> <p>05.02.2021: Ein Grundbuchauszug belegt den Eigentumsübertrag von der DVI Tochter zur UTB Construction & Development GmbH. Ein Kaufpreis ist, wie üblich, darin nicht enthalten. Es bleibt daher unklar, ob das Grundstück zum Marktwert oder auf eine andere, eventuell steuerbegünstigte Weise übertragen wurde.</p> <p>10.02.2021: In der Ausschusssitzung fragt der Bürgerdeputierte Volker Härtig (SPD) zum TOP WoHo Folgendes: „Wem gehört eigentlich das Grundstück und wie ist der Eigentümer an das</p>	
--	--	---	--

			<p>Grundstück herangekommen?“</p> <p>Der Entwickler Thomas Bestgen behauptet dort, dass das Grundstück auf dem „ganz normalen Grundstücksmarkt“ gekauft wurde. Diese Aussage ist protokolliert.</p> <p>März 2021: Ein deutsches Nachrichtenmagazin titelt zum „WoHo“ Projekt: „Der Turm der Doppelmoral“ und berichtet erstmals von der (bis dato) obskuren Verbindung zwischen der DVI Gruppe und der UTB in Bezug auf das Wohnturmprojekt. Der Kreuzberger BVV-Abgeordnete John Dahl (SPD) berichtet darin weiter von einem „Baufitz in Berlin“ und einem „erheblichem Erwartungsdruck seiner Geldgeber“ beim Hochhaus-Projekt WoHo.</p>	
		<p>Brandschutz (Sonderbau)</p> <p>Brandschutz (Evakuierung)</p>	<p>Vorhaben Wohnhochhaus WoHo: Der Projektentwickler gibt vor, das WoHo als eine Holz- bzw. Holz-Hybrid-Konstruktion von 98 m Gebäudehöhe zu planen. Dies sei, seinen Angaben zufolge, eine besonders nachhaltige Form der Bauweise. Der Projektentwickler verlautet verbal sogar, dass er den Turm nicht entwickeln würde, „falls er nicht mit Holz bauen könnte“.</p> <p>Brandschutz Sonderbauten: Hochhäuser sind Sonderbauten (BauO Bln) und, den Brandschutz betreffend, Hochrisiko-Bauten, insbesondere wenn sie von Personengruppen mit Einschränkungen (z. B. Kinder, Kranke, etc.) bewohnt oder genutzt werden sollen. Dies liegt dem Umstand zu Grunde, dass sich in Hochbauten die Fluchtwege verlängern und es prinzipiell weniger Möglichkeiten gibt, einen rettenden Fluchtpunkt in kurzer Zeit zu erreichen. Aus diesem Grund sieht der Gesetzgeber besondere Regularien für Gebäude über 22 m, und insbesondere für Bauten höher als 60 m vor. Diese Vorschriften dienen der Gefahrenabwehr sowie dem Brandschutz und damit nicht nur dem Schutz der Personen im geplanten Wohnhochhaus, sondern auch dem Schutz Dritter.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Sonderbauten sind in der BauO Bln (§ 2 Abs. 4) als „Anlagen und Räume besonderer Art oder Nutzung“ definiert und in Sonderbautypen aufgeteilt. Es wird zwischen geregelten und ungeregelten Sonderbauten unterschieden. Für geregelte Sonderbauten wie das Vorhaben wurden als bauordnungsrechtliche Beurteilungsgrundlage über die Verwaltungsvorschrift Technische Baubestimmungen (VV TB) Sonderbauvorschriften eingeführt. Für das Vorhaben wird z.B. die Muster-Hochhaus-Richtlinie (MHHR) als Grundlage für die Abdeckung des brandschutztechnischen Risikos im Hochhaus angewendet.</p> <p>Daraus ergeben sich spezifische Anforderungen an das Rettungswegsystem, das zum einen die Selbstrettung von Personen aus dem Gebäude und zum andern den Angriff der Feuerwehr sicherstellen muss.</p> <p>Die horizontale Binnenerschließung in den Geschossen unterscheidet sich dagegen nicht grundsätzlich von der horizontalen Binnenerschließung von Gebäuden unterhalb der Hochhausgrenze und folgt daher weitgehend dem Rettungswegkonzept</p>

				<p>der BauO Bln. Wesentliche Eckpunkte des Brandschutzkonzeptes nach der MHHR sind</p> <ul style="list-style-type: none"> - Früherkennung eines Brandes, - automatische Alarmierung des Brandgeschosses, - automatische Weiterleitung der Brandmeldung an die Feuerwehr, schnelle Selbstrettung aus dem Gebäude, - ausreichend lange Begrenzung der Brandausbreitung und - zügiger Angriff der Feuerwehr in das Brandgeschoss. <p>Abweichend von der BauO Bln setzt die MHHR dabei stets den Löschangriff der Feuerwehr aus dem Inneren des Gebäudes voraus (Innenangriff) und stellt auch für den Bereich bis zu 22 m Höhe nicht auf einen Außenangriff der Feuerwehr ab.</p> <p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzeptes sind für das Hochhaus, entsprechend der MHHR, zwei Sicherheitstreppe nräume als vertikale Rettungswege und ein Feuerwehraufzug für den Innenangriff der Feuerwehr vorgesehen.</p>
		Brandschutz (Holzbauweise)	<p>Fehlende Festsetzung Material: Der Gebäude-Brandschutz sieht in erster Linie nicht brennbare Materialien für die Errichtung von Gebäuden vor. Holz dagegen ist prinzipiell brennbar. Es bedarf besonderer Behandlung / Verarbeitung, um unter besonderen Auflagen und planerischer Vorsicht als Baustoff im Hochbau verwendet zu werden. Für Hochbauten sieht die Berliner BauO allerdings keine Verwendung von Holz vor: Ein Hochhaus mit brennbarem Tragwerk ist bauordnungsrechtlich nicht zulässig, sodass Sonderbeurteilungen und erhöhter Planungs- und Abstimmungsbedarf mit erforderlich werden. Konkrete Angaben, welche Arten von Holz, Holzverbund oder Hybrid-Baustoffen verwendet werden sollen fehlen weiterhin, nach 7 Jahren lautstarker Vermarktung und ca. 2.400 Seiten Dokumentation zum Wohn-Vorhaben. Der Durchführungs-Vertrag (DV) sieht keinerlei Festlegung zum</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Berliner Bauordnung (BauO Bln) lässt die Holzbauweise unter Bezug auf die eingeführte technische Baubestimmung der Muster-Holzbaurichtlinie (MHolzBauRL) zu. In der MHolzBauRL, wo für die Gebäudeklassen 4 und 5 sowie für Fassaden aus Holz Regelungen bestehen, werden Ansätze genannt, die als Basis für die Abweichung von der Baustoffklasse beim Baustoff im Hochhaus im Hochhaus als Basis dienen können.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzeptes kann die Projektplanung umgesetzt werden. Die Abweichung in der Materialität und der Baustoffklasse des Baustoffes Holz zur Muster-Hochhaus-Richtlinie (MHHR) soll im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren objektspezifisch begründet und die in der BauO Bln definierten Schutzziele</p>

		<p>Material vor, das „Nachhaltigkeits-Konzept“ ist eine diffuse „Soll“-Bestimmung, ohne spezifische Anteile oder Definition. Faktisch könnte der Bauherr verwenden, was er will. Ein „Anspruch“ auf das „Holz“-hochhaus bleibt eine Illusion, rechtlich nicht einklagbar.</p> <p>Fehlende Erfahrung: Die Verwendung von Holz ist im Hochbau Neuland, insbesondere in Deutschland. Weder der Projektentwickler, noch das zuständige Stadtentwicklungsamt im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg noch die Feuerwehr Berlin haben jemals einen Hochbau als Holz-Hybridbau, gar in dieser Komplexität entwickelt. Bisher gibt es aktuell in Deutschland nur ein verwirklichtes Projekt über 60 m Höhe, welches im Holz-Hybridbau errichtet wurde – das Hochhaus „Roots“ im Bundesland Hamburg (mit 65 m Gesamthöhe). Auffallend dabei ist: Die Planung und Ausführung des Baus weichen signifikant voneinander ab!</p> <p>Diese wurde mit dem nicht ausreichenden Brandschutz begründet. So musste die zuerst aus Holz geplante Gebäudehülle mit einer zweiten, durchgängig geschlossenen Spezial-Glasfassade versehen werden, um das Risiko des Brandübersprungs zu minimieren. Weiterhin wurde gefordert, kostentreibende Sprinkleranlagen auf jedem Stockwerk und in frostsicherer Weise anzubringen. Zudem hatte das Projekt die Auflage ausschließlich nicht-brennbare Materialien im Kern, Fundament und Außenhülle zu verwenden. Die ausgeführte Realität entspricht damit in keinsten Weise den verführerischen Visualisierungen des Projektes. Die Diskrepanz zwischen ursprünglicher Holz-Vision und nachgebesselter Ausführung, im „Glaskasten“, ist geradezu erschreckend! Ähnliches gilt für das 84 m hohe „HoHo“ aus Wien, ein „Holz“-Hochhaus welches ab dem 3. Stockwerk mit einer kostentreibenden, allseitig geschlossenen Gebäudehülle aus Spezial-Faserzement (vulgo Eternit) errichtet werden musste!</p>	<p>alternativ nachgewiesen werden. Dazu sei eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen. Dadurch werde eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindere einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden zu Brandschutzzwecken seien nicht vorgesehen. Zusätzlich würden in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p> <p>Die Erschließungskerne würden auf der Grundlage der Anforderungen aus der MHHR mit mindestens brandschutztechnisch wirksamen nichtbrennbaren Bekleidungen mit einem Feuerwiderstand von 120 Minuten geplant. Eine Holzichtigkeit sei bei den Erschließungskernen nicht geplant.</p> <p>Das Thema Holzhochhaus sei in mehreren Forschungsprojekten, z. B. LifeCycle Tower – Brandschutzkonzept für ein 20-stöckiges Holzhochhaus aus 2010/2011 – länderübergreifend Österreich, Schweiz und Deutschland - , umfangreich beleuchtet und Lösungsansätze aufgezeigt worden. Daher sei die Komplexität eines Holzhochhauses nicht neu und es lägen mittlerweile umfangreiche Erfahrungen für die Planungsansätze vor.</p>
--	--	--	--

			<p><i>[Abbildung: Rendering und Foto Hochhaus „Roots“ in Hamburg]</i></p> <p>Komplexität: Das WoHo übertrifft das oben genannte Projekt „Roots“ sowohl an Verdichtung (GFZ), als auch Höhe, in der Vielzahl der Baukörper und Komplexität der Nutzungen. Bisher fehlt ein Gesamtkonzept zum Brandschutz dieses geplanten Baus, welcher aber weiterhin und weltweit als ein „Wegweiser der Stadtentwicklung Berlins“ vermarktet wird. Das ausgelegte, auffallend dünn geratene Gutachten zum Brandschutz erläutert nur sehr wenige Teilaspekte und „Lösungen“, welche allerdings teilweise als mangelhaft einzustufen sind. Auf diese Mängel wird im Folgenden explizit eingegangen.</p>	
		Brandschutz (Evakuierung)	<p>Evakuierung: In der Planung zum WoHo fehlt bisher ein umfassendes Konzept zur Evakuierung der insgesamt vier Gebäudeteile. Das WoHo plant zur Zeit mit zwei Gastronomie-Betrieben, davon einem auf Niveau der Dachterrasse im 28. Stockwerk, weiterhin Nutzungen als Schwimmbad, (Flüchtlings-)Heim, bzw. Demenzwohnheim, bzw. Kinderbetreuung sowie einem Kinderspielplatz auf einer Dachfläche auf dem 7. OG. Nutzungen diese Art fallen teilweise unter die landesübliche Versammlungsstättenverordnung (VStättV) mit noch strengeren Vorgaben im Brandschutz. In einer ausgelegten Verkehrsstudie zum WoHo modelliert man mit bis zu 1.432 Personen, welche sich im Gebäude aufhalten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Verkehrsuntersuchung: Tabelle Nutzerzahlen]</i></p> <p>Für eine derart intensive Nutzung ist ein valides Brandschutz- und Evakuierungskonzept vorgeschrieben, welches die geregelte und sichere Räumung des Gebäudes belegen kann. Weiterhin muss eine ausreichend bemessene Sammlungsstelle geplant und vertortet werden, an welcher sich diese maximale Anzahl an</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts können die Anforderungen zur Planung der Rettungswege der BauO Bln i. V. m. den eingeführten Sonderbauschriften umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das Hochhaus sind in der Planung, entsprechend der Muster-Hochhausrichtlinie (MHHR), zwei Sicherheitstreppe nräume als vertikale Rettungswege und ein Feuerwehraufzug für den Innenangriff der Feuerwehr vorgesehen. - Eine Versammlungsstätte mit einer gleichzeitig anwesenden Besucheranzahl von mehr als 200 Personen ist im obersten Geschoss des Hochhauses nicht vorgesehen. Daher ist die Berücksichtigung der bauordnungsrechtlich eingeführte Muster-Versammlungsstättenverordnung nicht erforderlich. - Sammelstellen leiten sich aus dem Arbeitsrecht ab. Bauordnungsrechtliche Anforderungen bestehen nicht. - Die Rettungswege aus der Tiefgarage mit 35 m Lauflinie innerhalb der Tiefgarage bis zu einem Ausgang, der auf einen Rettungsweg führt, basieren auf der Sonderbauvorschrift Muster-

		<p>Personen, in sicherem Abstand vom Gebäude, während eines Notfalls, und zwar jederzeit, ohne weitere Gefahren (z.B. Verkehr, Feuerwehreinsatz, Löschwasser-Logistik) schnell und geordnet sammeln kann. Da das Grundstück nahezu vollständig bebaut werden soll, bzw. von anderen, nicht zugänglichen Flächen bzw. Straßen umfassend begrenzt ist, erscheint es vollkommen unklar wie und wo eine solche Fläche bereitgehalten werden kann. Dies legt den Schluss nahe, dass die gesamte WoHo Planung, den Brandschutz betreffend, bisher nur lediglich sehr oberflächlich skizziert ist. Zusammen mit den fehlenden verbindlichen Festsetzungen im Durchführungsvertrag drängt sich hiermit der Verdacht auf, dass die bisher vorgelegte Planung eventuell nur ein probates Mittel zum Festsetzen maximaler Baumassen im B-Plan sei. Nach positivem BVV-Beschluss müssten dann im Nachgang (aus Brandschutz- und anderen allfälligen Gründen) die Planungen so abgeändert werden, welche dann z.B. eine signifikant geänderte Bauausführung und Nutzung zur Folge hätte (evtl. inklusive potentieller Maximierung der Profite).</p> <p>Fluchtwege: Die WoHo Planung sieht derzeit eine eingeschossige Tiefgarage im UG vor. Der Grundriss sieht dort 3 mögliche Zugänge zu (im Prinzip) rauchfreien Fluchtpunkten auf gleicher Ebene vor. Allerdings werden im südöstlichen Teil der Ebene die Fluchtwege sowohl in Länge als auch erlaubter Neigung zum Teil deutlich überschritten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Plan UG; Eintragung Radian]</i></p> <p>Konkret wären die Parkplätze und die Technikflächen weder in den Radian von 35m (nach ASR und Bln BauO) bzw. 30m (nach M_GARVO) zum nächstgelegenen Fluchtpunkt enthalten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Rampe TG; Berechnungen</i></p>	<p>Garagenverordnung (M-GarVO). Die maximale Lauflänge wird bei maximal zwei Stellplätzen um 4 m überschritten. Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die geringfügige Überschreitung der Rettungsweglänge durch eine nicht zwingend erforderliche eine Brandmelde- und Alarmierungsanlage kompensiert werden.</p> <p>- In Garagen sind nach den Anforderungen aus der M-GarVO Rettungswege über Rampen mit einer maximalen Neigung von 15 % möglich. Die maximale Neigung in der Planung mit 9 % ist deutlich geringer.</p> <p>Das Rettungswegkonzept im Entwurf basiert auf den bauordnungsrechtlichen Anforderungen. In diesen Vorgaben werden Aussagen zu den Rettungsweglängen und -breiten getroffen, die eingehalten werden.</p> <p>Personenstromsimulationen werden bei Abweichungen zu den bauordnungsrechtlichen Anforderungen mittels der konkreten Kubatur und der konkreten Fragestellungen erstellt, um die brandschutztechnischen Schutzziele über die alternative Nachweismethoden sicherzustellen. Ein alternativer Nachweis ist nicht erforderlich, da die bauordnungsrechtlichen Vorgaben an die Längen und Breiten der Rettungswege eingehalten werden.</p>
--	--	---	---

			<p><i>Steigung]</i></p> <p>Darüber hinaus müssten die Fluchtenden eine Steigung von ca. 9%, aufwärts überwinden, welches die maximalen Vorgaben (6%) um gar 50% überschreitet. Das vorliegende Brandschutz-„Gutachten“ nimmt von diesen erheblichen Mängeln keinerlei Kenntnis und wäre damit als unvollständig zu bewerten.</p> <p>Personenstrommodellierung: Das Hochhaus setzt sich aus vier, komplex auf verschiedenen Ebenen vernetzten Gebäudeteilen zusammen. Bisher ist kein Konzept vorhanden, welches die Fluchtwege der Personen und die Rettungswege der Feuerwehr regelt. Normalerweise ist ein Feuerwehraufzug verpflichtend, dies ist bisher nicht gekennzeichnet. Die Personenströme und Zugriffspunkte der Feuerwehr müssten in einem solchen komplexen und extrem verdichteten Gebäude vollständig modelliert und dann planerisch festgelegt werden, um die hohe Anzahl der versprochen Nutzungen überhaupt nachweisen zu können. Insbesondere die Räumung der Dachterrasse mit nach VStättV über 200 Personen über 29. Stockwerke ohne Aufzug ist nicht trivial, der Beweis steht dazu aus. Der Verdacht liegt nahe, dass sich all dies gar nicht so umsetzen lässt, sondern im Gegenteil, Detailplanung bewusst vermeiden wurde, um das spektakulär-naive Narrativ des „vertikalen Dorfes“ aufrecht zu halten. Infolgedessen würden gravierende Nutzungskonflikte „idealerweise“ erst nach der B-Plan Bewilligung auffallen. Mittels dieser Methodik könnten kritische Nachfragen zur generellen Machbarkeit der bisherigen Planungs-Versprechen gezielt vermieden werden.</p>	
		Brandschutz (Feuerwehrflächen)	<p>Nutzungskonflikte Feuerwehrezufahrt: Da das Gebäude straßenseitig mehr als 50m tief von der Straßenfront geplant ist, sieht das ausgelegte Brandschutzkonzept eine ca. 25m lange Feuerwehreinfaht von der Schöneberger Straße vor. Die Planung sieht weiterhin vor, diese Einfahrt auch gleichzeitig für die Entsorgung</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die</p>

		<p>durch die BSR zu nutzen. Dabei sollen, parallel zur Einfahrt auf einer Länge von ca. 18m neun sogenannte Unterflurcontainer installiert werden. Am Ende der Einfahrt ist eine kleine Hoffläche vorgesehen („Hof 2“) vorgesehen, die allerdings keinen Wendekreis von 25m Radius erlaubt:</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Verkehrsuntersuchung: Schleppkurve Müllfahrzeug]</i></p> <p>Somit ist das Wenden für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und der BSR nur in einem umständlichen und zeitkritischem Manöver in drei Zügen möglich.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Freiflächenplan]</i></p> <p>Vollkommen unverständlich, und geradezu verantwortungslos erscheint dazu die Planung der Feuerwehrezufahrt als Lieferweg für den Großteil der Logistik dieses hochverdichteten Komplexes (Gewerbe und Wohnnutzung von ca. 25,000 qm BGF). Laut StVO ist das Halten und Parken in jeder Feuerwehrezufahrt und Einsatzfläche grundsätzlich verboten, die Flächen sind jederzeit freizuhalten.</p> <p>Im Gegensatz zur Stadtreinigung sind Fahrzeuge zur Anlieferung keine Sonderfahrzeuge, eine Sondergenehmigung für den Lieferverkehr ist damit undenkbar – eine völlig absurde Planung! Obgleich der Vorhabenträger natürlich alle Möglichkeiten hätte, die Nutzflächen und Verdichtung der Gebäude angemessen zu reduzieren, so dass eine sinnvolle Lösung entstehen könnte, scheint es dieser Investor vorzuziehen, eine Fehlplanung zu präsentieren, welche bekannten Standards der Realität und Regulierung nicht Stand hält. Insofern kann man, nach 7 Jahren (!) Historie dieser Gebäudeplanung, diesen bewussten Verstoß, also gegen alle anerkannten Regeln der Planung und Vorschriften, nur als einen Vorsatz, wider besseren Wissens, bewerten. Auch die vorgesehene Nutzung der Einfahrt als Entsorgungsfläche für die BSR ist</p>	<p>Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses 3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordert.</p> <p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
--	--	--	--

		<p>kritisch zu bewerten, da bei einer Entleerung mittels Unterflurcontainer und Hub-Kran längere Standzeiten der BSR-Einsatzfahrzeuge (mehrere Minuten) zu beachten wären. Noch dazu sind die vorgesehenen Einsatzfahrzeuge der BSR mit 28t ausgelegt und damit schwerer als die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr. Für einen kompletten Einsatz der BSR (Einfahren, Entleeren von durchschnittlich 2 Containern bei einer Tour, Wenden in drei Zügen, Ausfahren und Einfädeln in den fließenden Verkehr der Schönbürger Straße könnte man, selbst bei optimalen Bedingungen, mit ca. 15 Minuten rechnen. Da Sonderfahrzeuge Feuerwehrein-fahrten zwar durchfahren, aber nicht darauf halten dürfen, ist die vorgeschlagene Doppelnutzung für Entsorgung und Brandbekämpfung zumindest hochriskant, unpraktikabel, und insbesondere unter dem besonders erhöhtem Risiko seitens einer Hochhausplanung dieser Dimension (98m Gebäudehöhe) bedenklich.</p> <p>Fehlende Einsatzfläche Feuerwehr: Laut DIN Norm 14090, MHR und den Berliner Verordnungen sind für den Feuerwehreinsatz Flächen von mindesten 12 x 7 m (= 84 qm) als Einsatzfläche zu markieren und jederzeit freizuhalten. Zusätzlich müssen vor und hinter den Bewegungsflächen Übergangsbereiche von mindestens 4 Metern existieren. Die Außenplanung der WoHo Hochhausplanung sieht allerdings nur ein einen Bereich von nur 11,6 x 7 m vor, welcher zudem noch von einer geplanten Trogbepflanzung und dem geplanten Personenverkehr des Haupteingangs in das Gebäudefoyer zusätzlich gestört werden würde. Darüber hinaus wäre diese verminderte Einsatzfläche direkt an zwei Seiten am Gebäude anliegend, teilweise sogar direkt unter dem 98m hohen Turmgebäude liegend (siehe Auskragung / Gebäudeüberstände von ca. 2m ab der 11. Etage). Diese Fläche wäre daher keinesfalls von herabfliegenden Brandlasten des Turms</p>	
--	--	---	--

		<p>geschützt, die nach DIN 14090 vorgeschriebenen Übergangsfächen fehlen dazu in Gänze - eine vollkommen mangelhafte „Brandschutz“-Planung!</p> <p>Auch hier drängt sich schon der Verdacht des „geplanten“ Vorsatzes auf, da es absolut unwahrscheinlich erscheint, dass ein studiertes und vereidigtes Pflichtmitglied für Brandschutz so einen eklatanten Missstand einfach „übersehen“ kann. Könnten hier gar niedere Motive der Profitmaximierung jedes Gebot zur Vernunft und Ethos ausgeschaltet haben? Es wäre zu befürchten, dass, bei Beibehaltung dieser Wegeplanung, ein Brandschutz, und damit eine legale Baugenehmigung, unmöglich und somit eine komplette Neuplanung des WoHo Komplexes erstellt werden müsste. Allerdings ist zu befürchten, dass der Vorhabensträger, nach dann erteilter B-Plan-Reife, auf sein Recht von zu bauender Geschossfläche / Kubatur bestehen dürfte, welches den Bezirk in eine prekäre, und nahezu unlösbare, Konfliktlage versetzen würde.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Stellungnahme Brandschutz: Feuerwehrflächen; Eintragungen Radian]</i></p> <p>Bei genauerer Analyse fällt auf, dass dazu der Mittelpunkt diese Kreises derart verschoben wurde, so dass er zwar noch die Begrenzung der Einsatzfläche trifft, aber weit vom faktisch relevanten Mittelpunkt der Einsatzfläche (also der Position, an der normalerweise das Einsatzfahrzeug stehen würde und ein Einsatz beginnen würde). Weiterhin scheint die 50 Meter Regel auch, abhängig von den Bundesländern, unterschiedlich interpretiert zu werden: Fakt ist, dass in einigen Ämtern nicht der Zirkelschlag, sondern die reale Lauflänge, also abhängig von der Gebäudeform, für den Brandschutz ausschlaggebend ist. In diesem Falle wäre die Verkürzung so erheblich, welche eine Umfahrung oder sonstige, signifikante Änderung der Gebäudeplanung bewirken</p>	
--	--	---	--

			würde. [Abbildung: Zeichnung zur Bewegungsfläche für die Feuerwehr und Abständen von Gebäudeteilen zur Bewegungsfläche]	
		Brandschutz (Fassade)	<p>Fehlendes Fassadenkonzept Brandschutz: die Gestaltung einer Hochhaus-Fassade ist überaus komplexer und kritischer Vorgang, um den Brandüberschlag von Etage zu Etage möglichst auszuschließen und den prinzipiell bedingten Kamineffekt brennender Hochbauten zu unterbinden. Das, mit an der Fassade blank freiliegendem Holz präsentierte, „Holz“-Hochhaus „WoHo“ erschwert diese Bedingung nochmals zusätzlich:</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Fassadenentwurf]</i></p> <p>Noch kritischer sind die aus Holz geplanten Auskragungen und Überhänge der 4 „Gebäudewürfel“ am Turm zu bewerten: Diese „Würfel“-Konstruktion bedingt damit „innenliegende“ Ecken, welche damit also ideale, „geschützte“ Bedingungen für eine vertikale Brandausbreitung bieten und sich der Brandbekämpfung von der Ebene aus widersetzen.</p> <p>Es ist daher völlig absurd und unverantwortlich, dass der Vorhabenträger diese essentiellen Fragestellungen auch in der zweiten Auslegung (anscheinend wissentlich) weiter ignoriert und aus der Planung ausblendet. Wie berichtet ist der nationale Erfahrungsstand, Holzhochhäuser betreffend, rudimentär und bisher eher nur „experimentell“ nachgewiesen, wie zum Beispiel o.g. Berichte der Planungs- und Ausführungsänderung beim ersten „Holz“-Hochhaus „Roots“ in Hamburg belegen. Die vorgelegte Studie zum WoHo untersucht potentielle Brandlasten nur oberflächlich, hinsichtlich einer geplanten Begrünung des Wohnturmes. Sie kommt dabei zum Schluss, dass Mithilfe von bewässerten Pflanzkästen das Risiko der Brandausbreitung unterbunden ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden kann. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren soll dazu eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen werden. wird Dadurch wird eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindert einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden aus Brandschutzgründen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich werden in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p>

	Brandschutz (Photovoltaik)	<p>Photovoltaik: Die WoHo-Planung muss einen verpflichtenden Anteil von PV-Flächen zur Stromerzeugung erfüllen. Das Vorhaben sieht hierfür vertikal montierte Module an zwei Gebäudeseiten des Turmes vor, da die Dachflächen zur Begrünung bzw. für Erholungszwecke der Bewohner vorgehalten werden. Photovoltaikanlagen sind unter Brandschutzaspekten als kritisch zu bewerten, da sei einerseits Brandherde (z.B. Kurzschluss) verursachen, bzw. entstandene Schwelbrände optisch verdecken können. Dies erfordert daher komplexe Maßnahmen, wie horizontale Brandsperren im Hinterlüftungsraum, um eine Brandweiterleitung zu verhindern, und das Verhindern der Übertragung von brennbaren Baustoffen über Brandwände hinweg. Schon bei Gebäudehöhen über 11 Metern sind zusätzliche, oft objektbezogene Nachweise erforderlich, die teilweise aufwändige Brandversuche umfassen können.</p> <p>Bei Hochhäusern könnte eine geschossweise Einspeisung mit Strang- oder Modulwechselrichtern die Leitungsführung vereinfachen und den Brandschutz erhöhen. Weiterhin wäre der Einbau von komplexer Sensorik denkbar, wobei allerdings diese Kosten den erwartbaren Grenznutzen der Photovoltaik wahrscheinlich übersteigen ließe. Nichts von alledem wurde aber in der Planung bisher überhaupt skizziert oder vollständig konzipiert, der Nachweis der Machbarkeit, auch ökonomisch, entfällt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden.</p> <p>Die VV TB ordnet Photovoltaik-Module als Technische Gebäudeausrüstungen ein, die zwar eine CE-Kennzeichnung tragen müssen, allerdings nicht nach der Bauproduktenverordnung, sondern ausschließlich nach der EU-Niederspannungsrichtlinie. Somit sind durch die CE-Kennzeichnung wesentliche Merkmale eines Bauprodukts wie Festigkeit, Bruchverhalten und Brandverhaltens nicht spezifiziert. Es ist grundsätzlich ein gesonderter Verwendbarkeitsnachweis erforderlich.</p> <p>Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren wird die Gesamtkonstruktion der Fassade betrachtet und die vorhabenbezogene Verwendbarkeit der Photovoltaik-Modulen nachgewiesen.</p>
	Risiko- und Terrorprävention	<p>Fehlendes Konzept zur Einbindung der nachbarschaftlichen Situation, der Risiko- und Terrorprävention: Bislang wurden nur interne Problematiken der Planung behandelt. Die Auswirkungen fehlerhafter Brandschutzkonzepte hätte allerdings auch eine nachbarschaftliche Wirkung, insbesondere als der fast 100m hohe Wohnturm sich in direkter Nähe zu einer bestehenden Grundschule, von Wohngebäuden, einem Bürohaus und einem Pumpwerk der Wasserbetriebe befindet. Ob der Verdichtung und der ungelösten Brandschutz-Risiken in der Planung erscheint uns</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung, es würde ein planungsrelevant erhöhtes Risiko für Terroranschläge bestehen, wird nicht geteilt. Dies allein aus der Höhe des geplanten Gebäudes abzuleiten, ist nicht plausibel. Die Untersuchung möglicher Terrorgefahren im Bebauungsverfahren ist nicht erforderlich.</p>

			<p>das Vorhaben so nicht genehmigungsfähig. Weiterhin ist unklar, inwieweit die Planer die besondere Gefahr von Terroranschlägen exponierter Bauten berücksichtigt haben. Da das gesamte Gebäude horizontal und vertikal offen, ohne Zugangsbeschränkung konzipiert ist, muss man hier von einer besonderen Gefährdungslage ausgehen. Ob ein Gebäude dieser Komplexität hinreichend abgesichert werden kann ist fraglich. Logisch ist jedenfalls, dass ein prinzipiell entflammbar gebauter „Multifunktionsurm“ das Risikopotential eines Terroranschlages hier deutlich erhöhen würde.</p>	
		<p>Nachhaltigkeit Bodenwertsteigerung Gentrifizierung</p>	<p>Bodenwertsteigerung und Gentrifizierung</p> <p>Hochhäuser polarisieren jede Stadtgesellschaft, da sie wenige Vorteile, aber auch eine Großzahl an Nachteilen punktuell verdichten. Die „Vorteile“ sind recht offensichtlich: Effektive Nutzung von Raum, welche sich im Markt als Bodenwertsteigerung widerspiegelt. Exklusive vermarktbar Lagen mit besonderer Aussicht in den höchsten Etagen, welche die Wertsteigerung dann weiter potenzieren. Netzwerkeffekte, welche insbesondere bei Bürobauten höhere Renditen versprechen (business district). Diese Vorteile kommen allerdings nur punktuell, und wichtig: sehr wenigen und meist sehr privilegierten Akteuren zu gute.</p> <p>Die Nachteile überwiegen in Summe aber die Vorteile: Die spektakuläre und stille Aussicht wird mit der Sichtbehinderung der anderen erkaufte, kurze Wege sind nur innerhalb des Hochbaus gegeben, denn der laute Quellverkehr auf eine zentrale Stelle hin verstopft die Umgebung.</p> <p>Türme erzeugen keine echte Mischung oder Urbanität, im Gegenteil, die vertikale Dimension trennt Nutzungen höchst effektiv. Ebene für Ebene schaffen sie eine größtmögliche Distanz im urbanen Gebiet. Vorhabenbezogene Hochhausplanungen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Von den angeführten Nachteilen von Hochhäusern sind die Aspekte Sichtverbindung nach Außen (Ausblick, Sichtbehinderung), (Kfz)-Verkehrserzeugung, Verschattung, fehlender Solarertrag, Lärm, Mikroklimaänderung, und soziale Auswirkungen (Trennung, Gentrifizierung) städtebauliche Belange, die im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen sind.</p> <p>Die Auswirkungen des Bebauungsplans auf die Aspekte (Kfz)-Verkehrserzeugung, Verschattung/Solarertrag, Mikroklima und Lärm wurden in Fachbeiträgen zum Bebauungsplan vertieft untersucht. Alle Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass es zwar punktuell zu Beeinträchtigungen kommen kann; gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse in der Nachbarschaft aber durchweg gewahrt bleiben.</p> <p>Eine gutachterliche Ermittlung und Bewertung der Sichtverbindungen nach Außen ist nicht erforderlich. Da nur ein relativ schmaler Turm geplant ist, kann ohne weitere Untersuchung abgeschätzt werden, dass sich bei schutzbedürftigen Nutzungen in der Nachbarschaft (Büros, Wohnungen, Unterrichtsräume) die Sichtverbindungen nach Außen durch das Vorhaben nicht derart</p>

			<p>entfachen den erbitterten Wettlauf um die schnellste Genehmigung und den „trickreichsten“ Entwurf, um eine mögliche schnelle Verdichtung und leistungslose Bodenwertsteigerung mit geringstem Kapitaleinsatz zu erwirken. Planungsrechtliche, an sich sinnvolle Regeln, wie Abstandsflächen und Bestandsschutz, belohnen im Fall Hochhaus die möglichst frühzeitige Spekulation, und bestrafen jeden, der sich in zweiter Reihe hinten anstellen muss. Die Gentrifizierung konzentriert ihre Wirkung auf geringstem Raum: Die nachbarschaftliche Wirkung dieser Stadtplanung ist fatal, denn Nachteile, wie Verschattung, Lärm, Mikroklimaänderung, fehlender Solarertrag, Bodenwertspekulation oder soziale Benachteiligung konzentrieren sich vorwiegend auf die direkte Umgebung der Hochbauten.</p>	<p>verschlechtert, dass eine vertiefte Untersuchung erforderlich wäre.</p> <p>Die Einschätzung, dass Hochhäuser generell zu sozialer Trennung und Gentrifizierung führen, wird nicht geteilt. Die mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung zu verhandelnden Wohnungen werden gleichmäßig über die Geschosse verteilt. Durch allen Bewohnenden offenstehenden Dachflächen, gemeinschaftlich nutzbare Wohnbereiche und ein Schwimmbad bestehen mehrere Angebote, die den sozialen Austausch fördern können.</p>
	Anordnung des mietpreisgebundenen Wohnungsbaus	<p>Oben reich unten arm</p> <p>Aber auch innerhalb der Hochhausplanung entstehen massive Konflikte, hohe Etagen sind maximal attraktiv, untere Etagen maximal unattraktiv: Oben reich schafft ein unten arm. Exklusive Zugangssysteme („Schlüssel-Lift“) und Nutzungen privilegieren Einzelne, während der Rest eben warten muss oder der Einlass verwehrt wird. Automatisierte Systeme gewähren maximale Anonymität und Distinktion, ohne sozialen Kontakt und Austausch. Oft bewirken Hochhausgebäude soziale Vereinzelung, nachbarschaftliche Kontakte sind geringer und schon ab dem fünften Stockwerk geht man weniger nach draußen. Jede Mischung im Hochhaus ist mit energetischem oder finanziellem Aufwand verbunden, das nach Schicht getrennt ist der natürliche Faktor im vertikalen Gefüge. Ob der Bauherr, unter wirtschaftlichem Druck, wirklich eine geförderte Wohnung neben der Luxuswohnung zu 15.000 Euro / qm platziert darf zumindest bezweifelt werden. Rechtliche Konsequenzen drohen ihm von Seite des vorgelegten Durchführungsvertrages nicht. Festzustellen bleibt: ein „vertikales</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anordnung der mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung zu verhandelnden Wohnungen innerhalb des Gebäudes wird im Durchführungsvertrag geregelt. Die grundsätzlich förderfähigen Wohnungen mit einer Netto-Fläche von ca. 5.694 m² verteilen sich nach der Anlage 4 zum Durchführungsvertrag gleichmäßig über alle Geschosse. Im Durchführungsvertrag ist vereinbart, dass auf 4.578 m² Geschossfläche (brutto) innerhalb dieser gekennzeichneten Wohnungen mietpreis- und belegungsgebundene Wohnungen zu errichten sind. Es gibt eine Vertragsstrafregelung für den Fall, dass die mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen nicht umgesetzt werden.</p> <p>Für die gegenüber anderen Bauformen befürchtete Anonymität, Distinktion und soziale Vereinzelung werden keine Belege angeführt. Wie oben ausgeführt, werden die Befürchtungen vom Plangeber nicht geteilt.</p>	

			Dorf“ entwickelt sich faktisch niemals von selbst, organisch und nachhaltig. Es bleibt eine künstliche erzeugte, planerische Chimäre, welche sich im traditionell gewachsenem europäischem Stadtraum, bis heute, nicht durchsetzen konnte.	
		Kosten Bau und Unterhalt Klimaschutz (Bauform Hochhaus)	<p>Ökologische und ökonomische Bilanz in Bau und Unterhalt</p> <p>Die energetische / finanzielle Vergleichbarkeit von Gestehungs- und Unterhaltskosten für Wohn und Gewerberaum ist immer gewissen Unwägbarkeiten und Interpretations-Merkmalen unterworfen. Deshalb wird hier nur auf belegbare Fakten bei der Gestaltung und im Unterhalt abgestellt. Während Büroräume oft großflächig angelegt sind, erlauben Wohnraumschnitte nur eine kleinere Parzellierung, von Luxusbauten einmal abgesehen. Dies hat zur Folge, dass Wohnhochhäuser recht hoch und schlank entwickelt werden müssen um eine optimale Belichtungssituation herzustellen und wirtschaftlich im Hochbau darstellbar zu sein. Denn die Kosten pro qm Wohnfläche im Hochbau sind um einen deutliche Faktor höher. Oft sind es, je nach Höhe des Gebäudes zwischen 20-50% Prozent, dazu kommen noch die Zusatzkosten durch Bodenwertsteigerung, so dass eine Wohnung in den oberen Etagen durchaus im Luxussegment vermarktet wird, obwohl sie von den Merkmalen oft eigentlich nur Kompromisse bieten. Im WoHo sind zum Beispiel pro Einheit nur homöopathische kleine Dosen an „Wintergartenfläche“ vorgesehen. Viele der Fenster lassen sich kaum oder gar nicht öffnen. Kellerräume sind für alle Einheiten nicht vorgesehen, ein besonderer Umstand, der sich aus der Berliner Bauordnung für Sonderbauten ergibt: Gut für den Investor, sicher schlecht für den Nutzenden. Weitere hohe Baukosten sind dem zusätzlichem Rettungsweg ab 60m Höhe geschuldet (zweites Treppenhaus), der Vielzahl an technischen Hilfs- und Überwachungsapparaten (Druckerhöhung Steigleitung, Feuerwehraufzug, Notstromaggregate, Videoüberwachung</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es handelt sich um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. In Kenntnis der zu erwartenden Kosten wurde durch die UTB Construction & Development GmbH ein Antrag auf die Einleitung des Bebauungsplanverfahrens für das Vorhaben gestellt. Insofern sind die mit der Umsetzung des Vorhabens verbundenen Kosten dem Vorhabenträger zumutbar.</p> <p>Das mit dem Bebauungsplan i. V. m. dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung verfolgte Ziel, die Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen zu angemessenen Bedingungen zu verbessern, wird durch die zu erwartenden Betriebskosten nicht in Frage gestellt. Die Behauptung es entstünden „oft 50 % höhere Unterhalts- und Servicekosten gegenüber dem Bau im Blockrandbauweise“, wird nicht belegt. Es bleibt unklar, welche Kosten mit Unterhalts- und Servicekosten konkret gemeint sind und inwieweit sie auf die Mieter umgelegt werden können. Die Kosten von Einrichtungen wie Rooftop-Bar und Schwimmbad gehören jedenfalls nicht dazu. Durch die im Neubau einzuhaltenen Energiestandards gemäß Gebäudeenergiegesetz ist im Vergleich zum Durchschnitt mit geringeren Kosten für die Heizung der Wohnungen zu rechnen. Auch ein Blick auf die in hoher Anzahl bestehenden Mietwohnungen in Hochhäusern legt nicht nahe, dass hier von deutlich höheren Betriebskosten auszugehen ist.</p> <p>Grundsätzlich ist es zutreffend, dass - wegen des höheren Anteils an Konstruktions-, Verkehrs- und Technikflächen - der</p>

		<p>kritischer Eingänge und Fahrstühle, Belüftung, Sensorik, Sprinkleranlagen, systemischen Redundanzen etc.). Weiterhin ist der Brandschutz deutlich aufwendiger im Sonderbau und bindet zusätzliche Ressourcen, welche den Gestehungspreis dieser Immobilien in die Höhe treibt.</p> <p>Allgemein gilt, ab 60 m Höhe lässt sich geförderter Wohnungsbau nicht mehr finanziell nachhaltig errichten. Der Vorhabenträger entwickelt dazu parallel entsprechend zusätzlichen Gewerberaum, um noch weiter zu verdichten.</p> <p>Gewerbemieten können nicht gedeckelt werden und sind somit ein hervorragendes Element der Profitmaximierung. Weiterhin schwärmt der Woho-Investor von Einrichtungen wie Rooftop-Bar und Erholungs-Schwimmbad mit Spa-Bereich, Einrichtungen deren Preisgestaltung zumindest recht flexibel ist und entsprechend elitär entwickelt werden können. Der anvisierte Holzbau verteuert die Planung nochmals, die Erläuterungen im ersten Abschnitt „Brandschutz“ illustrieren die bisher ungelösten Herausforderung. Der Investor konterte die Kritik der Finanzierbarkeit mit der Methode: „Allen“, erstmal „alles zu versprechen“. Dies ist sicherlich ein probates Mittel im Sinne Machiavellis. Sicher ist allerdings auch, dass diese „Lösungen“ teuer werden - oder, noch wahrscheinlicher, nach B-Plan-Erlass, dann einfach nicht umgesetzt werden - über die fehlende Rechtskraft vieler Soll-Bestimmungen und den hübsch visualisierten planerischen Träumereien wurde hier im Verlauf bereits mehrfach hingewiesen.</p> <p>Sind die Gestehungskosten beim Hochhaus sicher hoch, aber zumindest marktwirtschaftlich in einer Form gedeckelt, wird es bei Unterhaltskosten noch absurder. Hochhäuser, in jeder Form, sind wahre Energie und Kostenfresser im Unterhalt. Der Begriff der zweiten Miete macht beim Hochhaus definitiv Sinn, denn die Wartungsverträge von Aufzügen unterliegen keinem</p>	<p>erforderliche Materialeinsatz zur Herstellung der gleichen Nutzfläche bei einem Hochhaus größer ist als bei niedrigen Gebäuden. Für den Transport von Trinkwasser, Wärme, Gütern und Personen ist gegenüber niedrigen Gebäuden mit einem moderat erhöhten Energieaufwand zu rechnen. Diese Nachteile werden in Abwägung mit den Planungsziele eines vertikalen Stadtquartiers in Kauf genommen. Warum bei einem Hochhaus ansonsten ein grundsätzlich erhöhter Energiebedarf für Belüftung und Klimatisierung entstehen sollte, kann nicht nachvollzogen werden.</p>
--	--	---	--

			<p>Mietendeckel und auf den ausreichenden Wasserdruck im 28. Stock möchte niemand verzichten.</p> <p>Dauerbelüftung und Klimatisierung der Wohnmaschine über 30 Stockwerke zollen ihren erhöhten Energiebedarf. Auch der beste Holzbau kann man nur einmal CO₂ einsparen, aber mit dem Dauertransport auf durchschnittlich 50 m Woho-Höhe in jedem Fall zusätzlich und auf Dauer CO₂ erzeugen. Jeder Tropfen Wasser, jeder Einkaufskorb und Insasse muss zuerst auf dieses Niveau gehievt werden. In Summe ergeben sich, bei gleichem Baustandard, oft 50% höhere Unterhalts- und Servicekosten, verglichen zum konventionellen Bau im Blockrand. Für die Nebenkosten der geförderten Wohnung kommt im Zweifel das Amt auf, für die nicht förderfähige Wohnung nur der Gentrifizierende, der es sich eben leistet, oder leisten kann. Soziale Mischung entsteht derart nicht wirklich, eher läuft es auf die Formel superreich und super „gefördert“ gesellen sich hier, zumindest für die festgesetzte Bindungszeit von 30 Jahren am WoHo. Wir appellieren natürlich an die Vernunft und hoffen, dass dies so nie eine Kreuzberger Wirklichkeit wird.</p>	
		Nutzung vorhandener Infrastruktur	<p>Parasitäre Tendenzen</p> <p>Der planungsrechtlichen Vernunft in unserem Rechtswesen zufolge dürfen Hochhäuser nicht überall und schon gar nicht flächendeckend errichtet werden, sondern unterliegen den Regeln der Abstandsflächen und der B-Plan Entwicklung. Demzufolge lässt sich in diesem Rahmen maximale Verdichtung gerade nicht durch einzelne Hochpunkte, sondern nur durch eine möglichst geschlossene Bauweise im Blockrand umsetzen. Ähnliches gilt auch für die Energieeffizienz von Gebäuden, wie zahlreiche Studien belegen. Auch urbanistisch stellen sie ein Ideal dar: Das Konzept der kritischen Rekonstruktion konnte vor 40 Jahren, mit den kleinteiligeren IBA-87-Bauten, den Beweis erbringen, dass</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung, eine hohe Verdichtung lasse sich nicht durch einzelne Hochpunkte, sondern nur durch eine geschlossene Blockrandbebauung umsetzen, kann nicht nachvollzogen werden. Sowohl unter rechtlichen als auch städtebaulichen Gesichtspunkten lässt sich eine verdichtete Bebauung sowohl mit einzelnstehenden Hochhäusern als auch als Blockrandbebauung umsetzen.</p> <p>Die Einschätzung, das Vorhaben profitiere deutlich mehr von den externen Ressourcen und vorhandener Infrastruktur, als es selbst welche schaffe, kann nicht nachvollzogen werden. Es ist üblich</p>

		<p>eine Stadtreparatur nicht nur Behelf, sondern echte Qualität erzeugt. Diesem Quartier, von hoher baukultureller Bedeutung und seit Kurzem unter der städtebaulichen Erhaltungssatzung stehend, wird nun mit dem WoHo auf brutalstmögliche Weise ein völlig inkompatibles Konzept der punktuellen, egoistischen Extremst-Verdichtung entgegengestellt.</p> <p>Eine Planung, welche Vorteile auf Kosten der Nachbarschaft akkumuliert, aber alle Nachteile auf die Umgebung externalisiert. Ein Beispiel: Das WoHo verkündet selbstbewusst ein möglichst autoarmes Quartier zu errichten, gleichzeitig postuliert die B-Plan Begründung, das WoHo könne ja auf die Parkhäuser der Nachbarschaft zugreifen könne. Dadurch verteilt man den Parkverkehr aber prinzipiell auf die Umgebung. Die Planung profitiert also deutlich mehr von den externen Ressourcen und vorhandener Infrastruktur, als es selbst welche schafft. In der Natur spricht man hier von parasitärem Verhalten, welches allerdings auf Dauer nie nachhaltig ist. Insofern könnte man beim WoHo von parasitären Tendenzen der Stadtentwicklung sprechen, da es, wie in diesem Falle, z.B. die bauliche Entwicklungsmöglichkeit der Nachbarbauten hemmt, deren Solarertrag mindert, Kita- und Schulplätze in Anspruch nimmt, die Nutzungskonflikte verschärft. Netto betrachtet, leistet es im der aktuellen „Programmierung“, ohne Kita und kostengünstige Kiez-Kantine, kaum einen nennenswerten sozialen Beitrag. Überspitzt formuliert: Wie sähe ein Stadtbild voller WoHo's und „vertikaler Quartiere“ aus - ein Leitbild für unsere Zukunft?</p>	<p>und sinnvoll, dass Vorhaben vorhandene Infrastrukturen mitnutzen. Die betrifft die verkehrliche Infrastruktur (Straßen, Parkhäuser) genauso wie die soziale und grüne Infrastruktur (Kindertagesstätten, Schulen, Grünanlagen). Im Rahmen der Planung wird sichergestellt, dass die Mitnutzung durch die Bewohner des geplanten Vorhabens insgesamt angemessen und verträglich ist. Eine Überlastung der vorhandenen Infrastruktur ist nicht zu erwarten.</p>
	Nachhaltigkeitskonzept Verkehr (Stellplätze)	<p>Gehaltloses Nachhaltigkeitskonzept</p> <p>Der Durchführungsvertrag wurde mit einem „Nachhaltigkeitskonzept“ in Anlage erstellt. Auf 19 Seiten ist in blumigem Behördendeutsch darin die Rede von „Flächenkonversion“, „Handlungsfeldern“ und „Regenwasserbewirtschaftung“. Erst im</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorhabenträgerin bekennt mit dem Durchführungsvertrag ihre Absicht, das Nachhaltigkeitskonzept umzusetzen. In Teilen müssen Maßnahmen noch konkretisiert werden. Im Bereich</p>

			<p>Durchführungsvertrag, § 7 wird klar, dass es sich dabei um eine Soll-Bestimmung handelt, die auch entsprechend diffus und stumpf formuliert wurde.</p> <p>Es ist offensichtlich, dass der Vorhabenträger, ohne großen Aufwand, formal ein autoarmes Quartier entwickeln kann, allein durch die Reduktion von Parkflächen. Dies, entgegen der ausdrücklichen Stellungnahme der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Polizei, welche den Bedarf schon in der Planung 2022 mit 60 Stellplätzen nicht abgedeckt sahen und vor zunehmendem „Parkdruck“ in der Umgebung warnten.</p> <p>Eine Summe an Low-Hanging Fruits als ein „Nachhaltigkeitskonzept“ zu verkaufen sind also eher als Marketing-Leistung, denn als wirkliche Anstrengung des Vorhabenträgers zu verbuchen. Selbst im Zweifel wird der Investor immer Mittel, Wege und Begründungen finden, warum diese oder jene Aufforderung nicht wirtschaftlich umsetzbar war, oder höhere Kräfte ihn in seiner selbstlosen Haltung eingeschränkt haben könnten.</p>	<p>Mobilität enthält es jedoch bereits konkrete Vorgaben.</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei</p>
--	--	--	---	---

				<p>Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrradstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen
--	--	--	--	--

				<p>Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehen Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen. - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im
--	--	--	--	---

				<p>öffentlichen Raum nachzufragen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. <p>Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.</p>
		<p>Beteiligung Planungsalternativen</p>	<p>Verfahrensbezogene Nachhaltigkeit</p> <p>Der Vorhabenträger betont auf seiner Website, ein Bauunternehmer „mit Haltung“ zu sein und reimt dazu: “ Wir sind keine Gewinnmaximierer, wir sind Projektoptimierer,“ - über die Verbindungen zu Geldgebern oder seinen Schattenpartner erfährt man nichts. Weiter spricht er dort von „humaner Quartiers- und Stadtteilentwicklung“. Die Wirklichkeit sieht anders aus: Der Nachbarschaft zufolge war die versprochene „kontinuierliche Partizipation“ ein Einzeltermin (09.03.2020), ohne erkennbare Partizipation im Sinne der Ergebnisoffenheit, sondern eine geschickt vermarktete „Werbeveranstaltung für das WoHo“. Auffallend waren dabei einstudierte Sprechtruppen, welche vorgaben, „vom Moritzplatz“ zu kommen, einem Ort, in ca. 2km Luftlinie (!) vom</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ausgangspunkt des Bebauungsplans ist der 2021 abgeschlossene Realisierungswettbewerbs für ein Wohnhochhaus auf dem Vorhabengrundstück. Die Umsetzung des weitgehend dem Siegerentwurf entsprechenden Vorhabens ist Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Prüfung grundsätzlicher Alternativplanungen widerspricht dem Sinn eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Ziel der Planung ist die Errichtung eines gemischt genutzten Hochhauses auf dem Grundstück Schöneberger Straße 22, gemäß den Ergebnissen des Realisierungswettbewerbs. Planungsalternativen sind nur insoweit Gegenstand der Prüfung und Abwägung, wie sie die Ziele und den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans berücksichtigen (vgl. Nr.</p>

		<p>geplanten Gebäude. Von versprochener „kontinuierlicher Partizipation“ blieb, trotz Nachfragen, letztlich nur das „blumige Versprechen“.</p> <p>Auch verfahrensrechtlich fragt man sich, ob man noch von Abwägung und Ausgewogenheit sprechen kann, wenn letzten Endes jeder Vorschlag zur Vermittlung oder Verbesserung der Planung toujours abgelehnt und weggewogen wird. Warum die AnwohnerInnen teils deutliche Nachteile und den fehlenden Solarertrag am Gebäude wortlos hinnehmen sollen, welche nur der exorbitanten Verdichtung mittels 100m Turm geschuldet ist, bleibt fraglich.</p> <p>Die AnwohnerInnen präsentierten am 06.11.2022 ein nachhaltiges Alternativkonzept in Blockrandbebauung mit 9.120 qm BGF vor, eine Kenngröße, welche Wohnbau nach dem Berliner Kooperationsmodell erlauben würde. Das Konzept nutzt den natürlichen Solarertrag und erzeugt einen geschützten, aber öffentlich zugänglichen Innenhof für das Quartier. Ein Gebäudeteil der „Anhalter-Garagen“, der sogenannte „Kulturwürfel im KiezBau“ würde als Zeitzeuge der Bahnanlage stehen bleiben und gleichzeitig den CO₂ Ausstoß durch den Erhalt grauer Energie senken. Das Konzept wurde zur Kenntnis genommen und verschwand im Stadtplanungsamt dann in der sprichwörtlichen Schublade. Wie „human“ und sozial nachhaltig ein aufoktroiertes Stadtquartier ohne Beachtung der Nachbarschaft auf Dauer funktionieren kann, sei dahingestellt.</p>	<p>2d der Anlage 1 zum BauGB). Eine Umnutzung/Weiterentwicklung des Bestandes oder eine Neubebauung des Grundstücks in der dargestellten Form vermag, trotz der dargestellten Vorteile, die Ziele der Planung nicht verwirklichen. Die Forderung entspricht weder dem angestrebten Maß der Nutzung noch dem Ziel eines „vertikalen Stadtquartiers“.</p> <p>Der Planungsgrundsatz 5.2.1 „Partizipation“ des Hochhauleitbilds und die Beteiligung nach § 3 BauGB wurde vollständig umgesetzt. Eine darüber hinausgehende Beteiligung der Öffentlichkeit war nicht erforderlich und hätte nach aller Voraussicht auch keine weiteren Erkenntnisse für die Planung gebracht.</p> <p>Alle im Rahmen der Partizipation vorgetragene öffentlichen und privaten Belange wurden gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen.</p>
	DGNB-Zertifizierung	<p>Zertifizierung - Mehr Schein als Sein. Die im DV erwähnte Zertifizierung der Immobilie nach DGNB ist nur hinlänglich verbindlich, mit dem Wort „angestrebt“ weich formuliert und mit gewisser Auslegung behaftet. Die DGNB bietet 4 Einstufungen, von Bronze, Silber, Gold bis Platin, das WoHo sollte in der Vereinbarung zumindest den Status Gold erreichen. Das hört sich erstmal</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die für die Zertifizierung von der DGNB zu Grunde gelegten Kriterien sind bekannt. Die DGNB ist eine allgemein anerkannte Organisation zur Zertifizierung von nachhaltigem Bauen, die zur Vergabe des Qualitätssiegel Nachhaltiges Gebäude (QNG) des</p>

		<p>sehr gut an! Hochinteressant wird es, sobald man die konkreten Kriterien und Bewertungsschlüssel sucht: Diese essentielle Information, auf 631 Seiten verteilt, lässt sich erst nach einer zwingenden Registrierung abrufen. Auffallend: Die Kriterien sind überaus komplex, breit gestreut und haben oft erstaunlich wenig mit Klimaneutralität und Energieeffizienz zu tun. Das Layout der 631 Seiten ist eng bedruckt - eher verwirrend als transparent gestaltet. Die notwendigen Zertifizierungskosten richten sich in der Grundgebühr nach BGF und beliefen sich beim WoHo auf ca. 18.500 EUR, plus intransparente Auditkosten und Mehrwertsteuer. Erfahrungsgemäß man kann in diesem Fall von einem sehr hohen 5-stelligen Betrag ausgehen. Allerdings erreicht man den Gold Standard schon mit einer Anzahl von 50% der maximalen Punktzahl, insofern drängt sich der Verdacht auf, dass das Zertifizierungslabel vielleicht doch mehr am „Geldschein“, als am „ökologisch sein“ hängt?</p> <p>Diese Beobachtung deckt sich mit der Vielzahl an Programmen, welche erst durch den Einsatz von relativ viel Geld überhaupt den Zugang zu gewissen Auszeichnungen ermöglicht. Auch wenn wir dem Bauherren hier kein Greenwashing unterstellen möchten, so ist diese so erkennbar stark monetär und marketing-gerichtete Methodik dieser Organisation, gerade im geförderten Wohnungsbau, als kritisch zu betrachten.</p>	<p>Bundes berechtigt ist. Die Zertifizierung wird als grundsätzlich geeignet angesehen, zu einer Verbesserung der Nachhaltigkeit des Vorhabens beizutragen. Nach den Regelungen des Durchführungsvertrag soll bei der Zertifizierung eine Schwerpunktsetzung auf die ökologischen Kriterien des Kriterienkatalogs erfolgen.</p>
	<p>Risiken Geotechnik</p>	<p>Hochhäuser sind Hochrisikoprojekte</p> <p>Ein letzter, interessanter Aspekt der Nachhaltigkeitsbetrachtung ergibt sich aus der relativ großen Anzahl von Bauruinen, welche sich über die Zeit im Hochhaus-Wohnungsbau ereignen. Obwohl Sonderbauten über 60 m im Wohnungsbau deutschlandweit eine verschwindend geringe Rolle spielen, finden sich in diesem Segment auffallend viele Fälle von Bauruinen oder finanziell gescheiterten Projekten, als man anteilig erwarten dürfte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die benannten Risiken, sind mit Ausnahme von Fragen des Risikos von Bauschäden durch Tiefgründung, unternehmerische Risiken, die in der Sphäre der Vorhabenträgerin liegen und keine Belange des Bebauungsplans sind. Zweifel, dass die Vorhabenträgerin willens und in der Lage ist, das Vorhaben durchzuführen, bestehen nicht. Entsprechende Nachweise wurden erbracht.</p>

			<p>Aufzuzählen wären hier das Projekt U-Berlin (Steglitzer Kreisel), das Projekt Monarch-Tower (ebenfalls Berlin), Schwabenland-tower (Stuttgart / Fellbach), das Ihmezentrum (Hannover), der Elbtower (Hamburg), Kaiserlei (Offenbach / Frankfurt). Obwohl die einzelnen Ursachen hierfür sehr verschieden sind, belegen sie deutlich, dass im privaten Wohnungsbau mit zunehmender Höhe auch das Risiko überproportional stark anwächst. Generell steigt bei Hochhäusern auch das Risiko von Bauschäden durch die notwendigen Tiefgründungen, insb. in der Nachbarschaft und an Infrastruktur, wie das Desaster der Hochhaus-Erstellung am Alexanderplatz, mit einjähriger Sperrung der U-Bahnlinie 2, belegt.</p> <p>Dazu addieren sich Finanzierungsrisiko, das Risiko schwankender Bauzinsen über den Zeitraum der langen Bauzeit hinweg, Klumpenrisiko und Vermarktungsrisiko (bei einem plötzlichem Überangebot von nahezu identischen Wohnungen an gleicher Stelle) und das Risiko chaotischer Herdentriebe, sobald ein Großprojekt in ein kritisches Fahrwasser gerät. Diese systemischen Risiken scheint die Berliner Stadtentwicklung, zumindest bei Aufstellungsbeschluss, vollkommen ausgeblendet zu haben. Als gesichert gilt: Wohnhochhausruinen sind die Bauform von geringster Nachhaltigkeit, nicht nur für den Investor, sondern auch für die AnwohnerInnen und unsere Stadtgesellschaft in Gesamtheit.</p> <p><i>[Anhänge: Jahresabschluss des DVI Konzerns, Auszug Handelsregister, hinterlegt für 2019; Analyse zur DVI, Rosa-Luxemburg-Stiftung, 2019; Endnoten und Referenzen]</i></p>	<p>Der geotechnische Bericht weist nach, dass die Errichtung eines Hochhauses auf dem Grundstück im Hinblick auf den anstehenden Baugrund grundsätzlich möglich ist. Die Ermittlung der Anforderungen an die Bauwerksgründung, einschließlich der Vermeidung von Schäden an der Bestandsbebauung, sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans, sondern sind im Rahmen der Hochbauplanung und des Baugenehmigungsverfahrens zu klären.</p>
5	Bürger*in 25.11.2025	Stellungnahme aus frühzeitiger Öffentlichkeitsbeteiligung	<p>Anliegend übersende ich ihnen meine Stellungnahme vom 18.07.2022 als Kopie zu o. g. Bebauungsplan. Diese Stellungnahme ist vollumfänglich noch gültig, da die dort genannten Fragen nicht beantwortet und die dort aufgezeigten Probleme nicht gelöst wurden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stellungnahme vom 18.07.2022 adressiert - wie die aktuelle Stellungnahme - die Themen Brandschutz und Stellplätze. Zur Abwägung s. u.</p>

		<p>[Stellungnahme vom 18.7.2022:</p> <p>Es fällt auf, dass dem Brandschutz im Bebauungsplan keine besondere Bedeutung beigemessen wird, obwohl es bisher kein Beispiel für den Bau eines Wohnhochhauses aus Holz gibt. Die geplante Feuerwehzufahrt sieht nur die Aufstellfläche für ein Feuerwehrfahrzeug vor, ohne jede Wendemöglichkeiten und ohne Umfahrungsmöglichkeiten. Normalerweise kommt die Berliner Feuerwehr bei einem Hochhausbrand mit zwei Löschzügen. Wo sollen die Aufstellung nehmen? Wie kommen Rettungswagen zu dem Eingang des Hochhauses? Völlig absurd ist die Forderung nach einer Begrünung der Fassade als Brandbeschleuniger, um einen Brandüberschlag von Geschoss zu Geschoss zu garantieren. Mit zu öffnenden Fenstern und offenen Balkons ist ein Brandüberschlag ohne weiteres möglich. Hat man aus dem verheerenden Hochhausbrand in London 2017 mit 71 Toten nichts gelernt? Auch der Vollbrand eines ganzen Wohnblockes in Essen sollte zu denken geben und zu viel schärferen Brandschutzmaßnahmen und Auflagen im Bebauungsplan führen. Anstatt auf Vorschriften zu verweisen, wo es die Holzbauweise für Hochhäuser noch gar nicht gab, sollte hier der Brandschutz und der Schutz von Menschenleben im Mittelpunkt stehen. Es fehlt vor allem eine Umfahrung des gesamten Hochhauskomplexes, besonders für die Bauteile 1,2 und 4 als zweiter Rettungsweg und ohne Steigleitungen.</p> <p>Es fehlt eine Erschließung der tief reichenden Bebauung, praktisch eine Vorfahrt für die Versorgung der Bewohner. Es gibt keine Erschließungsstraße und keine Parkplätze für Besucher und Kunden. Die Anzahl der erforderlichen Stellplätze wurde um die Hälfte reduziert. Der gesamte Besucher- und Kundenverkehr und Teile des Ruhenden Verkehrs wird zu Lasten der angrenzenden</p>	
--	--	--	--

		<p>Wohngebiete und seiner Bewohner abgewickelt. Der dritte Satz unter Pkt. 3.4.3 Ausschluss von Stellplätzen und Garagen, ist falsch und sollte dringend korrigiert werden.</p> <p>Wo parken Umzugswagen, Dienstleister, Handwerker, Paket- und Lieferdienste? Wo parken Rettungswagen, Krankentransporte und Notärzte? Wo parken Taxen, Pflegedienste und Besucher und Kunden der Gewerbebetriebe? Ohne entsprechende Stellplätze funktioniert auch eine „urbane“ Wohn- und Arbeitswelt nicht. Aussagen darüber fehlen im vorgelegten Bebauungsplan komplett.</p> <p>Der Verzicht auf die Hälfte aller erforderlichen Stellplätze ist pure Altersdiskriminierung. Besonders ältere Menschen, die das Auto für ihre Mobilität nutzen, werden benachteiligt. Aber auch Bewohner ohne Auto sind betroffen, da sie keine bzw. weniger Besuch erhalten. Haben die neuen Hochhausbewohner keine Verwandten, Bekannte, Freunde, Kinder und Enkelkinder, die sie besuchen kommen? Wo parken diese, wenn sie mit dem Auto zu Besuch kommen? Da die geplante, viel zu kleine Tiefgarage, nicht öffentlich nutzbar ist, bleibt nur das Parken in den angrenzenden Wohngebieten. Wo bleiben die Autos von Mietern, die sich die teuren Tiefgaragenstellplätze nicht leisten können? Ein Mobil Hub, als kleiner Ausgleich für die vielen fehlenden Stellplätze ist nicht geplant und wird auch nicht gefordert. Der Verzicht auf Stellplätze trägt somit zur weiteren Vereinsamung der Menschen in unserer Stadt bei. Dies ist zutiefst unsozial.</p> <p>Völlig unberücksichtigt bleibt in Sachen Verkehr die Verkehrsbelastung durch das direkt angrenzende Tempodrom. Eine Veranstaltungsstätte mit über 4000 Besucherplätzen und einem gigantischen Parksuchverkehr bei jeder Veranstaltung. Da das Tempodrom über keinen einzigen Besucherparkplatz verfügt (Behinderte ausgenommen) sind bereits jetzt die dort Wohnenden die Leittragenden der realitätsfremden nicht funktionierenden</p>	
--	--	--	--

			<p>Verkehrsplanung. Mit der geplanten Bebauung wird die Situation weiter verschärft und die Anwohner unnötigerweise belastet. Der vorgelegte Bebauungsplan zerstört den sozialen Frieden in der Stadt, da er den Ruhenden Verkehr nur teilweise berücksichtigt und die Probleme des Verkehrs auf die angrenzenden Wohngebiete abwälzt bzw. verlagert.</p> <p>Durch solche realitätsfremde Verkehrsplanung wird auch der soziale Frieden in den umliegenden Wohngebieten gefährdet. Auch umweltpolitisch ist diese einseitige Belastung durch den Parksuchverkehr nicht vertretbar. Das neue Wohngebiet ist in der vorliegenden Form praktisch verkehrstechnisch nicht funktionsfähig.</p> <p>Auch wenn die BauOBln, wie früher üblich, keine Stellplätze mehr fordert, sind sie dringend erforderlich. Erstens um den großen Bedarf zu decken, zweitens, um andere Wohngebiete nicht zu belasten und drittens, um den sozialen Frieden zu erhalten. Für eine lebenswerte Stadt sind sie heute unverzichtbar. Was nützt ein urbanes Wohnquartier, wenn es letztendlich nicht funktioniert?</p> <p>Mit Wegfall der erforderlichen Stellplätze und der Aufhebung von Baugesetzen und -vorschriften durch den Bebauungsplan wird der Willkür im Städtebau Tür und Tor geöffnet. Praktisch kann dann in jede Baulücke ein Hochhaus gebaut werden. Dem Bebauungsplan sei Dank.]</p>	
		Verkehr (Stellplätze)	<p>Aufgrund der reduzierten Stellplätze wird fast der gesamte Ruhende Verkehr über das benachbarte Wohngebiet abgewickelt. Die Bedenken der Bewohner auf der Info-Veranstaltung werden somit bestätigt. Ihre Interessen werden nicht berücksichtigt, der Kampf um einen Parkplatz wird weiter zunehmen. Das Verbot von oberirdischen Garagen und Stellplätzen führt zu einem nicht funktionierenden Wohngebiet. Haben die neuen Bewohner keine Verwandten, Bekannten und Freunde, die sie mit dem Auto</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu</p>

			<p>besuchen kommen? Wo parken Notärzte, Taxen, Pflegedienste, Handwerker, Paket- und Lieferdienste usw.? Normalerweise fahren diese nicht in privaten Tiefgaragen, wenn überhaupt möglich.</p> <p>Wo bleiben die Autos von Mietern, die sich die teuren Tiefgaragenstellplätze nicht leisten können? Wo bleiben alle diese Fahrzeuge, wenn es keine Parkplätze gibt? Auch der Hinweis auf angeblich private Parkhäuser, die nicht ausgelastet sind und weiter entfernt liegen, ist sehr fragwürdig und für ältere Menschen praktisch ungeeignet. Ohne entsprechende Stellplätze funktioniert auch eine „urbane“ Wohn- und Arbeitswelt nicht.</p> <p>Mit dem Verzicht auf die Besucher- und Kundenparkplätze trägt man auch zur weiteren Vereinsamung der Menschen in unserer Stadt bei. Wo es keine Parkplätze gibt, gibt es auch keine Besucher, auf jeden Fall viel weniger.</p>	<p>Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine</p>
--	--	--	--	---

				<p>fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrradstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehenden Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot. - Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung
--	--	--	--	--

				<p>unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. - Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der
--	--	--	--	---

				<p>Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.</p>
		<p>Brandschutz (Holzbauweise) Brandschutz (Fassadenbegrünung)</p>	<p>Weiterhin wird nicht berücksichtigt, dass das Hochhaus in Holzbauweise errichtet werden soll. Weder die BauO Bln noch die MHHR berücksichtigt diese Bauweise. Sie als Grundlage zu nehmen ist fragwürdig. Anscheinend hat man aus dem verheerenden Hochhausbrand in London 2017 mit 71 Toten nichts gelernt? Man hält an einer begrünten Fassade fest und somit an einer Fassade, die zum Brandüberschlag führen kann. Auch Topf- und Trogpflanzen können geschosshoch wachsen und somit zu einem Brandüberschlag führen.</p> <p>Im Brandschutzgutachten fehlen Angaben zur Fassadenkonstruktion und ihrem Feuerwiderstand. Ein Löschangriff auf eine begrünte Fassade bzw. eine brennbare Holzfassade ist nur von außen möglich und bedingt somit eine Feuerwehrumfahrt um das Hochhaus. Diese fehlt bisher.</p> <p>Beim Brandschutz sollte doch eigentlich der Schutz von Menschenleben in Mittelpunkt stehen und nicht eine schöne ökologische Fassade allein. In Frankfurt am Main würde so ein Hochhaus bestimmt nicht genehmigt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Berliner Bauordnung (BauO Bln) lässt die Holzbauweise unter Bezug auf die eingeführte technische Baubestimmung der Muster-Holzbaurichtlinie (MHolzBauRL) zu. In der MHolzBauRL, wo für die Gebäudeklassen 4 und 5 sowie für Fassaden aus Holz Regelungen bestehen, werden Ansätze genannt, die als Basis für die Abweichung von der Baustoffklasse beim Baustoff im Hochhaus im Hochhaus als Basis dienen können.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden. Die Abweichung in der Materialität und der Baustoffklasse des Baustoffes Holz zur Muster-Hochhaus-Richtlinie (MHHR) soll im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren objektspezifisch begründet und die in der BauO Bln definierten Schutzziele alternativ nachgewiesen werden. Dazu sei eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen. Dadurch werde eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindere einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden zu Brandschutzzwecken seien nicht vorgesehen. Zusätzlich würden</p>

				<p>in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p> <p>Die Erschließungskerne würden auf der Grundlage der Anforderungen aus der MHHR mit mindestens brandschutztechnisch wirksamen nichtbrennbaren Bekleidungen mit einem Feuerwiderstand von 120 Minuten geplant. Eine Holz-sichtigkeit sei bei den Erschließungskernen nicht geplant.</p> <p>Eine flächige Fassadenbegrünung ist nicht vorgesehen. Einzelne Pflanztröge ohne Rankhilfen sind geplant. Durch die Pflege der Pflanzen in den Trögen [Bewässerung und Rückschnitt] ist nicht von einer Brandentstehung und einem Brandrisiko auszugehen. Abweichend von der Berliner Bauordnung (BauO Bln) setzt die für das Vorhaben anzuwendende Muster-Hochhaus-Richtlinie (MHHR) stets den Löschangriff der Feuerwehr aus dem Inneren des Gebäudes voraus (Innenangriff) und stellt auch für den Bereich bis zu 22 m Höhe nicht auf einen Außenangriff der Feuerwehr ab. Eine Umfahrung des Gebäudes durch die Feuerwehr ist daher nicht erforderlich.</p>
		Verkehr (Stellplätze)	Die individuelle Mobilität sollte kein Privileg für wenige sein, sondern muss der ganzen Bevölkerung zur Verfügung stehen. Denn Mobilität ist ja nicht nur ein Freiheits-, sondern auch Selbstbestimmungsversprechen. Deswegen hängt auch die Frage der sozialen Gerechtigkeit mit der Frage der Mobilität zusammen. Und davon sollte niemand ausgeschlossen sein. Die Autofahrer mit Reduzierung der Stellplätze zum Umstieg auf die veralteten, maroden, unzuverlässigen und nicht ausgebauten öffentlichen Verkehrsmittel zu zwingen, ist undemokratisch, diskriminierend und unsozial. Die Planer können noch so viele Fahrradständer aufstellen, trotzdem wird sich die Bevölkerung nicht umerziehen	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die geringe Anzahl von Stellplätzen schränkt die Möglichkeiten zum Besitz eines eigenen Kfz nicht grundsätzlich ein, da Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum genutzt werden können. Davon abgesehen, würde die Bereitstellung einer höheren Anzahl von Stellplätzen auf dem Vorhabengrundstück die soziale Gerechtigkeit nicht fördern, da der Erwerb bzw. die Anmietung eines Stellplatzes mit erheblichen Kosten verbunden ist.</p>

			<p>lassen und selbst bestimmen wollen, wie man sich in Zukunft fortbewegt.</p> <p>Die Bewohner des Wohngebietes werden durch die nicht gelösten Verkehrsprobleme stark belastet, in ihrer Mobilität eingeschränkt und in ihrer Lebensqualität benachteiligt. Der Wohnungsmangel in Berlin rechtfertigt noch lange nicht diese Fehlplanung und völlig unrealistische Anti-Auto-Politik. In der vorliegenden Form dürfte der Bebauungsplan nicht beschlossen werden.</p>	
6	Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz 24.11.2025	Verfahren gem. § 13aBauGB	<p>Wir nehmen Bezug auf unsere Stellungnahme vom 19.07.2022. Darin hatten wir bereits darauf hingewiesen, dass ein Verfahren gemäß § 13 a BauGB ohne Umweltprüfung im vorliegenden Fall nicht möglich ist, da dieser B-Plan nicht einzeln, sondern im Zusammenhang mit den B-Plänen VI-150g-2b und VI-150g-1 betrachtet werden muss. Diese Pläne stehen gemäß BauGB §13a (1) Nr. 1 im räumlichen, zeitlichen und sachlichen Zusammenhang und können daher nicht einzeln betrachtet und bewertet werden, was eine umfassende Umweltprüfung nach sich zieht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung erläutert, sind bei der Frage der Kumulation nur Bebauungspläne zu berücksichtigen, die im beschleunigten Verfahren aufgestellt wurden oder werden.</p> <p>In unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich des Bebauungsplans VI-150g-2a liegt der Bebauungsplan VI-150g-2b, der jedoch nicht im beschleunigten Verfahren, sondern mit Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 i. V. m. § 2a BauGB aufgestellt wird.</p> <p>Der Bebauungsplan VI-150g-1 wurde bereits 2006, also nicht im engen zeitlichen Zusammenhang, festgesetzt.</p>
		FNP	<p>Hinzu kommt, dass der o. g. B-Plan noch immer in einer als „Grünfläche“ (Nr. 7504000FL622) gemäß FNP ausgewiesenen Fläche liegt. Trotz der bereits vergangenen Jahre der Planung wurde der FNP noch immer nicht geändert, obwohl dies längst hätte erfolgen müssen, um den B-Plan daraus zu entwickeln.</p> <p><i>[Abbildung: FNP mit Plangebiet und angrenzenden B-Plänen]</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargestellt, ist der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelbar. Entsprechend ist auch keine FNP-Änderung erforderlich.</p> <p>Der Geltungsbereich ist nicht als Grünfläche dargestellt. Die Darstellung einer Grünverbindung in symbolischer Breite wird durch die bestehende, funktionsfähige und öffentliche Grünanlage "Schöneberger Str. 22A -Veloroute zum Anhalter Bahnhof" bereits umgesetzt. Gründe, warum die bestehende Grünanlage zur Umsetzung der Darstellung nicht ausreichend sein sollte, sind</p>

				<p>nicht ersichtlich. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grünverbindung gem. FNP sind bei der Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Dies betrifft sowohl die Bedeutung der Grünverbindung für den Biotopverbund als auch für die freiraumbezogene Erholung. Die Schaffung einer weiteren öffentlichen Wegeverbindung über das Vorhabengrundstück wird im Bebauungsplan festgesetzt. Um Beeinträchtigungen der Biotopverbundfunktion der Grünverbindung so weit wie möglich zu minimieren, werden im Rahmen der weiteren Objektplanungen die entlang der Grenze zum Vorhabengrundstück geplanten neuen Bepflanzungen ökologisch optimiert.</p> <p>Das zuständige Referat IB SenStadt wurde an der Planung beteiligt. Die o. g. Einschätzung der Entwickelbarkeit aus dem FNP wird geteilt.</p>
		Biotopflächenfaktor	<p>Wir unterstützen die Argumente der Stellungnahme des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg vom 02.09.2022:</p> <p>„Gemäß dem Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.1.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk soll bei Hochhausplanungen ein Biotopflächenfaktor von mindestens 0,6 erreicht werden. Das Vorhaben wird jedoch (aufgrund abweichender Berechnungsstandards) einen Biotopflächenfaktor von unter 0,4 erreichen. Falls auch bei einer aktualisierten Berechnungsmethodik der Zielwert von 0,6 nicht erreicht werden kann, können ggf. externe - mit dem Projektträger zu vereinbarende - Maßnahmen diese Lücke schließen. Dadurch würde die Gleichbehandlung stark verdichteter Vorhaben mit anderen, weniger dichten Vorhaben sichergestellt.“, und fordern dies hiermit ein. Dies wird auch vom Klimagutachten (Peutz Consult 2021) mittels Maßnahmen-Empfehlungen unterstützt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen.</p> <p>Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.01.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden. Da ein Ausgleich nach der Eingriffsregelung zum Bundesnaturschutzgesetz ebenfalls nicht erforderlich ist, wird von einer Verpflichtung des Vorhabenträgers zur Durchführung bzw. Finanzierung externer Ausgleichsmaßnahme abgesehen. Dabei wurde auch in Rechnung gestellt, dass der Biotopwert des Vorhabengrundstück im Bestand sehr niedrig ist.</p>

		Dachbegrünung	<p>TF 5.2 „Im urbanen Gebiet sind mindestens 50 % der Dachflächen zu begrünen. Der durchwurzelbare Teil des Dachaufbaus muss mindestens 10 cm betragen. Die Bepflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang nachzupflanzen. Zudem sind die Dachflächen zu mind. 80 % als Retentionsdächer zur Rückhaltung von Niederschlagswasser auszubilden.“</p> <p>stellt lediglich das Mindestmaß an Dachbegrünung dar. Denn auch wenn 10 cm durchwurzelbar sind, beträgt die tatsächlich nutzbare Nährstoffschicht oft nur 5 cm. Dem Eingriffsverursacher ist es selbst überlassen, was er in welchem Verhältnis anpflanzt/ansät. Bei solchen Vorgaben werden auf den Dächern lediglich Sedum- bzw. eine Sedum-Gras-Mischung in Rollrasenform angepflanzt, da dies die einzigen Pflanzen sind, die sich bei so wenig Substrat noch halten können. Gibt es NUR diese Pflanzenfamilie auf den Dächern, herrscht eine Mono-Kultur wie auf landwirtschaftlichen Äckern und es verschwindet bzw. entsteht erst gar keine die Artenvielfalt. Die Bepflanzung entspricht dem einer „Wüste“, denn sie bietet lediglich Nahrung, aber keinen Lebensraum für Bestäuber oder Vögel. Die fleischigen, wasserspeichernden Sedum-Pflanzen sind ungeeignet, um darin zu nisten. Somit finden die Bestäuber zwar Nahrung, verbrauchen diese jedoch schnell wieder, weil sie keinen nahen Platz zum Nisten finden. D. h., dass was sie aufnehmen, benötigen sie, um den nächsten Nahrungs- oder Nistplatz zu finden. Die Aufzucht von, auch für die menschliche Gesundheit wichtigen, Nachkommen, ist damit nicht möglich. Wenn jeder Neubau in der Stadt lediglich Sedum auf dem Dach pflanzt, sind sämtliche Bemühungen der Schaffung neuen Lebensraums auf dieser Ebene sinnlos. Dann haben wir zwar überall Dächer, die das Wasser zurückhalten, dennoch stehen wir uns selbst die Nahrungsgrundlagen, weil wir keine Nistmöglichkeiten für Bestäuber schaffen und der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Art der Begrünung wird nicht nur über die textliche Festsetzung, sondern auch über die Freiflächenplanung, die Anlage zum Durchführungsvertrag ist, geregelt. Dort wird für die Dächer der Sockelgeschosse ein höherer Substrataufbau (40 cm) und für das Dach des Hochhauses die Art der Begrünung (regionaltypischen, heimischen Kräuter, Sedum-Arten und Gräser; VWW-Regiosaatgut-Standard) geregelt. Diese Regelungen sind im Ergebnis der Abwägung mit den privaten Belangen der Vorhabenträgerin und dem Ziel, die Dachflächen der Sockelgeschosse für die freiraumbezogene Erholung aller Bewohnenden nutzbar zu machen, ausreichend. Beim Dach des Hochhauses wurde in Rechnung gestellt, dass dieses nur sehr eingeschränkt in den Biotopverbund eingebunden ist.</p> <p>Die Errichtung einer Kita ist nicht mehr Gegenstand der Planung.</p>
--	--	---------------	---	---

		<p>Artenrückgang weiter voran schreitet. Das widerspricht zudem den Auflagen der Wiederherstellungs-VO (Art. 10 Bestäuber).</p> <p>Wir lehnen daher den Inhalt der Textlichen Festsetzung 5.2 ab und fordern stattdessen folgenden Text für die TF 5.2:</p> <p>„Die Dachbegrünung, die nicht öffentlich zugänglich sein wird, ist als sog. Biodiversitätsdach zu gestalten. Eine variable Deckschicht zwischen 10 und 30 cm ist anzustreben. Es ist eine für Berlin geeigneten Kräuter-Mischung zu verwenden (s. Broschüre: Pflanzen für Berlin). Die Gestaltung muss verschiedene Elemente, wie Totholz, Senken und unbepflanzte Hügel aufweisen. Die Pflanzen sind nach Abgang nachzupflanzen und die unbepflanzten Hügel durch entsprechende Pflege frei zu halten.“</p> <p><i>[Abbildung: Bsp. für ein Biodiversitätsdach]</i></p> <p>Wir möchten betonen, dass es bei unserer Ablehnung von sog. „Sedum-Wüsten“ nicht darum geht, Sedum-Arten grundsätzlich von Gründächern auszuschließen, sondern darum, wie das Verhältnis der Sedum-Arten ggü. weiteren auf den Dächern auszubringenden Arten definiert wird. Sedum-Arten, aber auch Gräser, sollten immer unterdimensioniert auf Dächern eingesetzt werden, da sie eine starke Konkurrenz ggü. anderen Arten darstellen.</p> <p>Oftmals wird vergessen, dass mit dem Ausgleich oder Ersatz gleich- bzw. höherwertige Habitat-Bedingungen für die relevanten Arten hergestellt werden müssen, als vorab bestanden haben. Wenn also Dachbegrünungen als Ausgleich und Ersatz für Insekten / Bestäuber und Vögel anerkannt werden sollen, muss das beachtet werden. Daher fordern wir die Änderung der TF 5.2 hiermit ein.</p> <p>Des Weiteren kommt hinzu, dass wenn tatsächlich in der „Sockelzone“ eine Kita für mind. 30 Kinder mit grünen Freiflächen geplant ist, diese ebenfalls NICHT mit 10 cm durchwurzelbare</p>	
--	--	--	--

			<p>Mindestdeckung auskommen. Da Kinder auch Schatten benötigen, in dem sie spielen können, bedarf es der Anpflanzung von höheren Pflanzen, ggf. kleinen bis mittleren Bäumen. Diese benötigen jedoch eine Mindestdeckung von 80 cm, um genügend Wurzeln bilden zu können und somit auch Halt bei entsprechendem Winddruck zu haben. Dabei ist es unerheblich, ob die „grünen Freiflächen“ eine Dachumrandung haben oder nicht.</p>	
		Regenwasserbewirtschaftung	<p>Wir befürworten die Nutzung von Grauwasser und Regenwasser. Wenn dies tatsächlich umgesetzt werden soll, muss die textliche Festsetzung 5.3 dahingehend ergänzt werden, dass auch die beabsichtigte Verwendung von Regenwasser zur Bewässerung der Vegetation zulässig ist. Bisher lässt die TF das nicht zu, da RW vollständig versickert werden soll.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Nutzung des Regenwassers als Grauwasser ist nicht beabsichtigt. Einer Verwendung als Gießwasser steht die Festsetzung nicht entgegen. Die Begründung wird zur Klarstellung ergänzt.</p>
		Besonnung und Belichtung (Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse)	<p>Bedrückend ist, wenn man in der Besonnungs- und Tageslicht-Untersuchung sieht, wie viele Bereiche im zukünftigen Hochhaus NICHT ausreichend bis gar nicht mit Tageslicht versorgt sein werden. Dies ist dann besonders schwierig, wenn das auch im geplanten Wohnbereich, ab bspw. der 3. Etage (s. Schaubild UTB Projektmanagement GmbH, Gutachterl. Stellungnahme WoHo – Programmierung, S. 55), auftritt. Da die Grundrisse u. a. flexibel gebaut werden sollen, ist noch nicht klar, inwieweit Single-Wohnungen, Studenten-Apartments, etc. betroffen sind. Wohnungen, in denen, besonders in den Wintermonaten nicht ausreichend Tageslicht ankommt, haben Einfluss auf die psychische und physische Gesundheit der Menschen, die darin leben. Demzufolge müssen die Grundrisse so gewählt werden, dass mind. 1 Raum mit ausreichend Tageslicht versorgt wird. Wie das bei 1-Zimmer-Apartments gewährleistet werden soll, wenn diese ggf. alle Richtung Norden ausgerichtet sind, bleibt fraglich und entspricht nicht den Vorgaben des BauGB bzgl. der Schaffung gesunder Arbeits-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ein Belichtungsnachweis wurde im Rahmen der „Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung zum Bauvorhaben WoHo in Berlin-Kreuzberg“ (Peutz Consult, 30.06.2025) geführt. Dabei wurde zweistufig vorgegangen. In einem ersten Schritt wurde für möglicherweise kritische Bereiche simuliert, ob ein durchschnittlicher "Standardraum" ausreichend belichtet wäre (Anlage 10 der Untersuchung). In Bereichen, wo dies für den einen Standardraum nicht nachgewiesen werden konnte, wurde in einen zweiten Schritt erneut mit der konkreten Projektplanung simuliert (Anlage 11 der Untersuchung). Eine (bauordnungsrechtlich) ausreichende Belichtung kann demnach über große Fenster erreicht werden, wie sie die Projektplanung vorsieht. Weiterhin sieht die Projektplanung vor, dass hier in den (am schlechtesten belichteten) untersten vier Geschossen keine Wohnnutzung stattfindet.</p> <p>Die Umsetzung der Projektplanung wird über den Durchführungsvertrag verbindlich gesichert. Einer Festsetzung im</p>

			<p>und Wohnverhältnisse (s. §1 Abs. 5 Nr. 1, §34 Abs. 1 sowie § 136 Abs. 3 Nr.1, a BauGB). Zumal wenn das Gebäude erst errichtet und abgenommen ist, dies meist nicht mehr kontrolliert wird. Wir sehen hier daher die Stadtplanung in der Pflicht, dies von Anfang an zu berücksichtigen und in der Planung entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen festzulegen, ggf. durch Festlegung von Nutzungen auf solchen Seiten (Technikräume, Lager, Aufzüge, etc.)</p>	<p>Bebauungsplan bedarf es daher nicht.</p>
		<p>Baumschutz im Bestand</p>	<p>Da der Baubereich die Grünanlage tangiert, ist es wichtig, dass die Gehölze entlang des Grundstücks zur Grünanlage vor Beeinträchtigungen geschützt werden. Die im Bestand vorhandenen Bäume sind dahin gehend wertvoll, da sie sich bereits über Jahre/Jahrzehnte etabliert, d. h. dem Standort angepasst haben. Bei neu gepflanzten Bäumen ist das nicht gegeben und sie müssen mit den schwierigen Bedingungen vor Ort erst noch klarkommen, was unter den zunehmenden Hitze- und Trockenperioden klimawandelbedingt noch verstärkt wird. Für die Stammumfänge, die die Bestandsbäume bereits erreicht haben, benötigen neue Bäume über 30 Jahre. D. h. die große Menge an positiven Funktionen - CO₂- und Feinstaubbindung, Temperatursenkung der Umgebung, Regenfang, Schattenwurf, etc. - treten auch erst dann ein. Daher ist es wichtig, die vorhandenen Bäume zu erhalten und durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen zu schützen.</p> <p>Entgegen den Ausführungen in der Biotop- und Baumkartierung von Dr. Szamatolski + Partner GbR vom 02.11.2021 müssen NICHT NUR die Bäume 1-6 (Abb. 6, Tab. 3) mit einem Stammschutz versehen werden, sondern vor allem der Baum Nr. 7 Tilia spec., welche direkt an der Straßeneinfahrt zum Baustellenbereich steht. Soll der Baum Nr. 8 auch erhalten werden, dann gilt das auch für diesen Baum. Bei beiden Bäumen handelt es sich</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Grundsätzlich ist bei der Planung und Durchführung von Baumaßnahmen der Stand der Technik zu beachten - u. a. die DIN 18920 (Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen). Wenn die über die in der Biotop- und Baumkartierung genannten Bäume hinaus weitere Bäume mit Stammschutz versehen werden müssen, wird dies im Rahmen der Objektplanung berücksichtigt.</p> <p>Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist auf den notwendigen Schutz der Fauna vor Störungen hin (Maßnahmen V1 Bauzeitenregelung; V2 kontinuierliche Fortführung der Baumaßnahmen; V3 Schutz von Vogelniststätten und Fledermausquartieren in Bäumen, Gehölzstrukturen und Gebäuden; V4 Anpassung von Beleuchtung; V6 Umweltbaubegleitung (UBB) - Schwerpunkt Artenschutz; V7 Sichtschutzzaun). Die Umsetzung der Maßnahmen V3, V4 und V6 wird über den Durchführungsvertrag gesichert.</p>

			<p>um Bäume, die nach BaumSchVO geschützt sind. Für die Bäume, welche nach Grünanlagengesetz geschützt sind (Nr. 11-20), bedarf es ebenfalls Schutzmaßnahmen, ggf. in Form eines Bauzauns um die Gruppe herum. Aber auch Baum Nr. 10, welcher etwas abseits der Zufahrt zur Baufläche steht, sollte mit einem Stammschutz versehen werden, da er im Straßenraum steht und ggf. durch Baufahrzeuge geschädigt werden könnte.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass es sich bei den Strukturen in der Grünanlage entlang der Baufläche AUCH um Fortpflanzungs- und Ruhestätten handelt, welche entweder durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geschützt werden oder bei Inanspruchnahme der Flächen ausgeglichen werden müssen. Zudem bedarf es dann einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung zur Beseitigung dieser Lebensstätten.</p>	
		Biotoptypenkartierung	<p>Die beschriebene Lage des Biotoptyps 07320 in Abb. 4 auf S. 9 „südlich des versiegelten Fußweges“ stimmt NICHT mit der eingezeichneten Lage in Abb. 2 überein. Dort liegt dieser Biotoptyp nördlich des Fußweges. Zumal der Schattenwurf der aufnehmenden Person in Abb. 4 auch klarmacht, dass das im Foto abgelichtete Biotop NICHT südlich liegen kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Es muss „nördlich“ heißen.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Standards Begehungen)	<p>Wir bemängeln den „Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (AFB) zum B-Planverfahren VI - 150g-2a“ von Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH vom 26.10.2023 dieser entspricht nicht den aktuell anerkannten, wissenschaftlichen Standards gemäß SÜDBECK et al. (2005). Die gemäß „Revierkartierung“ von SÜDBECK et al. vorgegebenen mind. 6 Begehungen wurden NICHT durchgeführt, sondern nur 5 Begehungen. Es fehlen zudem Angaben zur Uhrzeit sowie zu Witterungsbedingungen (Wind, Temperatur, etc.) der einzelnen Begehungen, aber auch die abgelaufenen Transekten. Ein Begehungstermin</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags bestehen allgemein anerkannte Methodenstandards, die hier zwingend anzuwenden wären, nicht. Sie sind, unter Berücksichtigung der Lebensraumeignung des Untersuchungsgebiets, im Einzelfall mit der zuständigen Behörde abstimmen. Entsprechend wurde der Umfang der Kartierungen im August 2021 mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt. Die Anzahl der Begehungen wird von der unteren Naturschutzbehörde und dem Verfasser des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags</p>

			<p>überschneidet sich mit einem Begehungstermin für Fledermäuse. Daher ist die Uhrzeit so wichtig. Denn wenn versucht wird, zwei Artengruppen gleichzeitig zu erfassen, geht das zu Lasten der Ergebnisse und das darf nicht passieren. Hinzu kommt, dass eine mangelhaft vorgelegte Datenlage zur Klage gegen den Bebauungsplan führen kann, wie die Urteile 3 C 1465-16.N des VGH Hessen v. 15.12.2021 und 2 B 177/24 des OVG Saarland vom 30.01.2025, RN 144 ff., zeigen. In dem Urteil rügt das Gericht u. a. ausdrücklich die mangelhafte Datenlage des artenschutzrechtlichen Gutachtens und gab der Klage der Naturschutzverbände Recht, so dass der B-Plan für rechtswidrig erklärt wurde. Unklar ist aufgrund der fehlenden Angabe der Uhrzeit, ob auch das Vorkommen von Nachtgreifvögeln untersucht wurde.</p>	<p>als ausreichend eingeschätzt.</p> <p>Die Ergebnisse der Kartierung inkl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag wurden in ihrer Art und Umfang im Dezember 2023 von der unteren Naturschutzbehörde vorab bestätigt.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Baumbestand)</p>	<p>Die Ausführung auf S. 9, dass auf dem Gelände „großflächige Vorkommen insektenarmer invasiver Baumarten (Götterbaum <i>Ailanthus altissima</i>)“ bestehen, lässt sich weder durch den AFB, noch durch die Baum- und Biotoptypenkartierung belegen. Denn in der Biotoptypenkarte befindet sich lediglich 1 Götterbaum am westlichen Rand des Baugebiets auf dem Nachbargelände und die in der Baum- und Biotoptypenkartierung befindlichen Fotos zeigen nur in Abb. 3 sehr wenig Jungaufwuchs. D. h. von „großflächig“ kann keine Rede sein.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Es muss heißen, dass im Plangebiet überwiegend invasive Baumarten vorkommen.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Fledermäuse, Leitstrukturen)</p>	<p>Anhand der ermittelten Jagd-/Flugrouten zeigen sich die von den Fledermäusen genutzten Leitstrukturen, welche für die Annahme von Fortpflanzungs- und Ruhestätten notwendig sind. Anhand dessen orientieren sich die Tiere auf den Wegen zwischen Nahrungshabitat und Fortpflanzungs- /Ruhestätte. Der Wegfall solcher Strukturen kann zur Desorientierung der Fledermäuse führen, was eine erhebliche Störung gemäß §44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG in Verbindung mit §44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Leitstrukturen wurden im Rahmen der artenschutzfachlichen Kartierungen im Plangebiet nicht identifiziert. Die Grünstrukturen nördlich (Parkrand), südwestlich und nordöstlich (Parkanlage) des Plangebiets scheinen als Leitstrukturen genutzt zu werden.</p>

			(Aufgabe der Lebensstätte) darstellen kann. Daher ist es sinnvoll, solche Leit-Strukturen zu erhalten (s. Urteil 3 C 1465-16.N des VGH Hessen v. 15.12.2021).	
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Untersuchung Gebäudebestand)	<p>Unklar ist, ob die einzelnen Garagen detailliert begutachtet werden konnten. Es wird zwar erwähnt, dass der Baum- und Gebäudebestand auf potenzielle geschützte Lebensstätten abgesucht wurde, jedoch gibt es keine Foto-Dokumentation oder detaillierte Aussagen, dass tatsächlich auch die Innenbereiche der Garagen bzw. des Gebäudes im Mittelpunkt der Fläche begangen wurden. Hinzu kommt, dass auch unklar ist, WANN der „Gebäudebestand“ auf potenzielle Lebensstätten abgesucht wurde. Denn wenn man sich die Abb. 3 in der Baum- und Biotoptypenkartierung ansieht, sieht man, dass das Gebäude stark mit Fassaden grün bewachsen ist, so dass selbst von außen nicht alle Spalten und Risse zu sehen sind. Zudem ist unklar, welche Geräte bei der „Absuche“ verwendet wurden. Da die Angaben fehlen, gehen wir davon aus, dass weder Hubsteiger, noch Endoskop oder gar Fernglas zum Einsatz kamen.</p> <p>Die Garagen sind tw. mit sog. Welldach, einfachen Platten bzw. Dachpappe bedeckt, welche div. Hohlräume aufweisen. Zudem scheinen einige Garagentore nicht mehr richtig zu schließen. Abb. 5 in der Baum- und Biotoptypenkartierung zeigt eine baufällige Wand mit Abbruchkante - vermutlich Rückwand eines Gebäudes - auf der (Nord)Ostseite der Baufläche. Abb. 7 in der Baum- und Biotoptypenkartierung zeigt ebenfalls eine Mauer mit Rissen und Loch.</p> <p>Aufgrund dessen bezweifeln wir die Ergebnisse des vorliegenden AFB und fordern eine aktuelle Nachkartierung der Gebäude.</p> <p>Untersuchungen zu potenziellen Vorkommen von Fledermäusen müssen gem. Urteil 2 B 177/24 des OVG Saarland vom</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die auf dem Gelände stehenden Gebäude wurden hinsichtlich Versteckmöglichkeiten für Fledermäuse und Nistmöglichkeiten für Vögel hin überprüft. Für die Erfassung geschützter Lebensstätten an Gebäuden wurden verlassene Brutplätze und Versteckmöglichkeiten für Fledermäuse genauestens beachtet. Ungenutzte Nistplätze wurden anhand von Kotspuren, Nistmaterial und anderen Verunreinigungen ermittelt. Die optischen und akustischen Erfassungen ergaben keine Hinweise auf Quartiere.</p> <p>Zur Sicherstellung der Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände weist der artenschutzrechtliche Fachbeitrag zusätzlich darauf hin (Maßnahme V3), dass die Notwendigkeit einer Freigabe für Fällung und Abriss durch einen Artenschutzsachverständigen ist aufgrund des noch unklaren Baubeginns im Vorfeld mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen ist. Die Umsetzung der Maßnahme wird über den Durchführungsvertrag gesichert.</p>

			30.01.2025, RN 5 + 128, 129, 131, 137 - 143, mittels Methoden-Mix erfolgen.	
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vogelschlag)	Bei den Wirkfaktoren in Tab. 3 des AFB fehlt der Wirkfaktor: ‚erhöhtes Risiko des Vogelschlags an Glas‘ durch das zukünftige Hochhaus, welcher mit betrachtet werden muss. Denn gemäß vorliegender Planung sind div. großflächige Glasfassaden bzw. Glasfassaden über Eck geplant.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Die Vermeidung von Vogelschlag an Glasfassaden wurde jedoch durch die Darstellung der Vermeidungsmaßnahme V5 im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag thematisiert und im Durchführungsvertrag verankert.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Maßnahmen zur Vermeidung)	<p>Bei der Beschreibung der Maßnahme V3 fehlt die Berücksichtigung von Ruhestätten, welche gemäß §44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ebenfalls geschützt sind. Dies trifft vor allem auf Haussperlinge zu, welche sehr ortstreu sind und einmal gewählte Ruhestätten wiederholt aufsuchen. Diese sind für die Annahme ihrer Fortpflanzungsstätten notwendige Strukturen, da sie darin nachts ruhen und zudem die bereits flüggen Jungen weiter aufziehen. Bei Wegfall sind diese ebenfalls ausgleichspflichtig.</p> <p>Ebenso fehlt bei der Beschreibung der Maßnahme V3 der Schutz von Winterquartieren für Fledermäuse.</p> <p>Maßnahme V6 muss dahin gehend erweitert werden, dass sämtliche Abriss- und Fällarbeiten durchgängig begleitet werden müssen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Darstellung ist im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag erfolgt: „Vögel: Im Falle einer nachgewiesenen Vogelbrut ist das Ende der Brut und Jungenaufzucht abzuwarten. Die Niststätten einiger Arten im Gebiet sind zudem ganzjährig geschützt (siehe Kapitel 4.2). Sollte das Verlegen der Maßnahmen auf das Ende der Fortpflanzungszeit nicht möglich sein, ist das Vorgehen mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen, da ein Verbotstatbestand nach § 44 BNatSchG nicht auszuschließen ist. Für die Beseitigung gesetzlich geschützter Niststätten ist grundsätzlich eine Ausnahmegenehmigung einzuholen.“</p> <p>Es wurden keine Fledermausquartiere und damit auch keine Winterquartiere im Plangebiet festgestellt. Daher ist eine Betrachtung dieser Thematik im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag obsolet.</p> <p>Die Maßnahme V6 empfiehlt eine Umweltbaubegleitung der vorgesehenen Maßnahmen mit dem Schwerpunkt Artenschutz. Darin sind Abriss- und Fällarbeiten darin eingeschlossen. Die Umsetzung der Maßnahme wird über den Durchführungsvertrag gesichert.</p>
		Artenschutzrechtlicher	<p>Ausgleichsmaßnahmen</p> <p>Lt. Pkt. 6.2 - Maßnahme AM1 „Begrünung im Plangebiet“ gibt</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis ist korrekt. Der Spitzahorn gehört zu den heimischen</p>

	Fachbeitrag (Ausgleichsmaßnahmen)	Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH an, dass der Spitzahorn (<i>Acer platanoides</i>) NICHT HEIMISCH ist. Das ist jedoch gemäß FloraWeb des BfN falsch. Das BfN stuft den Acer Platanoides als HEIMISCH ein. Das ist zu korrigieren.	Arten. Dieser redaktionelle Fehler hat keine Auswirkungen auf die Ergebnisse der artenschutzrechtlichen Betrachtungen.
	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Ausgleichsmaßnahmen)	Die Maßnahmen AM2 und AM3 - „Anbringen von Nistkästen ...“ genügen nicht. Denn auch potenzielle, wegfallende Niststätten, die es gemäß Abb. 7 der Baum- und Biotoptypenkartierung gibt, sind auszugleichen. Zumal wir die Ergebnisse der vorliegenden Kartierungen anzweifeln.	Kenntnisnahme Auch potentielle Niststätten wurden berücksichtigt. Die Maßnahmen AM2 und AM3 zielen auf potenzielle, wegfallende Niststätten bzw. Quartiere. Sie werden vorsorglich hergestellt, da Habitate von geschützten Tierarten durch das geplante Bauvorhaben beeinträchtigt werden könnten. Dies soll den Verbleib bzw. den Reviererhalt der potentiell beeinträchtigten Arten sicherstellen. Die Umsetzung der Maßnahmen AM2 und AM3 wird über den Durchführungsvertrag gesichert. Die Zweifel an der Kartierung können nicht in die Abwägung eingestellt werden, weil eine diesbezügliche Begründung fehlt.
	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Ausgleichsmaßnahmen)	Die Anbringung von Ersatz-Niststätten muss gemäß OVG Saarlouis Urteil 2 B 177/24 vom 30.01.2025, RN 169 ff. rechtzeitig genug vorab erfolgen, um als Ausgleichsmaßnahme anerkannt zu sein. Zitat: „Wird die Anzahl der benötigten Fledermauskästen erst im Zuge der Rodung - die zur Winterzeit stattfinden soll - bestimmt, ist nicht sichergestellt, dass die durch das Vorhaben beeinträchtigte Fortpflanzungs- und Ruhefunktionen der geschützten Tierart bereits im Zeitpunkt der Durchführung des Eingriffs in gleichartiger Weise erfüllt sind.“ (RN 169) „Folglich ist davon auszugehen, dass mit der Rodung der Bäume - ohne vorgelagerte bauzeitliche Vorkehrung - nicht nur eine Zerstörung von Ruhestätten im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eintritt, sondern zugleich ein Verstoß gegen das	Kenntnisnahme Die Anforderungen an vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen sind bekannt. Da nach bisherigem Kenntnisstand durch das Vorhaben keine dauerhaft geschützten Fortpflanzungs- und Ruhestätten beseitigt werden, ist die Durchführung von vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen nicht geplant.

			<p>Tötungsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in Rede stehen muss, weil die in den Baumhöhlen oder dem Totholz überwinterten Tiere bei einer Rodung zur Winterzeit aufgrund des eingetretenen Winterschlafs voraussichtlich nicht in der Lage sind, das Rodungsfeld beziehungsweise den Höhlenbaum rechtzeitig zu verlassen.“ (RN 173)</p> <p>„... Die Maßnahme ist vorgezogen durchzuführen, damit die Tiere sich an die Kästen gewöhnen können und zu keinem Zeitpunkt die ökologische Funktion verloren geht.“ (RN176)</p>	
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Ausgleichsmaßnahmen)</p>	<p>Hinzu kommt, dass Fledermauskästen nicht „pauschal“ verwendet werden sollten, sondern artbezogen geeignet sein müssen. Zitat aus o. g. Urteil von Saarloius:</p> <p>„Für eine artenbezogene Betrachtung spricht, dass die Akzeptanz von Ersatzhabitaten (hier: Fledermauskästen) bei den jeweiligen Fledermausarten ganz unterschiedlich ausgeprägt und bei manchen Arten von einer längeren Gewöhnungsphase zur Begründung einer „Kastentradition“ abhängig ist. Danach erweist sich der Verweis auf die Anbringung von Fledermauskästen - ohne Unterscheidung nach der jeweils betroffenen Art und im Zuge der Rodungsarbeiten - als den Anforderungen an eine Maßnahme nach § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG nicht genügend.“ (RN 179 f.)</p> <p>Auch die Anbringung von Nistkästen für Fledermäuse ist mit 2,50 m zu niedrig angegeben. Es müssen mind. 3 m sein, um die Annahmewahrscheinlichkeit zu erhöhen. Die Ausrichtung nach Himmelsrichtung ist dagegen nebensächlich, wenn genügend Nistkästen vorhanden sind, da sich die Tiere, auch Vögel, die Nistkästen entsprechend der Temperatur-Entwicklung aussuchen. Sie dürfen jedoch weder über Türen, Fenstern, Balkonen oder Terrassen angebracht werden, noch zu nahe daneben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die geplante Anbringung von Fledermauskästen erfolgt vorsorglich und nicht zur Vermeidung oder zum Ausgleich von Beeinträchtigungen einer bestimmten Art. Welche Kastenform an welchem Standort angebracht wird, wird im Rahmen der Umweltbaubegleitung mit der unteren Naturschutzbehörde geklärt.</p>

		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Ausgleichsmaßnahmen)	Der Hinweis, dass Niststätten „dauerhaft“ zu erhalten sind, ist richtig. Jedoch schränkt das Planungsbüro, Dr. Szamatolski Schrickel Planungsgesellschaft mbH diese Dauerhaftigkeit ein, indem sie in Klammer schreiben „mind. 25 Jahre“. Diese Einschränkung darf es bei Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Artenschutzes nicht geben. Denn wie das Gesetz besagt, sind diese „dauerhaft“ = für immer zu erhalten. Lediglich die Pflege der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann auf einen Zeitraum beschränkt werden - in dem Fall auf mind. 25 Jahre. Die Ersatz-Niststätte ist darüber hinaus zu erhalten und bei Abgang neu anzubringen.	Kenntnisnahme Es ist gängige Praxis, dass Kompensationsmaßnahmen in der Regel mindestens 25 Jahre zu pflegen und nachzuweisen sind (siehe u.a. Berliner Leitfaden zur Eingriffsregelung). Dem stimmt die Stellungnehmende auch zu. Aus Sicht des Plangebers fällt unter den Begriff der Pflege auch die Unterhaltung (Reinigung, Ersatz) von künstlichen Nisthilfen.
7	KPS Real Estate Möckernstraße 10 GmbH, Tempodrom Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG Liquidrom GmbH & Co. KG; alle vertreten durch GSK Stockmann RA		Wir zeigen die Wahrnehmung der rechtlichen Interessen der KPS Real Estate Möckernstraße 10 GmbH, Möckernstraße 10, 10963 Berlin, als Grundstückseigentümerin, - im Folgenden auch: die „Planbetroffene 1“ - der Tempodrom Betriebsgesellschaft mbH & Co. KG, Möckernstraße 10, 10963 Berlin, als Betreibergesellschaft des „Tempodroms“, - im Folgenden auch: die „Planbetroffene 2“ - und der Liquidrom GmbH & Co. KG, Bahnhofstraße, 88662 Überlingen, - im Folgenden auch: die „Planbetroffene 3“ - - im Folgenden alle drei Gesellschaften auch: die „Planbetroffenen“ an. Bevollmächtigung wird versichert, Vollmacht nachgereicht. Zur Vermeidung von Abwägungsmängeln im Rahmen des	Kenntnisnahme

			<p>Bebauungsplan-Aufstellungsverfahren geben wir folgende Anregungen und Einwendungen beinhaltende Stellungnahme zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-150g-2a VE „Wohnhochhaus (WoHo)“ des Landes Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, ab:</p>	
		<p>Kulturstandort Tempodrom und Liquidrom</p>	<p>Der Entwurf des Bebauungsplans VI-150g-2a VE vom 16.10.2025 und die ausgelegten Planunterlagen berücksichtigen die Schutzwürdigkeit und die abwägungserheblichen Belange des bestandsgeschützten Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ nicht.</p> <p>Trotz der Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 08.07.2022 wurden die vorgetragene Belange in der Planbegründung (nur) geringfügig aufgegriffen. Die Unterlagen stellen weiterhin keinen belastbaren Bezug zum „Tempodrom“ und „Liquidrom“ her. Soweit (überhaupt) Bezug genommen wird, erfolgt dies ausschließlich mit dem Ziel, die Planung des „WoHo“ zu rechtfertigen. Eine eigenständige Auseinandersetzung mit den Bestandsinteressen des Kulturstandorts fehlt weiterhin.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stellungnahme vom 08.07.2022 adressiert die Themen Bestandschutz, Inhalt der Begründung, Geotechnischer Vorbericht, Luftschadstoffuntersuchung, Windkomfortuntersuchung, Mikroklimatische Untersuchung, Besonnungsstudie, Schalltechnisches Gutachten, Verkehrsuntersuchung und Freianlagenplan. Die geäußerte Kritik ist in die Abwägung eingeflossen und wurde, soweit erforderlich, bei der Überarbeitung der Fachbeiträge zum Bebauungsplan berücksichtigt.</p> <p>Tempodrom und Liquidrom werden mit ihren Bestandsinteressen in der Begründung so weit thematisiert, wie es für die Erläuterung der Festsetzungen und die Dokumentation einer gerechten Abwägung erforderlich ist.</p>
		<p>Belange des Kulturstandorts</p>	<p>A. Planungsrelevanz der Belange des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“</p> <p>Zu dem für die Bauleitplanung notwendigen Abwägungsmaterial gehören alle Belange, die „nach Lage der Dinge“ in die Abwägung „eingestellt werden“ müssen (vgl. BVerwG, U. v. 05.07.1974 - IV C 50/72 = NJW 1975, 70).</p> <p>Hierzu zählen sämtliche Belange, bei denen mit hinreichender Wahrscheinlichkeit absehbar ist, dass sie als nicht geringwertige und schutzwürdige Interessen bestimmter Personen durch den Plan in mehr als nur unerheblicher Weise betroffen werden (vgl. Krautzberger/Jaeger, in: Ernst/Zinkahn/Bielenberg u.a., BauGB,</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Darstellungen zur Rechtslage sind bekannt.</p> <p>Entgegen der Aussage in der Stellungnahme wurden die Belange von Tempodrom und Liquidrom in ausreichenden Umfang ermittelt und bewertet sowie gerecht abgewogen. Es ist ausdrückliches Ziel des Bebauungsplans, Einschränkungen des genehmigten Betriebs durch die heranrückende Wohnbebauung auszuschließen. Die dazu getroffene Festsetzung zum Schutz vor Anlagenlärm erfüllt diesen Zweck. Weitere Immissionen oder sonstige Auswirkungen des Tempodroms, die durch die heranrückende Wohnbebauung eingeschränkt werden müssten und so den</p>

			<p>Werkstand: 159. EL Mai 2025, § 3, Rn. 50).</p> <p>Das Bezirksamt ist im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. § 3 Abs. 2 BauGB) verpflichtet, die hiermit vorgebrachte Stellungnahme vollständig zu prüfen und festzustellen, ob und in welcher Weise die vorgetragene Belange in die Planung einzustellen sind. Die ordnungsgemäße Berücksichtigung dieser Belange ist zwingender Bestandteil des Abwägungsgebots im Sinn der §§ 1 Abs. 7, 2 Abs. 3 BauGB (vgl. BVerwG, U. v. 25.11.1999 - 4 CN 12/98 = NVwZ 2000, 676).</p> <p>Es ist nicht erkennbar, dass die Belange der bestandsgeschützten Nutzung des Kulturstandorts „Tempodrom“ und des „Liquidrom“ ermittelt und/oder abwägungsfehlerfrei bewertet wurden.</p> <p>Keinesfalls darf der Bestandsschutz des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ durch die heranrückende Wohnbebauung des „WoHo“ ausgeblendet werden und muss - aufgrund des Gebots der Konfliktbewältigung - auf bauplanungsrechtlicher Ebene jede betriebliche Einschränkung ausgeschlossen sein.</p>	<p>Bestandsschutz beeinträchtigen könnten, sind nicht zu erwarten und werden in der Stellungnahme auch nicht benannt.</p> <p>Der guten Ordnung halber wird darauf hingewiesen, dass das Gebot der Konfliktbewältigung keine abschließende und alle sonstigen Genehmigungen ersetzende Entscheidung über die Zulässigkeit des Bauvorhabens voraussetzt. Im Vergleich zur Konfliktbewältigung im Planfeststellungsverfahren lässt das Bebauungsplanverfahren Raum für eine Konfliktverlagerung, denn zur Verwirklichung der Bauleitplanung bedarf es nachgeordneter Genehmigungsverfahren.</p> <p>Der Plangeber muss im Rahmen der Abwägung realistischere davon ausgehen können, dass die Konflikte durch nachfolgendes Verwaltungshandeln gelöst werden können. Das Gebot der Konfliktbewältigung fordert insoweit lediglich, dass der Plangeber den Konflikt prognostisch beurteilt und im Rahmen dieser Prognose prüft, ob eine Konfliktlösung im nachgelagerten Verwaltungsverfahren möglich ist. Diese Anforderungen sind vorliegend durch die Rahmen des Bebauungsplans erstellten Fachbeiträge, hier insbesondere zu den Themen Schall und Verkehr, erfüllt.</p>
	Lärmschutz (Tempodrom)	B. Planunterlagen ohne hinreichende Auseinandersetzung mit den Belangen des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“	<p>Die im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegten Planunterlagen weisen weiterhin Defizite auf. Eine belastbare Auseinandersetzung mit den Belangen des bestandsgeschützten Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ fehlt und ist das für eine rechtmäßige Abwägung erforderliche Abwägungsmaterial unvollständig (vgl. § 2 Abs. 3 BauGB).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurden Lärmkonflikte zwischen dem Vorhaben sowie Tempodrom und Liquidrom als möglicher Grund für künftige Betriebseinschränkungen betrachtet. Dieser Konflikt wird durch eine textliche Festsetzung zum Lärmschutz am Vorhabengebäude gelöst. Die Festsetzung hat zur Folge, dass maßgebliche Immissionsorte entweder wegfallen (Festverglasung) oder ausreichend vor Anlagenlärm geschützt werden (vorgehängte Fassaden, verglaste Loggien etc.). In der Stellungnahme werden keine Zweifel geäußert, dass die</p>

		<p>I. Begründung zum Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans VI-150g-2a-VE vom 16.10.2025 („Planbegründung“)</p> <p>Das „Tempodrom“ und „Liquidrom“ wird in der Planbegründung nicht nur städtebaulich genannt (vgl. Punkt II.1.1, Seite 9), sondern zusätzlich unter den Privaten Belangen in einem neuen Unterkapitel („VII.2.6 Möckernstraße 10, Tempodrom“, Seite 99) adressiert.</p> <p>Damit erkennt der Plangeber formal an, dass vom „Tempodrom“ Lärmemissionen (Lüftungsanlagen, Veranstaltungsbetrieb) ausgehen und dass diese zu nächtlichen Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA-Lärm führen dürften.</p> <p>Zwar wird erstmals festgestellt, dass die dem „Tempodrom“ zugewandten Fassaden des Neubaus im Nachtzeitraum von erhöhten Anlagenlärmeinwirkungen betroffen sind.</p> <p>Jedoch beschränkt sich der Plangeber dann darauf, diesen Umstand durch die Anordnung von Vorbauten (vgl. Punkt IV.5.4.2, Seite 83) und/oder Wintergärten zu lösen, die nachts geschlossen zu halten seien (vgl. Punkt VII.2.6, Seite 99).</p> <p>Diese Maßnahme zielt allein auf den Schutz der künftigen Wohnnutzung ab - nicht jedoch auf die Sicherung des störungsfreien Betriebs des „Tempodroms“ und des „Liquidroms“.</p> <p>Der Plangeber behauptet zwar, dass „mit Umsetzung der Maßnahmen eine Einschränkung des Veranstaltungsbetriebs im Tempodrom ausgeschlossen werden kann“,</p> <p>Punkt VII.2.6, Seite 99.</p> <p>Ein belastbarer Nachweis hierfür fehlt jedoch.</p> <p>Der Ansatz blendet auch die reale Geräuschkulisse des Veranstaltungsbetriebs - insbesondere Verkehrsvorgänge, Besucheraufkommen, Personenansammlungen vor und nach Veranstaltungen, Pausengeschehen, Auf- und Abbauprozesse, Lieferlogistik</p>	<p>festgesetzte Maßnahme zur Lösung des Konflikts grundsätzlich geeignet ist. Da eine prognostische Beurteilung von tieffrequenten Lärm nach technischer Sicht zum jetzigen Verfahrenszeitpunkt nicht möglich ist, wird diese Thematik, inklusiver ggf. erforderlicher Schallschutzmaßnahmen, im Baugenehmigungsverfahren behandelt.</p> <p>Weitere Auswirkungen des Vorhabens, die zu Betriebseinschränkungen führen könnten oder andere Belange der Betriebe in relevantem Umfang beeinträchtigen könnten, sind nicht erkennbar und werden in der Stellungnahme auch nicht benannt. Welche weitere „Nachweisführung“ konkret gefordert wird, ist nicht erkennbar.</p> <p>Zur korrekten Ermittlung der vom Tempodrom und Liquidrom ausgehenden Geräuschemissionen s. u.</p>
--	--	--	--

			<p>sowie Veranstaltungen unter Nutzung der Dachterrasse - weiterhin aus und beschränkt sich die Untersuchung auf anlagenbezogene Geräuschquellen.</p> <p>Die Planbetroffenen stellen klar, dass ihr zentrales Anliegen darin besteht, den bestehenden kulturellen Veranstaltungsbetrieb dauerhaft und uneingeschränkt fortzuführen, ohne dass durch heranrückende Wohnnutzungen künftig Einschränkungen entstehen. Eine vollständige Betrachtung des Kulturstandorts als immissionsprägende Einrichtung ist notwendig, um sicherzustellen, dass der bestehende Veranstaltungsbetrieb auch zukünftig nicht durch etwaige Beschwerden der neuen Bewohner beeinträchtigt wird.</p>	
		Lärmschutz (Tempodrom)	<p>II. Schalltechnische Untersuchung vom 02.10.2025</p> <p>Eine vollständige Betrachtung des Kulturstandorts als immissionsprägende Einrichtung ist notwendig, um sicherzustellen, dass der bestehende Veranstaltungsbetrieb auch zukünftig nicht durch etwaige Beschwerden der neuen Bewohner beeinträchtigt wird.</p> <p>Das „Tempodrom“ wird zwar als gewerbliche Schallquelle identifiziert, die Bewertungstiefe bleibt jedoch unzureichend. Die Untersuchung konzentriert sich ausschließlich auf anlagenbezogene Geräuschquellen wie Lüftungstechnik und einzelne betriebsbedingte Emissionen, ohne den realen Veranstaltungsbetrieb des „Tempodroms“ in seiner Gesamtheit zu erfassen.</p> <p>Nicht berücksichtigt werden die maßgeblichen immissionsrelevanten Beiträge, die den tatsächlichen Lärmcharakter kultureller Großveranstaltungen prägen: An- und Abfahrtsverkehr der Besucher, Menschenansammlungen vor und nach Veranstaltungen, Pausengeschehen im Außenraum, die Nutzung von Terrassen- und Außenflächen, Auf- und Abbauprozesse sowie sonstige betriebliche Abläufe, die regelmäßig bis in die späten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Bewertungstiefe ist ausreichend. Das Lärmgeschehen wird vollständig erfasst. Zur planungsrechtlichen Ermittlung, Beurteilung und Abwägung von möglichen Betriebseinschränkungen durch die heranrückende Wohnbebauung ist nicht auf den tatsächlichen, sondern den genehmigten Betrieb abzustellen. Die den relevanten Genehmigungen zu Grunde liegenden schalltechnischen Untersuchungen (BeSB GmbH von 2000 für die ursprüngliche Baugenehmigung und AiR Ingenieurbüro GmbH von 2019 für neue Lüftungsanlagen) sind Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan. Die Untersuchung von 2000 berücksichtigt dabei alle genehmigten lärmrelevanten Nutzungen und Vorgänge.</p> <p>Gemäß aktuellen Erkenntnissen ist ein längerer Aufenthalt nach Veranstaltungen am Tempodrom nicht vorgesehen. Hierzu wurde in der schalltechnischen Untersuchung angenommen, dass auf der entsprechenden Freifläche 150 Personen gleichzeitig sprechen. Dies bedeutet jedoch nicht, dass lediglich 150 Personen</p>

		<p>Nachtstunden stattfinden.</p> <p>Trotz der in der Untersuchung dokumentierten nächtlichen Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsrichtwerte an den dem „Tempodrom“ zugewandten Gebäudefassaden, beschränkt sich die Planung auf passive Schallschutzmaßnahmen zugunsten der neuen Wohnnutzungen. Es fehlt jedoch eine gutachterliche Auseinandersetzung mit der Frage, wie diese dokumentierten Überschreitungen im Hinblick auf den fortbestehenden Veranstaltungsbetrieb einzuordnen sind und welche Auswirkungen sich daraus für dessen Bestandssicherung ergeben.</p> <p>In der Schalltechnischen Untersuchung findet sich mehrfach der Hinweis, dass aktive Schallschutzmaßnahmen - etwa Schallschutzwände oder andere Abschirmungen - mit „hohen Kosten“ verbunden wären (vgl. Punkt 5.1.3, Seite 34, Punkt 5.2.2, Seiten 42-44, Punkt 5.3, Seite 49).</p> <p>„Aktive Schallschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle werden im vorliegenden Fall für den Großteil der Gebäudeflächen nicht als zielführend und aus städtebaulicher Sicht als nicht umsetzbar angesehen, da die maßgeblichen Schallquellen (z.B. Tempodrom) nicht mit derartigen Maßnahmen abgeschirmt werden können, ohne signifikante Einschränkungen bei der Nutzung der Plangebäude zu verursachen.</p> <p>Zudem wären die Kosten für die Errichtung eines solchen Bauwerks gegenüber den Einwirkungen insbesondere aus Richtung des Tempodroms sehr hoch, da sie eine enorme Höhe aufweisen muss, um die oberen Stockwerke zu schützen. Eine vollständige Einhaltung der Immissionsrichtwerte ist demnach mit aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht zu erreichen“, Punkt 5.1.3, Seite 34.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe einer schalltechnischen Untersuchung, Kosten zu gewichten oder Investitionsentscheidungen des</p>	<p>sich vor dem Tempodrom aufhalten. Im Schallgutachten zur Genehmigung des Tempodroms aus dem Jahr 2000 wurde ein Viertel der nach dem Konzert abströmenden Personen als sprechend angesetzt. Übertragen auf das derzeitige Gutachten, ergeben sich somit bereits 600 Personen, welche sich vor dem Tempodrom aufhalten. Des Weiteren wurden die Kommunikationsgeräusche parallel zum Konzertbetrieb angesetzt. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung stellt dies bezüglich der Situation nach den Konzerten einen Ansatz zur sicheren Seite dar, da die Schallquellen der Kommunikationsgeräusche beim Abströmen des Publikums und des Konzertbetriebe in der Realität nicht parallel auftreten. Da der Konzertbetrieb gemäß dem derzeitigen Gutachten einen um ca. 4 dB(A) höheren Schallleistungspegel aufweist als die Kommunikationsgeräusche, sind hiermit auch die Geräuschemissionen von mehr als 1.000 weiteren sprechenden Personen abgedeckt. Die gewählten Emissionsansätze zum Tempodrom werden demnach als hinreichend genau betrachtet.</p> <p>Eine gerechte Abwägung von möglichen Schutzmaßnahmen hat stattgefunden. Die in der schalltechnischen Untersuchung getroffenen Aussagen zur Eignung von Schallschutzwänden als Lärmschutzmaßnahme hat sich der Plangeber ausweislich der Begründung zum Bebauungsplan zu eigen gemacht. Eine konkrete Ermittlung möglicher Kosten konnte unterbleiben, da Schallschutzwände auf dem Vorhabengrundstück schon deshalb nicht umsetzbar sind, weil sie wegen der Höhe des geplanten Gebäudes keine hinreichende Schutzwirkung ggü. dem Tempodrom entfalten. Auch wurde der aktive Schallschutz berechtigterweise aus städtebaulichen Gründen verworfen.</p>
--	--	--	--

		<p>Vorhabenträgers zu kommentieren. Ein schalltechnisches Gutachten dient der fachtechnischen Ermittlung und Bewertung von Schallimmissionen. Wenn das Gutachten Kostenaspekte als Argument gegen aktiven Schallschutz nennt, zeigt dies nur, dass die Untersuchung nicht allein auf Basis schalltechnischer Notwendigkeit arbeitet. Das deutet darauf hin, dass eine objektive Prüfung von Schutzmaßnahmen nicht stattgefunden hat.</p> <p>Jedenfalls wäre fachlich darzulegen, welche konkreten Kosten angesetzt wurden und in welchem Verhältnis diese zu den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen stehen.</p> <p>Insgesamt bleibt die schalltechnische Bewertung damit auf einen Ausschnitt des tatsächlichen Lärmgeschehens beschränkt.</p> <p>Dies führt zu einem Bewertungsdefizit, da die planerisch zu erwartenden Konflikte mit der heranrückenden Wohnnutzung nicht fachgerecht ermittelt und daher auch nicht in der planerischen Abwägung berücksichtigt werden.</p>	
	Verkehr (Möckernstraße)	<p>III. Verkehrsuntersuchung vom 30.01.2025 und verkehrliche Stellungnahme vom 01.10.2025</p> <p>Zwar wird das „Tempodrom“ nunmehr in den Abbildungen 2-6 („Radverkehrsanlagen im Umfeld des Plangebiets“) und 2-17 („Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2024“) kartografisch dargestellt und die Möckernstraße als Straße besonderer Bedeutung benannt. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der tatsächlichen Verkehrsbelastung entlang der Möckernstraße sowie den dort verlaufenden gemeinsamen Radwegen des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ findet jedoch nicht statt.</p> <p>Dies legt nahe, dass eine methodisch und fachlich einwandfreie Verkehrsuntersuchung nicht durchgeführt wurde.</p> <p>Es bleibt unbeantwortet, wie sich das durch das Vorhaben induzierte zusätzliche Verkehrsaufkommen konkret auf das</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung wurden die verkehrlich relevanten Knotenpunkte und Streckenabschnitte untersucht. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit der bestehenden und künftigen Verkehrsbelastung Möckernstraße, den dort verlaufenden Radwegen war nicht erforderlich. Angesichts der räumlichen Verteilung des Kfz-Aufkommens und der geringen Anzahl an Kfz-Fahrten seien keine signifikanten Auswirkungen auf die Möckernstraße und den Gebäudekomplex in der Möckernstraße 10 zu erwarten. Knotenpunkte der Möckernstraße waren zur Beurteilung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit nicht relevant.</p>

			<p>„Tempodrom“ und „Liquidrom“ auswirkt.</p> <p>Auch ist nicht ersichtlich, warum die Möckernstraße trotz ihrer Einordnung in Stufe IV („weitere Straße von besonderer Bedeutung“) und ihrer Funktion als Ergänzungsstraße östlich des Plangebiets nicht in die verkehrliche Bewertung einbezogen wurde.</p>	
		Verkehr (Stellplätze)	<p>Zudem wurde die Möckernstraße bei der Ermittlung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr und im Rahmen der Betrachtung des „PKW-Parkens“ nicht berücksichtigt (vgl. Punkt 2.4.1, Seite 20, Punkt 4.2, Seiten 44-46).</p> <p>Der theoretisch ermittelte Stellplatzbedarf erweist sich in Anbetracht der vorgesehenen 45 Stellplätze im Untergeschoss als nicht plausibel. Der Verweis auf eine rund 500 m entfernt liegende Stellplatzanlage bestätigt im Gegenteil, dass ein strukturelles Defizit im Stellplatzangebot erkannt wurde und der unmittelbare Planbereich einer erheblichen Mehrbelastung ausgesetzt ist.</p> <p>Schließlich überzeugt auch der angesetzte Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen je Wohneinheit für 146 Wohneinheiten nicht. Dieser Wert bildet den zu erwartenden Bedarf weder realistisch ab noch berücksichtigt er die verkehrliche Situation im unmittelbaren Umfeld, insbesondere im Hinblick auf die bestehende Nutzung des „Tempodroms“ und des „Liquidroms“.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutz, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der</p>

				<p>innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrradstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p>
--	--	--	--	---

				<p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehen Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot.- Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.- Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern.- Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in
--	--	--	--	---

				<p>der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. - Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der Car-sharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.
		<p>Besonnung und Belichtung (Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse)</p>	<p>IV. Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung zum Bauvorhaben „WoHo“ vom 30.06.2025</p> <p>Die Untersuchung gelangt zu dem Ergebnis, dass – trotz Realisierung der geplanten Bebauung – im gesamten Umfeld weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet bleiben.</p> <p>Auch für die geplanten Baukörper selbst wird eine ausreichende</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Gegenstand der Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung ist die u. a. die Ermittlung und Bewertung der planungsrelevanten Auswirkungen des Vorhabens auf die Besonnung von Wohnungen und angrenzenden Freiflächen (Schulhof, Grünzug) sowie die Belichtung von Aufenthaltsräumen im Umfeld des Plangebiets. Abgesehen davon, dass das Tempodrom und Liquidrom keine</p>

		<p>Tageslichtversorgung nachgewiesen.</p> <p>Gleichzeitig ist festzuhalten, dass eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Auswirkungen auf das „Tempodrom“ und „Liquidrom“ nicht erfolgt. Die Untersuchung beschränkt sich im Wesentlichen auf den Schulhof und die Grünzug-Außenflächen, die PV-Anlage des ehemaligen Bunkerbaus sowie auf ein fiktiv erstelltes Baukörpermodell.</p> <p>Dies ist insoweit erklärungsbedürftig, als das „Tempodrom“ in der Luftbildaufnahme der Anlage 1.3 ausdrücklich innerhalb des abgegrenzten Untersuchungsraums liegt, jedoch weder in der Anlage 2 noch in der allgemeinen Wirkungsanalyse systematisch berücksichtigt wurde.</p> <p>Erst in den Anlagen zur Besonnungssituation auf Fassadenebene (vgl. Anlage 4.3) wird ersichtlich, dass Teilbereiche des „Tempodroms“ eine „kritische“ und „unzureichende“ Besonnung aufweisen.</p> <p>Weshalb diese Erkenntnisse im Hauptteil der Untersuchung nicht aufgegriffen wurden, bleibt aus Sicht der Planbetroffenen klärungsbedürftig.</p> <p>Die Planbetroffenen unterstellen auch weiterhin, dass die Anforderungen an gesunde Arbeits- und Aufenthaltsverhältnisse auch für das „Tempodrom“ und „Liquidrom“ gelten und daher in die Abwägung einzustellen sind. Die Planbetroffenen bitten insoweit um Klarstellung.</p>	<p>Wohnungen umfassen und von den Abstandsflächenverkürzungen des Bebauungsplans nicht tangiert sind, macht ein Vergleich der Anlagen 3.3 und 4.3 deutlich, dass planungsrelevante Verschlechterungen der Besonnung und Belichtung nicht zu erwarten sind. Dies gilt insbesondere auch für den Außenbereich des Liquidroms.</p>
	<p>Mikroklima („Tempodrom“ und „Liquidrom“)</p>	<p>V. Mikroklimatische Untersuchung</p> <p>Mangels ausdrücklicher Bezugnahme auf das „Tempodrom“ und „Liquidrom“ unterstellen die Planbetroffenen, dass die in der „Mikroklimatischen Untersuchung für das Bauvorhaben WoHo in Berlin-Kreuzberg“ vom 22.12.2021 ausgewiesene „bioklimatische Belastungssituation“ nicht für das „Tempodrom“ und</p>	<p>Klarstellung</p> <p>Aus der mikroklimatischen Untersuchung geht hervor, dass das Vorhaben die mikroklimatische Situation des „Tempodroms“ und „Liquidroms“ nicht planungsrelevant beeinträchtigt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind weiterhin aktuell.</p>

			<p>„Liquidrom“ gilt und die vorgesehenen Maßnahmen den ungestörten Betrieb des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ nicht beeinträchtigen.</p> <p>Die Planbetroffenen bitten insoweit um Klarstellung.</p>	
		<p>Windkomfort (Bezug „Tempodrom“ und „Liquidrom“)</p>	<p>VI. Windkomfortuntersuchung</p> <p>Verstanden haben die Planbetroffenen, dass der in der „Windkomfortuntersuchung zum Bebauungsplan Nr. VI-150g-2, Schöneberger Straße 21A/22“ vom 17.12.2021 untersuchte Windkomfort durch das Projekt „WoHo“ den Betrieb des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ nicht nachteilig beeinträchtigt. Auch gehen die Planbetroffenen davon aus, dass die Untersuchung vom 17.12.2021 dem aktuellen Planungsstand entspricht.</p> <p>Die Planbetroffenen bitten insoweit um Klarstellung.</p>	<p>Klarstellung</p> <p>Aus der Windkomfortuntersuchung geht hervor, dass das Vorhaben den Windkomfort des „Tempodroms“ und „Liquidroms“ nicht planungsrelevant beeinträchtigt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind weiterhin aktuell.</p>
		<p>Luftschadstoffe (Bezug „Tempodrom“ und „Liquidrom“)</p>	<p>VII. Luftschadstoffuntersuchung</p> <p>Soweit in der Planbegründung ausgeführt wird, dass im Plangebiet Emissionen von Treibhausgasen durch den Kfz-Verkehr auf den anliegenden Straßen und – soweit kein Anschluss an das Fernwärmenetz besteht – durch Feuerungsanlagen in den Gebäuden entstehen (vgl. Punkt II.1.4.2, Seite 11), wird um Klarstellung gebeten, ob die „Luftschadstoffuntersuchung zum Bebauungsplan VI-150g-2a in Berlin Kreuzberg“ vom 26.11.2021 dem aktuellen Planungsstand entspricht und berücksichtigt, dass mit einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist.</p> <p>Die Planbetroffenen bitten auch um Klarstellung, dass der ungestörte Betrieb des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ hierdurch nicht nachteilig beeinträchtigt ist.</p>	<p>Klarstellung</p> <p>Gegenstand der Luftschadstoffuntersuchung ist nicht die Emission von Treibhausgasen, sondern von Gasen und Stäuben nach der 16. BImSchV.</p> <p>Aus der Luftschadstoffuntersuchung geht hervor, dass der Betrieb von „Tempodrom“ und „Liquidrom“ durch die Auswirkungen des Vorhabens auf die Lufthygiene nicht planungsrelevant beeinträchtigt wird. Das künftige Verkehrsaufkommen wird in der Untersuchung berücksichtigt. Die Ergebnisse der Untersuchung sind weiterhin aktuell.</p>

		<p>Belange des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“</p>	<p>C. Zusammenfassung</p> <p>Die schutzwürdigen Belange des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ werden in den ausgelegten Planunterlagen unzureichend und einseitig zugunsten des „WoHo“ erfasst und bleiben die Auswirkungen der „heranrückenden Wohnbebauung“ auf Funktionsfähigkeit und Bestand des Kulturstandorts als abwägungserheblicher Belang unberücksichtigt.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung beschränkt sich trotz festgestellter nächtlicher Richtwertüberschreitungen auf lediglich passive Maßnahmen zugunsten der künftigen Wohnnutzung. Eine Auseinandersetzung mit den Belangen des „Tempodroms“ und des „Liquidroms“ an der einschränkungslosen Aufrechterhaltung ihres Kulturbetriebs wird in der Untersuchung nicht geprüft und bewertet.</p> <p>Auch die Verkehrsuntersuchung vom 30.01.2025, die verkehrliche Stellungnahme vom 01.10.2025 und die Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung zum Bauvorhaben "WoHo" vom 30.06.2025 müssen als methodisch und fachlich fehlerbehaftet zurückgewiesen werden und können keine Grundlage einer korrekten Abwägungsentscheidung bilden, da sie zentrale Auswirkungen auf den Kulturstandort nicht erfassen, wesentliche Verkehrs- und Immissionsparameter unberücksichtigt lassen und die konfliktrelevanten Belastungen der heranrückenden Wohnbebauung weder ermitteln noch bewerten.</p> <p>Der Bestandsschutz des Kulturstandorts „Tempodrom“ und „Liquidrom“ darf nicht durch die heranrückende Wohnbebauung des „WoHo“ ausgeblendet werden und muss - aufgrund des Gebots der Konfliktbewältigung - auf bauplanungsrechtlicher Ebene jede betriebliche Einschränkung ausgeschlossen sein.</p> <p>Der Bebauungsplan muss sicherstellen, dass der kulturelle Veranstaltungsbetrieb ohne jede Einschränkung auch künftig</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Vorwurf, die Belange von „Tempodrom“ und „Liquidrom“ würden unzureichend und einseitig erfasst, ist nicht zutreffend. Alle möglicherweise planungsrelevanten Auswirkungen des Vorhabens auf Funktionsfähigkeit und Bestand von „Tempodrom“ und „Liquidrom“ wurden objektiv ermittelt und bewertet. Dabei wurden potenzielle Lärmkonflikte durch die heranrückende Wohnbebauung als Konflikt ermittelt und durch eine entsprechende Festsetzung gelöst. Die Festsetzung wird nicht „zugunsten der künftigen Wohnnutzung“ getroffen, sondern dient in erster Linie dem Bestandsschutz von „Tempodrom“ und „Liquidrom“. Einschränkungen des Veranstaltungsbetriebs als Folge des Bebauungsplans werden so vermieden.</p> <p>Die als Fachbeiträge zum Bebauungsplan erstellten Untersuchungen ermitteln und bewerten alle „Tempodrom“ und „Liquidrom“ betreffenden Sachverhalte methodisch und fachlich korrekt sowie in der Tiefe wie es zur Abwägung der Belange von „Tempodrom“ und „Liquidrom“ erforderlich ist.</p>
--	--	--	---	---

			fortgeführt werden kann.	
8	WEG Des-sauer Str. 22, 23a / Hafenplatz 1,2 / Schöneberger Str. 7-13; Bürger*in; beide vertreten durch Jacoby RA		<p>Wir zeigen an, dass uns die WEG - bestehend aus insgesamt etwa 200 Bewohnern - sowie Herr xx mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt hat. Anwaltliche Vollmacht fügen wir in Kopie anbei. Herr xx ist Eigentümerin und Bewohnerin einer Wohnung in der Schöneberger Str. 13 (s. Anlage I) und als solche besonders von dem Vorhaben betroffen.</p> <p>Trotz relevanter Einwände aus der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde das Vorhaben in keiner relevanten Weise verändert, insbesondere bleibt die äußere Kubatur unverändert. Es wurden lediglich zu Einzelaspekte ergänzende Gutachten bzw. Stellungnahmen eingeholt, die aber nicht geeignet sind, die bisherigen Abwägungsmängel zu beheben. Weiter wird unverändert an einem vereinfachten Verfahren nach § 13 a BauGB festgehalten.</p> <p>Die Stadtplanung setzt sich an den entscheidenden Punkten weiterhin nicht bzw. nicht ausreichend mit den besonderen Belastungen auseinander, die hier durch die enorme Gebäudehöhe und -Kubatur entstehen. Die getroffenen Abwägungen sind an den entscheidenden Punkten pauschal und nicht sachgerecht. Aufgrund dessen und zahlreicher weiterer Mängel darf der Bebauungsplan jedenfalls nicht auf die derzeit ausliegende Begründung gestützt werden und ist das Gesamtvorhaben grundsätzlich in Frage gestellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die in den frühzeitigen Beteiligungsverfahren vorgebrachten Einwände wurden in die Abwägung eingestellt. Im Ergebnis der Abwägung wurden die Fachbeiträge zum Bebauungsplan fortgeschrieben und die Begründung ergänzt. Eine relevante Änderung des Vorhabens war nicht erforderlich.</p> <p>Entgegen der Stellungnahme hat sich der Plangeber detailliert mit den - für die Umgebung auch belastenden - Auswirkungen des Vorhabens auseinandergesetzt. Die getroffenen Abwägungsentscheidungen erfolgten gerecht und auf Basis einer intensiven Ermittlung der von der Planung betroffenen öffentlichen und privaten Belange.</p>
		Beteiligung	<p>I. Formelle Einwendungen</p> <p>1. Partizipation im Rahmen der Hochhausleitlinien hat nicht stattgefunden</p> <p>Die Vorgaben des am 25.2.2020 vom Senat von Berlin beschlossenen Hochhausleitbilds zur Partizipation wurden nicht</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Veranstaltung am 09.03.2020 handelte es sich um eine "Nachbarschaftswerkstatt". Die Anforderungen zur Beteiligung nach dem Hochhausleitbild wurden erfüllt.</p> <p>Auch die sonstigen Verfahrensschritte wie die frühzeitige</p>

			<p>eingehalten. Am 09.03.2020 hat der Geschäftsführer der Bauherrin gemeinsam mit dem Baustadtrat Herrn Florian Schmidt auf dem Podium in der Fanny-Hensel- Grundschule über den Plan eines Hochhauses berichtet und auf Fragen von Anwesenden, zum großen Teil Anwohner, teilweise geantwortet. Im Rahmen des vorgenannten Hochhausleitbilds ist allerdings mindestens ein Beteiligungsworkshop zu organisieren, der bis heute nicht durchgeführt wurde. Die Planung wurde trotz umfangreicher Bedenken der Nachbarschaft nicht angepasst.</p>	<p>Öffentlichkeitsbeteiligung und die öffentliche Auslegung wurden durchgeführt.</p>
		<p>Verfahren gem. § 13aBauGB</p>	<p>2. Unzulässigkeit des beschleunigten Verfahrens nach § 13a-BauGB</p> <p>Bereits die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens im Wege des beschleunigten Verfahrens nach § 13aBauGB ist aus mehreren Gründen auch nach der nun vorliegenden Begründung unzulässig.</p> <p>Nach dem offiziellen Hochhausleitbild des Landes Berlin ist bei Bebauungsplänen im Zusammenhang mit der Planung von Hochhäusern im Regelfall das sog. vorhabenbezogene Bebauungsplanverfahren nach § 12 BauGB anzuwenden.</p> <p>Das Land Berlin begründet dies selbst insbesondere damit, dass im vorhabenbezogenen Bebauungsplanverfahren die Auswirkungen des Vorhabens umfangreich im Planverfahren berücksichtigt werden können, insbesondere also bereits exaktere Abwägungen auf Grundlage des konkreten Vorhabens durchgeführt werden können.</p> <p>Da vorliegend im beschleunigten Verfahren nach § 13aBauGB aber vor allem eine Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 BauGB entfällt, führt dies dazu, dass die Auswirkungen der Planung hier gerade abweichend von der landeseigenen Leitlinie nicht umfangreich im Planverfahren Berücksichtigung finden können.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Voraussetzung für die Durchführung des beschleunigten Verfahrens werden in § 13aAbs. 1 BauGB abschließend benannt. Sie sind vollständig erfüllt. Die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist somit zulässig. Belastbare rechtliche Gründe, die dieser Einschätzung widersprechen, werden nicht genannt.</p> <p>Das Hochhausleitbild enthält keine Aussagen zur Anwendung des beschleunigten Verfahrens. Die zitierten Stellen zu den Vorteilen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans lassen nicht den Rückschluss zu, dass das Leitbild von der Anwendung des beschleunigten Verfahrens abrät. Ohnehin stellt das Leitbild nur eine Leitlinie und keine feste gesetzliche Vorgabe dar.</p>

		<p>Denn vorliegend fehlt es an den relevanten Erwägungen insbesondere im Zusammenhang mit möglichen Umweltbeeinträchtigungen, die ganz besonders relevant sind für ein Bauvorhaben in dieser Größenordnung.</p> <p>Durch eine hier fehlende Umweltprüfung im beschleunigten Verfahren besteht die Befürchtung, dass möglicherweise massive Auswirkungen durch den Bau eines Hochhauses von der Öffentlichkeit im Vorfeld unerkannt bleiben. Gerade vor dem Hintergrund, dass es sich um ein Bauvorhaben von beachtlicher Größe handelt (98 m, 29 Geschosse), müssen die Auswirkungen auf die gesamte Umwelt im Vorfeld umso sorgfältiger geprüft und vor allem auch kommuniziert werden. Es besteht mithin die Befürchtung, dass der Bezirk die Verantwortung für Umweltauswirkungen nicht zu tragen bereit ist und der Schutz der Bewohner nicht gewahrt wird. Dies überrascht auch mit Blick auf die Umweltziele, die sich die Partei des Baustadtrats und der Bezirksbürgermeisterin gesetzt hat.</p> <p>Dadurch dass die Planung vorliegend, wie bereits ausgeführt, ohne Umweltbericht erstellt werden soll, besteht die dringende Gefahr, dass die Auswirkungen der Realisierung insbesondere auf die Fauna, welche den Luftraum bevölkert unwiederbringliche Schäden anrichtet.</p>	
	Natura-2000-Gebiete	<p>Beeinträchtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks der Natura 2000-Gebiete im Sinne des BNatSchG (§ 13aAbs. 1 Satz 5 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. b) BauGB)</p> <p>Das beschleunigte Verfahren ist auch weiterhin wegen § 13aAbs. 1 Satz 5 BauGB unzulässig, da zumindest zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden kann, dass eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nummer 7 lit. b) BauGB genannten Schutzgüter - nämlich der Belange des Umweltschutzes in Form der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten kann wegen der Art der Umweltauswirkungen des Vorhabens i. V. m. der Entfernung zu solchen Gebieten ohne weitere Untersuchung ausgeschlossen werden. Diese Einschätzung wurde von der oberen Naturschutzbehörde bestätigt.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet beobachtete Tiere sind kein Anhaltspunkt für eine Beeinträchtigung von Natura-2000-Gebieten.</p>

		<p>Erhaltungsziele und der Schutzzwecke der Gebiete von gemeinschaftsrechtlicher Bedeutung (FFH-Richtlinie oder Vogelschutzrichtlinie, „Natura-2000“ im Sinne von §§ 31 ff. BNatSchG) - möglich ist. Der pauschale Verweis in der bisherigen Begründung darauf, dass vorliegend keine Anhaltspunkte dafür bestehen würden, dass die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Natura 2000-Gebiete im Sinne des BNatSchG beeinträchtigt werden und derartige Flächen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht vorhanden seien⁴. überzeugt nicht.</p> <p>Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von „Natura 2000“ sind vorliegend zumindest nicht ausgeschlossen, denn Anwohner des gesamten Gebietes nehmen regelmäßig beispielsweise eine Vielzahl von Tierbeständen im Bereich des Plangebiets wahr, wie etwa Stadtfüchse, Nachtigallen, aber auch Fledermäuse und andere, nicht genau zu identifizierende Vogelbestände. Auch die Feststellungen im Fachbeitrag Biotop- und Baumkartierung sowie artenschutzrechtliche Potenzialabschätzung zum Bebauungsplan (siehe hierzu noch ausführlich unter II.6) deuten darauf hin, dass eine genauere Untersuchung der vorhandenen Bestände dringend angezeigt ist und somit deutliche Anhaltspunkte gegen die Zulässigkeit des beschleunigten Verfahrens in diesem Zusammenhang bestehen.</p> <p>Insbesondere ist bereits das Bestehen von Anhaltspunkten für eine Beeinträchtigung ausreichend. Es ist zumindest zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen, dass sich im Bereich des Plangebiets ein Lebensraum von Beständen im Sinne der FFH-Richtlinie oder geschützter Vogelarten im Sinne der Vogelschutzrichtlinie befinden. (Hierzu ausführlich unter II.6).</p>	
	Zahlen in Begründung und	<p>3. Fehlerhafte Zahlen</p> <p>Die Zahlen, die in der nun vorliegenden Begründung zugrunde</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der</p>

		<p>Gutachten</p>	<p>gelegt werden, weichen erheblich von den in 2022 zugrunde gelegten Zahlen ab. Dies führt dazu, dass betreffend Gutachten, die nach 2022 nicht aktualisiert wurden, nicht von den Zahlen ausgehen, die der Begründung zugrunde liegen. Das Zahlenwerk von Begründung und Gutachten variiert folglich. Dies ist einerseits bereits aus formellen Gründen zu beanstanden, führt andererseits aber vor allem zu der Vermutung, dass der Abwägung fehlerhafte Zahlen zu Grunde gelegt worden sind. Mithin handelt es sich hierbei sowohl um einen formellen als auch letztlich um einen materiellen Einwand.</p> <p>Einwohnerzahlen:</p> <p>In der nun vorliegenden Begründung heißt es etwa: „Bei einem geplanten Wohnflächenanteil von ca. 15.300 m² GF Wohnen errechnet sich somit eine Anzahl an 153 Wohneinheiten (WE) und eine zu erwartende Einwohneranzahl (EW) von 306.“ In der 2022 veröffentlichten Begründung, hieß es noch, dass von rd. 114 Wohneinheiten (WE) und einer zu erwartende Einwohneranzahl (EW) von rd. 228(...)“ auszugehen sei. Es bestehen bedenken, dass in den maßgeblichen Gutachten nicht von den richtigen Zahlen ausgegangen wurde.</p> <p>Weiterhin geht aus der BVV Drucksache DS/1760/VI eine erhebliche Änderung der Planung bezüglich der Nutzungen hervor. So wird zum Beispiel nun mit Beherbergungen geplant, in diesem Fall einem „Heim für Geflüchtete“, einer Einrichtung für „Demenzwohnungen“, Betreuungseinrichtungen und den zusätzlichen Clusterwohnungen. Auch die Dimension der Büroflächen hat sich erheblich erhöht, so dass faktisch mit einer stark erhöhten Anzahl an wohnenden, arbeitenden und besuchenden Personen zu rechnen ist.</p> <p>Nutzflächen:</p> <p>Auch hinsichtlich der Nutzflächen haben sich die Zahlen von der</p>	<p>Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnte. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p> <p>Hinsichtlich der Zahlen zu den für das Wohnen genutzten Flächen ist zu berücksichtigen, dass in der Begründung die Geschossfläche Wohnen genannt wird, während das Gutachten die Nutzungsflächen Wohnen (ohne Technikflächen, Verkehrsflächen, Konstruktions-Grundflächen) betrachtet.</p>
--	--	------------------	---	---

			<p>früheren Begründung mit geplanter Wohnfläche von ca. 11.375 m² auf insgesamt 15.300 m² in der neuen Begründung geändert. Wiederum abweichend wird die Wohnfläche in der Verkehrsuntersuchung mit nur 9.708 m² angegeben.</p> <p>Geschossfläche:</p> <p>Auch die Zahlen zur Geschossfläche weichen in den verschiedenen Unterlagen weiterhin voneinander ab, vgl. hierzu ausführlich unter II.</p>	
		Lärmschutz (allgemein)	<p>II. Inhaltliche Einwendungen</p> <p>1. Lärm betreffend Gebäude meiner Mandanten</p> <p>a) Lärmgutachten</p> <p>Auch in das aktuelle Lärmgutachten wurden bei der Erstellung der Prognosewerte nicht alle lärmrelevanten Aspekte berücksichtigt und aufgenommen. Das Lärmgutachten ist daher als Grundlage für die Abwägung nicht geeignet. Insbesondere sind folgende Aspekte zu bemängeln:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zum Ergebnis der Prüfung und Abwägung s. u.</p>
		<p>Lärmschutz (diverses)</p> <p>Lärmschutz (tief-frequente Geräusche)</p> <p>Lärmschutz (Abfallentsorgung)</p> <p>Lärmschutz (Anlagen Berliner Wasserbetriebe)</p> <p>Lärmschutz (Anlieferung)</p>	<p>Unvollständige Feststellungen</p> <p>Die Wohnungen mit Fenstern zur Schöneberger Str. sind bereits aktuell sowohl tagsüber wie nachts sehr hohen Schallimmissionen ausgesetzt. Schalltechnische Untersuchung (Stand: 02.10.2025), nachfolgend „Schallgutachten 2025“ führt insofern auf:</p> <p>„Überschreitung der Schwellen der Gesundheitsgefährdung</p> <p>- jedwede Pegelzunahme $\geq 0,1$ dB(A) bei erstmaliger oder weitergehender Überschreitung der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts“</p> <p>Weiter wird dort festgestellt:</p> <p>„Dies führt zu: Besonderes Abwägungserfordernis; dringende Prüfung planinterner und planexterner Schallschutzmaßnahmen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Entgegen der Behauptung in der Stellungnahme wurden für die Gebäude Schöneberger Str. 8 und 13 alle Geschosse betrachtet (vgl. Anlage 18 zum Gutachten). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung war eine Betrachtung der Gebäude Schöneberger Str. 9-12 nicht erforderlich. Zur Beurteilung kann für diese Gebäude aus den Ergebnissen für die Gebäude Schöneberger Str. 8 und 13 rückgeschlossen werden. Des Weiteren liegen keine Pegeländerungen von 0,1 %, sondern von 0,1 dB(A) vor; wobei sich an der Schöneberger Straße 13 auch Pegelabnahmen in dieser Höhe ergeben.</p> <p>Die getroffenen Annahmen waren entgegen der Stellungnahme fehlerfrei:</p>

		<p>für betroffene Nutzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - städtebauliche/aktive Maßnahmen - passive Schallschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden" <p>In Abbildung 14 des Schallgutachtens ist erkennbar, dass auf einer Höhe von 2 m für die Wohnungen des Hauses Schöneberger Str. 8 und 13 meiner Mandanten zur Schöneberger Str. hin nachts die Maximalwerte überschritten sind, dies bestätigen auch die Tabellen zur Verkehrslärmbelastung in Anlage 18, zudem ergeben diese Tabellen, dass bei einigen der betrachteten Stockwerke eine Erhöhung um 0,1% durch das Vorhaben erwartet wird. Allerdings sind trotz dieses offensichtlich sehr hohen Abwägungsbedürfnisses und der daher sehr hohen Anforderungen an die Sachverhaltsfeststellung selbst bei diesen beiden Gebäuden nicht alle Geschosse untersucht. Feststellungen zu den Gebäuden Schöneberger Str. 9-12 fehlen in dem Gutachten gänzlich. Das Gutachten und die diesbezügliche Begründung sind schon deshalb fehlerhaft.</p> <p>Mängel im Schallgutachten 2025</p> <p>Hinzu kommt, dass das Schallgutachten 2025 auch für die untersuchten Geschosse der Gebäude Schönebergstr. 8 und 13 teilweise auf fehlerhaften Annahmen beruht. Angesichts der ohnehin sehr hohen Lärmbelastung der vorgenannten Gebäude und der für jede noch so geringe Erhöhung geltenden erforderlichen tatsächlichen Lärmkompensation machen sich auch kleinere Fehler hier bemerkbar und werden abwägungsrelevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Modellierung der Lärmemissionen des Tempodroms stützt sich auf Gutachten aus den Jahren 2000 und 2019. Der Veranstaltungsbetrieb, die eingesetzte Tontechnik (insbesondere Basslastigkeit moderner Musik) und die Lüftungstechnik haben 	<ul style="list-style-type: none"> - Vorab ist anzumerken, dass das sehr hohe Abwägungserfordernis beim Verkehrslärm, nicht beim Anlagenlärm, besteht. - Die Beurteilungsgrundlagen zum Tempodrom sind ausreichend. Zur planungsrechtlichen Ermittlung, Beurteilung und Abwägung der Lärmeinwirkungen durch das Tempodrom ist nicht auf den tatsächlichen, sondern den genehmigten Betrieb abzustellen. Die den relevanten Genehmigungen zu Grunde liegenden schalltechnischen Untersuchungen (BeSB GmbH von 2000 für die ursprüngliche Baugenehmigung und AiR Ingenieurbüro GmbH von 2019 für neue Lüftungsanlagen) sind Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan. Die Untersuchung von 2000 berücksichtigt dabei alle genehmigten lärmrelevanten Nutzungen und Vorgänge. - Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt. - Die schallrelevanten Anlagen des Abwasserpumpwerks befinden sich innerhalb einer geschlossenen Gebäudefassade. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist somit von einer effektiven Abschirmwirkung für die Schallemissionen der Anlagen auszugehen, wodurch an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen lediglich nachrangige Schallimmissionen zu erwarten sind. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen sowie die bestehende Wohnbebauung entlang der Schöneberger Straße sprechen zudem für ein geringes Konfliktpotenzial zwischen Abwasserpumpwerk und Umgebung. Relevante Schallemissionen konnten im Rahmen der Ortsbegehung nicht festgestellt werden. Die vorgesehene Gebietsnutzung des Plangebiets als urbanes Gebiet (MU)
--	--	--	---

			<p>sich aber in den letzten 25 Jahren signifikant verändert. Die pauschale Übernahme alter Pegelwerte ohne aktuelle Validierungsmessung birgt das Risiko, die tatsächliche Belastung - insbesondere im tieffrequenten Bereich bei Konzerten - zu unterschätzen. Hier wäre die Durchführung einer aktuellen schalltechnischen Bestandsaufnahme oder zumindest einer stichprobenartigen Validierungsmessung während einer lauten Veranstaltung erforderlich, um die Emissionsansätze von 95,5 dB(A) zu verifizieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für die technischen Anlagen des benachbarten Bürogebäudes "Grasblau" (Lüftung/Kühlung) hat das Gutachten mangels vorliegender Daten pauschale Erfahrungswerte angesetzt und für die Nacht eine Leistungsreduzierung um 50 % angesetzt. Angesichts der sehr hohen Abwägungsanforderungen ist diese Annahme nicht zulässig. Denn sollten die Anlagen nachts nicht gedrosselt werden (z. B. Serverkühlung) oder tonhaltige Komponenten (Brummen/Pfeifen) enthalten, erhöht sich der Beurteilungspegel durch Zuschläge (Tonhaltigkeitszuschlag K_T bis 6 dB) massiv. Da gerade nachts die Richtwerte überschritten werden, müsste für eine belastbare Begründung und Abwägung mindestens die tatsächlichen technischen Datenblätter der Anlagen beim Betreiber eingeholt werden sowie eine Emissionsmessung vor Ort durchgeführt werden. - Die Schallpegel der technischen Anlagen und Abwasserpumpen in den benachbarten Gebäuden der Berliner Wasserbetriebe wurden in der Studie nicht berücksichtigt. - Für die Anlieferung im Plangebiet (Gewerbe, Gastronomie) werden ausschließlich Transporter angenommen. Schwerlastverkehr (Lkw) wird im internen Bereich nicht explizit als Emissionsquelle modelliert, sondern nur pauschal über Parkplatzlärm-Algorithmen abgedeckt oder auf öffentliche Straßen verwiesen. Bei einem Hochhaus mit Mischnutzung (Gastronomie, 	<p>begegnet ohnehin bereits der vorliegenden räumlichen Nachbarschaft von gewerblichen Nutzflächen und Wohnbebauung mit erhöhten Immissionsricht- und Orientierungswerten. Eine zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Geräuscheinwirkungen durch das Abwasserpumpwerk auf das Plangebiet wird dementsprechend als nicht erforderlich betrachtet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die über den Durchführungsvertrag gesicherte Objektplanung sieht lediglich Nutzungen vor, die zum ganz überwiegenden Teil die Nutzung von Transportern zur Anlieferung erwarten lassen. Neben der Wohnnutzung sind kleine Gewerbebetriebe, Büros, Räume für freie Berufe und Anlagen für soziale Zwecke geplant. Die Anlieferung durch LKW konnte daher vernachlässigt werden. Auch hinsichtlich einer möglichen Anlieferung im öffentlichen Straßenraum werden die daraus resultierenden Lärmimmissionen nicht als so relevant eingeschätzt, dass eine vertiefte Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich wäre. Ohnehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, die Einhaltung der TA Lärm im Betrieb sicherzustellen. Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass eine aktualisierte Schalluntersuchung mit Einreichung eines Bauantrags vorzulegen ist, wenn sich die Planung im weiteren Verfahren dahingehend ändert, dass eine Anlieferung mit LKWs stattfindet. - In Übereinstimmung mit den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird es wegen der massiven Bauweise, der Art des Veranstaltungsbetriebs, der Entfernung zwischen dem Tempodrom und dem Vorhaben und der in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben bereits bestehender nachts schutzbedürftiger Nutzungen als unwahrscheinlich eingeschätzt, dass das Vorhaben schädlichen Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche nach Nummer 7.3 TA Lärm ausgesetzt sein wird. Beschwerden über Belästigungen durch tieffrequente Geräusche
--	--	--	---	--

		<p>Kultur, Gewerbe) ist die Anlieferung durch schwere Lkw (Müllabfuhr, Getränkelieferung auf Paletten, Umzüge) unvermeidbar, zumal die Müllplätze des Vorhabens direkt gegenüber der Gebäude meiner Mandanten an der Schöneberger Str. liegen. Lkw haben deutlich höhere Schalleistungspegel als Transporter (Druckluftbremsen, Rangierpiepser, schwere Motoren). Das Auslagern auf die öffentliche Straße verschiebt das Problem nur, löst es aber nicht in der Gesamtbilanz. Um die Interessen der benachbarten Wohnungen angemessen zu berücksichtigen, müsste ein "Worst-Case"-Szenario modelliert werden, das mindestens 1-2 schwere Lkw-Bewegungen pro Tag (oder in der lautesten Stunde) im Anlieferbereich berücksichtigt. Nur so kann realistisch eine Aussage zur Erhöhung der ohnehin schon sehr hohen Lärmbelastung der Wohnungen in der Schöneberger Str. 8 bis 13 durch das Vorhaben getroffen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tieffrequente Geräusche wurden nicht detailliert untersucht, da sich angeblich keine potenziellen Emittenten im Umfeld befinden und das Gebiet von Wohnbebauung umgeben ist. Tatsächlich ist das Tempodrom (Konzertveranstaltungen) eine klassische Quelle für tieffrequenten Lärm (Bässe) (s.o. lit. a), der sich über große Distanzen kaum dämpft und Glasfassaden zum Schwingen bringen kann. Auch große Rückkühlwerke (wie auf dem Grasblau-Gebäude oder dem WoHo selbst geplant) können tieffrequent emittieren. Die DIN 45680 wurde hier vor schnell als nicht relevant eingestuft. Zumindest eine qualitative Abschätzung der Bass-Ausbreitung vom Tempodrom müsste hier durchgeführt werden - Die zugrundgelegten Verkehrszahlen sind nicht plausibel (s.u.) und damit die darauf beruhende schalltechnische Berechnung. - Die im Freiflächenplan zur Schöneberger Str. hin eingezeichneten Standorte für Müllcontainer und deren Logistik werden, bis auf die Fettabsaugung, nicht modelliert oder berücksichtigt. 	<p>sind dem Umwelt- und Naturschutzamt nicht bekannt und wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren auch sonst nicht vortragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass die für tieffrequenten Geräuschen maßgebliche DIN 45680:1997-03 zur Beurteilung auf Schallmessungen in potentiell betroffenen Räumen abstellt. Eine Methodik zur prognostischen Beurteilung enthält die Norm nicht. Auch sonst existieren keine allgemein anerkannten Verfahren für eine Prognose.</p> <p>Da die Ausbreitung von tieffrequentem Schall innerhalb eines Gebäudes stark von den Raumgeometrien, der Baukonstruktion und den Baumaterialien abhängt, erfordern die zur Verfügung stehenden Prognoseverfahren eine möglichst genaue Kenntnis dieser Einflussgrößen. Da diese zum jetzigen Planungsstand nicht bekannt sind, wurde entschieden, im Vorfeld des Baugenehmigungsverfahrens eine auf Messungen basierende Ausbreitungsrechnung zu erstellen. Auf dieser Grundlage sollen mögliche weitere Handlungserfordernisse identifiziert werden, wobei auch geprüft wird, ob die bereits durch den Abwerteten Anteil des Anlagenlärms erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung der möglichen tieffrequenten Geräuscheinwirkungen ausreichen dimensioniert sind. Der Durchführungsvertrag wird um eine entsprechende Regelung ergänzt.</p> <p>Für die WEG Dessauer Str. 22, 23a / Hafenplatz 1,2 / Schöneberger Str. 7-13 würde sich - wegen der Abschirmung durch das Vorhaben- die Belastung ohnehin allenfalls verringern.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu den Verkehrszahlen s. u. - Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den
--	--	--	--

			<p>Bei der Größe des Vorhabens muss mit großen Mengen an Mülltransporten gerechnet werden, welche hier aber nicht im Ansatz Erwähnung und erst recht nicht Berücksichtigung in den Modellierungen finden. Nach Aussage der BSR (Berliner Stadtreinigung) benötigen die geplanten Unterflurcontainer die schwerste Kategorie an Müllfahrzeugen, und zwar mit einem Gewicht von 28t. Die Entsorgung selbst ist hierbei langwieriger, da mit Kranauslegern gearbeitet wird. Man muss mit einer erhöhten Lärmdauer von ca. 5-15 Minuten bei einem kompletten Entleerungsvorgang, inkl. Ein- und Ausfahrt, rechnen. Weiterhin fehlt dem Gebäude, in Folge der extremen Verdichtung, ausreichend Platz für eine Wendeplatte am Ende der Zufahrt, welches somit ein Wenden, im Besten Fall, in 3 Zügen erfordert. Dieser erhöhte Emissionsfall wurde in keiner Weise berücksichtigt. Auch die gesonderte Entleerung von Gewerbe und Hausmüll wurde hier nicht berücksichtigt. Es ist daher davon auszugehen, dass die Anzahl von 9 geplanten Unterflurcontainern in der tatsächlichen Wirklichkeit noch weit überschritten wird. Mit alledem ist die Lärmbelastung durch die Nutzung der Müllcontainer und deren Logistik erheblich und hätte im Lärmgutachten zwingend berücksichtigt werden müssen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Garagenausfahrt endet mit einem nicht unerheblichen Steigungswinkel von ca. 9%. Das typische Anfahren an einer solchen starken Steigung, also nach dem Halt an der Ausfahrt in den fließenden Verkehr, wurde in keiner Weise als Lärmspitze berücksichtigt. Auch die Modellierung der Pegel durch automatisierte Systeme der Zufahrtssicherung (Öffnen und Schließen der Tore, Segmenttore o.ä.) wurde hier gänzlich vernachlässigt. 	<p>Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht. Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum - wo die Entleerungen stattfinden werden - durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Steigung der Garagenzufahrt ist gering. Mögliche Geräusche bei der Ein- und Ausfahrt aus der Tiefgarage werden anhand des Emissionsansatzes der Bayerischen Parkplatzlärmstudie angesetzt. Der Ansatz sieht eine Steigung der Zu- bzw. Ausfahrt vor, welche höher liegt als in den Planungen vorgesehen. Da die Tiefgarage nach dem Stand der Technik errichtet und betrieben werden muss, können Geräusche durch automatisierte Systeme der Zufahrtssicherung vernachlässigt werden.
		Verkehr (Verkehrszahlen)	<p>Verkehrsgutachten</p> <p>In dem Verkehrsgutachten, auf das das Lärmgutachten in</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung</p>

		<p>wesentlichen Aspekten Bezug nimmt, werden der Modellierung in einigen wesentlichen Punkten nicht plausible Werte zugrunde gelegt. Die Verkehrszahlen basieren teilweise auf Zählungen von 2016/2017 und einer eigenen Erhebung von 2024, die mit Prognosefaktoren auf 2030 hochgerechnet wurden. Die Verkehrsdaten sind damit ein Mix aus sehr alten und neuen Daten. Zudem wird durch das Vorhaben nur ein sehr geringer zusätzlicher Verkehr (ca. 246 Kfz/24h) angenommen. Bei einem Hochhaus dieser Dimension inklusive öffentlicher Nutzungen (Kultur/Gastro) erscheint das induzierte Verkehrsaufkommen (inkl. Taxi, Lieferdienste, Besucher, Pflegedienst) nicht plausibel. Es wäre hier eine Überprüfung der Verkehrserzeugungsprognose erforderlich, bei der eine Sensitivitätsanalyse mit z.B. 20% mehr Verkehr würde zeigen, ob die "Gewichtigkeit" der Pegelzunahme kippen könnte.</p> <p>Es wird angenommen, dass nachts kaum Fahrten in die Tiefgarage stattfinden (pauschal 4 Fahrten zwischen 5-6 Uhr). Wenn das Gebäude Gastronomie oder kulturelle Einrichtungen beherbergt, ist Publikumsverkehr (Abfahrt von Gästen) auch nach 22:00 Uhr (Nachtzeitraum) sehr wahrscheinlich. Vier Fahrten erscheinen für ein Hochhaus dieser Größe unrealistisch wenig. Dies beeinflusst die Spitzenpegelberechnung. Hier müsste die Betriebsbeschreibung der Tiefgarage für den Nachtzeitraum an realistische Szenarien einer gastronomischen/kulturellen Nutzung (z.B. Ende von Veranstaltungen) angepasst werden.</p> <p>Zudem befindet sich mittlerweile das Bauprojekt „Macherei“ mit einer Gesamt BGF von ca. 66.500 qm (Website Projektentwickler: www.die-macherei-kreuzberg.de) in Fertigstellung am benachbarten Verkehrsknoten Hallesches Ufer, der dadurch zusätzlich verursachte Verkehr inkl. der üblichen Quell und Lieferverkehre wurden nicht berücksichtigt. Angesichts dieser, und weiterer geplanter erheblichen Verdichtungen (Urbane Mitte,</p>	<p>weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es werden auch Nachverdichtungen und größere städtebauliche Projekte berücksichtigt, weshalb die Quell- und Zielfahrten von Einzelvorhaben hier nicht extra in die Berechnung eingestellt werden müssen. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Die angesetzte Menge und tageszeitliche Verteilung des vorhabeninduzierten Verkehrs basieren auf empirisch belegten Erfahrungswerten, deren Anwendung von den zuständigen Behörden anerkannt ist. Die als Grundlage für die Abschätzung verwendeten Studien etc. werden in der Verkehrsuntersuchung benannt. Gastronomie und kulturelle Einrichtungen mit einem Betrieb nach 22:00 Uhr sind nicht geplant.</p>
--	--	---	--

			Exilmuseum, Hafenplatz- Verdichtung) muss mit einer erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung im Planfall „Jahr 2030“ ausgegangen werden.	
		Lärmschutz (allgemein)	<p>Abwägungsausfall</p> <p>Da sich die Begründung und die Abwägung auf das Schallgutachten und das Verkehrsgutachten stützt, ist die Abwägung schon insoweit lücken- bzw. fehlerhaft. Zudem ist die Abwägung betreffend der Gebäude Schöneberger Str. 8 bis 13 lückenhaft, da betreffend die Gebäude Schöneberger Str. 9 bis 12 vollständig und zu einzelnen Geschossen der Gebäude Schöneberger Str. 8 und 13 jedwede Feststellungen fehlen. Es besteht insoweit ein Abwägungsausfall insoweit.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da in der schalltechnischen Untersuchung die abwägungsrelevanten Aspekte jeweils vollständig und richtig erfasst und bewertet wurden (s. o.) liegt kein Abwägungsausfall vor.</p>
		Lärmschutz (Abwägung)	<p>Abwägungsdefizit</p> <p>Betreffend die untersuchten Geschosse der Gebäude Schöneberger Str. 8 und 13 besteht bei den Geschossen, bei denen eine Erhöhung durch das Vorhaben um 0,1 dB im Schallgutachten 2025 ermittelt wurde, ein besonderes Abwägungserfordernis. Es wird weiter festgestellt, dass nach der Rechtsprechung eine tatsächliche Kompensation der zusätzlichen Verkehrslärmbelastung erfolgen müsse. Trotzdem wird dieses Erfordernis aus nicht näher spezifizierten Gründen weggewogen. Eine Anpassung der Planung wird gleich verworfen. Auch externe Maßnahmen außerhalb des Vorhabens wie „Flüsterasphalt“ werden nicht als Anforderung gesetzt. Passive Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden werden nicht einmal erörtert. Der Bebauungsplan enthält hier gravierende Abwägungsfehler. Denn:</p> <p>„Eine Planung darf nicht dazu führen, dass Konflikte, die durch sie hervorgerufen werden, zu Lasten Betroffener auf der Ebene der Vorhabenzulassung letztlich ungelöst bleiben“ (OVG Berlin-Brandenburg Ur. v. 25.3.2021 - OVG 10 A 8/17, BeckRS 2021,</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Rechtsprechung fordert grundsätzlich eine Kompensation von Pegelerhöhungen, die eine bereits über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung liegende Verkehrslärmbelastung weiter erhöht. Gleichzeitig ist eine solche Erhöhung aber nicht generell ausgeschlossen, sondern unterliegt der Abwägung im Einzelfall (vgl. etwa Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 21. Mai 2025 - 7 D 139/22.NE, BeckRS 2025, 14751).</p> <p>Grundsätzlich lässt sich eine Zunahme des Verkehrsaufkommens und damit verbunden des Verkehrslärms nicht vollständig vermeiden, wenn das Planungsziel umgesetzt werden soll. Aufgrund der zentralen Lage des Plangebiets mit guter ÖPNV-Anbindung wird hier dem Grundsatz der Innenentwicklung Vorrang eingeräumt. Aus gesamtstädtischer Perspektive trägt die Verdichtung innerstädtischer Standorte zu einer verkehrssparsamen Siedlungsstruktur bei. Dass es dadurch im Umfeld des Plangebiets punktuell zu einer Zunahme des Verkehrs und des Verkehrslärms kommt, wird in der Abwägung aller betroffenen Belange</p>

			20401 Rn. 78)	<p>hingenommen.</p> <p>Die im vorliegenden Fall durch das „besondere Abwägungserfordernis“ gebotene Prüfung von Planungsalternativen wirkt sich in der Abwägung nicht zulasten des Bebauungsplans aus. Nur eine deutliche Einschränkung der geplanten Grundstücksnutzung würde hier zu einer erheblichen Reduzierung des planinduzierten Verkehrs führen. Dies würde jedoch den Bestrebungen einer nachhaltigen und effizienten Grundstücksnutzung widersprechen und die planerische Absicht konterkarieren. Die einzige „echte“ Planungsalternative wäre ein Absehen von dem Projekt in seiner Gesamtheit, was aber aufgrund der Vielzahl der in der Begründung dargelegten städtebaulichen Gründen nicht angestrebt wird. Darüber hinaus würde ein Absehen vom Projekt keine Besserung der schon im Bestand vorhandenen Überschreitungen der Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung bewirken.</p> <p>Im Übrigen wurden im Zusammenhang mit der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung verschiedene Möglichkeiten für aktive und passive Schallschutzmaßnahmen diskutiert. Lärmschutzwände wurden wegen ihrer fehlenden schalltechnischen Wirksamkeit sowie aus städtebaulichen Gründen verworfen. Auch eine schallabsorbierende oder schallstreuende Fassadengestaltung würde nur eine verhältnismäßig geringe Pegelminderung bewirken.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung identifiziert gleichwohl verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen, die zur Kompensation geeignet sind: Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den umliegenden Straßenabschnitten und den Einbau einer lärmindernden Fahrbahnschicht. Hierbei handelt es sich jedoch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in die Kompetenz der Verkehrsverwaltung fallen. Die Anordnung solcher Maßnahmen im Bebauungsplan entzieht sich</p>
--	--	--	---------------	---

				<p>demnach der Regelungskompetenz des Plangebers und kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens nach übergeordneten Kriterien ohne bodenrechtlichen Bezug erfolgen.</p> <p>Durch den vorhabenbedingten Mehrverkehr kommt es nur zu einer sehr geringen Pegelzunahme deutlich unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Die Belange des Lärmschutzes wurden mit den ihnen in diesem Fall zukommenden hohen Gewicht in die Abwägung eingestellt. Gleichwohl kommt die Abwägung zu dem Ergebnis, dass wegen der sehr geringen, vom menschlichen Ohr nicht wahrnehmbaren und zwangsläufig mit erheblichen Prognoseunsicherheiten behafteten Pegelerhöhungen die Regelung von Maßnahmen zur Kompensation nicht rechtfertigen. Ausführungen hierzu, insbesondere zur Abwägung passiver Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden, werden in der Begründung ergänzt.</p>
		Lärmschutz (Monitoring)	<p>Mängel im Durchführungsvertrag</p> <p>Es müssten die erforderlichen Maßnahmen zur Reduzierung der Schallbelastung im Durchführungsvertrag festgelegt, das Erfordernis von Messungen der tatsächlichen Schallbelastung vor und nach Errichtung des Gebäudes in allen Wohnungen der Schöneberger Str. 8 bis 13 mit Zimmern zur Schönebergerstraße bei geöffnetem Fenster tags und nachts ermittelt werden, schließlich müssten die Maßnahmen durch Sicherheitsleistungen abgesichert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Da im Ergebnis der Abwägung keine Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm in Bezug auf die Bestandsbebauung erforderlich sind, erübrigen sich entsprechende Regelungen im Durchführungsvertrag.</p>
		Lärmschutz (allgemein)	<p>Fazit:</p> <p>Auch in dem Lärmgutachten von 2025 werden teilweise nicht nachvollziehbare Annahmen für die Prognosen getroffen, teilweise werden Lärmquellen oder Auswirkungen des geplanten Vorhabens gar nicht betrachtet und es basiert auf ebenfalls nicht richtigen Werten aus dem Verkehrsgutachten, so dass die</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung wird nicht geteilt. Zur Abwägung im Einzelnen s. o.</p>

			<p>Abwägung hierauf nicht gestützt werden kann. Zudem werden nicht alle Gebäude bzw. Geschosse der Gebäude Schönebergstr. 8 bis 13 untersucht. Trotz all dieser Mängel wurde für die zwei untersuchten Gebäude meiner Mandanten ein besonderes Abwägungsbedürfnis festgestellt. Dieses wurde in der Begründung aber teilweise lückenhaft, teilweise fehlerhaft zu Lasten der Anwohner abgewogen, eine Konfliktlösung erfolgte nicht.</p>	
		<p>Besonnung und Belichtung (Sondersituation Hochhaus)</p>	<p>Belichtung/Besonnung</p> <p>Auch die aktualisierte Besonnungsstudie untersucht nicht alle zu prüfenden Besonnungseinschränkungen durch das Vorhaben und auch nicht die durch das besonders große Vorhaben zu erwartenden Einschränkungen im ausreichenden Maß.</p> <p>Zwar sind die Feststellungen zu den Maßstäben in der Besonnungsstudie rechtlich zutreffend zusammengefasst. Es wurde dann in der weiteren Prüfung aber jeweils unterstellt, dass bei dem vorliegenden Projekt keine Besonderheiten in der Bewertung der Verschattungen zu berücksichtigen sind, solange die gesetzlichen Abstandsflächen einzuhalten sind. Diese Annahme geht aber fehl. Denn dabei wurde vollständig außer Acht gelassen, dass es bei den Entscheidungen des OVG Berlin Brandenburg (vgl. zuletzt: OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30.03.2020 - OVG 10 S 30.19), auf die sich die Studie erkennbar stützt, jeweils um Vorhaben ging, bei denen die Vorhaben sich in die Umgebung im Sinne von § 34 BauGB eingefügt haben, es sich also um Bebauungen handelte, die eine vergleichbare Höhe zu Gebäuden in der maßgeblichen Umgebung aufwiesen. Die Abwägungen in der Begründung und die Annahmen in dem Gutachten wären also vermutlich zulässig, wenn es sich vorliegend um ein Vorhaben von 6- 7 Geschossen handeln würde. Die wesentliche Verschattung geht hier aber von einem Hochhaus mit fast 100 m Höhe aus, das somit sogar fast fünfmal</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebungsbebauung wurden gutachterlich untersucht. Dabei ist zugrunde zu legen, dass eine Einhaltung des Abstandsflächenrechts im Regelfall auch eine Wahrung der Schutzgüter des Abstandsflächenrechts - der Belichtung, Besonnung und Belüftung - indiziert (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 24. Juni 2014 - OVG 10 S 29.13, juris Rn. 29; Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 20; insbesondere auch die von den Stellungnehmenden zitierte Rechtsprechung, Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Urteil vom 24. Juni 2021 - 2 A 28.17, juris, Rn. 65). Denn das Abstandsflächenrecht stellt mit Blick auf diese Belange bereits eine Konkretisierung des Rücksichtnahmegebots dar. Dies entspricht der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 27. März 2018 - 4 B 50.17, BeckRS 2018,6181 sowie Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 -- 10 S 52.17, juris, Rn. 20 ff. und Beschluss vom 4. Mai 2020 - 2 S 7.20, juris, Rn. 4 f.). Die Abstandsflächenrecht wird mit Blick auf die Gebäude Dessauer Straße 22 und 23a, Hafenplatz 1 und 2 sowie Schöneberger Straße 7-13 hier eingehalten. Die Abstandsfläche fällt bis auf die Hälfte der öffentlichen Straße Schöneberger Straße. Dies ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln zulässig. Bereits die Einhaltung</p>

			<p>so hoch wie die Umgebungsbebauung sein wird. Bei einem solchen Gebäude, das sich ganz offenkundig nicht in die Umgebung (Gebäude der WEG ca. 20 Meter hoch) einfügt, bedarf es dagegen einer besonderen und intensiveren Prüfung der Beeinträchtigungen, die hier nicht erfolgt ist. Die Studie enthält zwar einen Vergleich mit einer fiktiven Bebauung, aber gerade nur bezogen auf das geplante Vorhaben, dagegen nicht auf die Grünflächen vor den Gebäuden am Hafenplatz und auf das Gebäude Schöneberger Str. 13.</p> <p>Hier sei auch auf ein weiteres Urteil des OVB Berlin Brandenburg verwiesen, wo es heißt:</p> <p>(Urteil vom 24.06.21, 2 A 28.17): „Allein aus den festgestellten Besonnungszeiten kann aber nicht abgeleitet werden kann, mit welchem Tageslichtquotienten voraussichtlich zu rechnen ist.“</p>	<p>des Abstandsflächenrechts spricht hier für die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Diese Rechtsprechung ist unabhängig davon, ob es sich um ein Bebauungsplanverfahren oder ein Baurecht nach § 34 BauGB handelt, da das Rücksichtnahmegebot sich in der Bauleitplanung als Teil des Abwägungsgebots gemäß § 1 Abs. 7 BauGB darstellt (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Urteil vom 24. Juni 2021 – 2 A 28.17, juris, Rn. 65 sowie Beschluss vom 30. März 2020 Rn. 2 und 6: dort für ein Bebauungsplanverfahren).</p> <p>Die Annahme einer Verletzung des Gebots der Rücksichtnahme unter dem Aspekt der „erdrückenden Wirkung“ kommt bei Einhaltung der landesrechtlichen Abstandsflächenvorschriften nur ausnahmsweise in Betracht (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 – 10 S 52.17, juris, Rn. 20). Seine Verletzung setzt aber voraus, dass in qualifizierter und individualisierter Weise auf schutzwürdige Interessen eines Dritten keine Rücksicht genommen wurde (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. März 2020 – OVG 10 S 30.19, juris Rn. 4). Nicht ausreichend ist, wenn das Vorhaben die Situation für den Nachbarn nachteilig verändert (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. März 2020 – OVG 10 S 30.19, juris, Rn. 4). Eine Rechtsverletzung ist erst dann anzunehmen, wenn der Nachbar in städtebaulich relevanten Belangen unzumutbar beeinträchtigt ist (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 – OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 20). Eine unzumutbare Beeinträchtigung im Sinne einer erdrückenden Wirkung wird etwa angenommen, wenn eine bauliche Anlage wegen ihrer Ausmaße, ihrer Baumasse oder ihrer massiven Gestaltung ein benachbartes Grundstück in besonderer Weise unangemessen benachteiligt. Dies ist dann der Fall, wenn sie ihm förmlich „die Luft</p>
--	--	--	---	---

				<p>zum Atmen nimmt“, für den Nachbarn das Gefühl des „Eingemauertseins“ oder eine „Hinterhofsituation“ entsteht; eine Beeinträchtigung liegt auch dann vor, wenn die Größe des „erdrückenden“ Gebäudes aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls derart übermächtig ist, dass das „erdrückte“ Gebäude nur noch oder überwiegend wie eine von einem „herrschenden“ Gebäude dominierte Fläche ohne eigene Charakteristik wahrgenommen wird. (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 21).</p> <p>Das Vorhaben hat hier noch keinen „einmauernden“ oder unmittelbar bedrängenden Charakter, weil es nur von einer Seite - von Osten her - auf das Grundstück der Stellungnehmenden und die genannte Schöneberger Straße 13 wirkt. In seiner Gestaltung wirkt das geplante Hochhaus in der Höhe eher schmal und daher weniger ausladend und flächig. Eine bedrängende Wirkung entsteht damit nicht. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die unmittelbare Nachbarschaft wurden untersucht (vgl. Seite 37 der Begründung zum Bebauungsplan). Auch im Baukollegium wurde das Vorhaben vorgestellt und die geplante Höhe dort akzeptiert. Ein Hochhaus mit bis zu 100 m Gebäudehöhe wurde insbesondere nach Prüfung verschiedener Höhenvarianten für den Quartiersbezug als angemessen angesehen und funktioniere als Landmarke sowie als Orientierungsmerkmal (vgl. Seite 38 der Begründung zum Bebauungsplan). Auch im Realisierungswettbewerb wurde die Gebäudehöhe entsprechend der Vorgabe des Baukollegiums berücksichtigt.</p> <p>Gerade mit Blick auf eine Verschattung gilt, dass der Eigentümer grundsätzlich keine Rücksichtnahme erwarten kann, die über den Schutz hinausgeht, der diesen Interessen bereits durch die Grenzabstandsvorschriften zuteil wird (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10</p>
--	--	--	--	---

				<p>S 52.17, juris, Rn. 25). Das Vorhaben hält hier das Abstandsflächenrecht gegenüber der Schöneberger Straße 13 ein. Es ändert die morgendliche Sonneneinstrahlung vom Osten her, führt aber laut Gutachten nur zu einer Reduzierung in Höhe von 15 %. Die Veränderung ist hinnehmbar. Dies gilt insbesondere, weil eine vierstündige Besonnung an den relevanten Fassaden und damit die Empfehlungsstufe „hoch“ der DIN EN 17037 gewährt wird (vgl. Seite 19 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“). Auch eine ausreichende Belichtung ist laut Gutachten gewährleistet. Danach ist weiterhin überall im Umfeld eine ausreichende Helligkeit für Wohnen und Arbeiten nachweisbar. Es werden weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse mit Blick auf die Belichtung gewahrt (vgl. Seite 23 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“).</p> <p>Eine bestimmte Dauer und Qualität der Tagesbeleuchtung eines Grundstücks wird baurechtlich nicht gewährleistet, ebenso wenig wie die Beibehaltung einer zuvor bestehenden Situation (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 25).</p>
		Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)	<p>Im Einzelnen: Zur Beurteilung der direkten Besonnung legt die DIN EN 17037 als möglichen Stichtag eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Der für das Vorhaben günstigste Termin (21.3.) wird ausschließlich betrachtet. Aufgrund der massiven Höhe ist hier aber auch eine Untersuchung zu einem früheren Zeitpunkt erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>
		Besonnung und	Nach der hier zu beachtenden DIN EN 17037 hätten die	Kenntnisnahme

		Belichtung (Vorgehensweise Gutachten)	<p>Einschränkungen auf der Innenwandebene im Fensterbereich ermittelt werden müssen. Stattdessen wurde die Verschattung in Anlehnung an DIN 5034-1 (alt) auf Fassadenebene dargestellt. Dies ist unzulässig. Das Vorhaben hat die bei Erstellung des Gutachtens geltenden DIN-Normen einzuhalten. Die hier angewendeten zu Lasten der betroffenen Nachbarn veralteten DIN-Normen können nicht herangezogen werden.</p> <p>Die Studie gibt an, die Besonnung zunächst auf Fassadenebene zu berechnen, obwohl die Norm explizit die Innenwandebene als Beurteilungsfläche vorschreibt. Die Begründung, dass dies der Identifikation kritischer Bereiche diene, ist nicht normkonform. Die DIN EN 17037 sieht keine Vorfilterung auf Fassadenebene vor, sondern verlangt eine direkte Berechnung auf der Innenwand. Zudem werden Laibungstiefen nicht standardmäßig berücksichtigt. Beides könnte zu falsch-positiven Ergebnissen führen, da die tatsächliche Besonnung in den Innenräumen geringer ausfallen könnte als auf der Fassade.</p>	<p>Die Untersuchung der Besonnung erfolgte auf Grundlage der DIN EN 17037:2018 mit Stand vom Mai 2022. Dies ist die aktuell geltende Norm.</p> <p>Die in der Tageslichtuntersuchung gewählte zweistufige Vorgehensweise zur Untersuchung der Besonnung (1. Stufe: Identifikation eindeutig unkritischer Bereiche durch Betrachtung auf Fassadenebene; 2. Stufe Untersuchung ggf. kritischer Bereiche gemäß DIN EN 17037 auf Innenwandebene) ist fachlich nicht zu beanstanden. Eine Besonnungsdauer von 3 Stunden entspricht bereits der „mittleren Empfehlungsstufe“ zur Besonnung der DIN EN 17037. Bei einer Besonnungsdauer von 3 h auf Fassadenebene kann laut Gutachter ohne weitere Untersuchungen sicher von Einhaltung der Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 ausgegangen werden. Eine weitere Berechnung ist daher nicht erforderlich.</p>
		Besonnung und Belichtung (meteorologische Einflüsse)	<p>Ein weiterer methodischer Mangel ist die Nichteinbeziehung von meteorologischen Einflüssen wie Bewölkung oder diffuser Strahlung. Die Studie stützt sich auf astronomisch mögliche Besonnungszeiten, die in der Realität durch das Berliner Klima deutlich reduziert werden. Dies führt zu einer Überschätzung der tatsächlichen Tageslichtversorgung, insbesondere in den Wintermonaten, wenn die Sonne tiefer steht und die Bewölkung häufiger auftritt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine diffuse Strahlung bei bewölktem Himmel wurde normgemäß in jeder Tageslichtberechnung zugrunde gelegt. Eine direkte Besonnung wird normgemäß nur bei der Untersuchung der direkten Besonnung unterstellt.</p>
		Besonnung und Belichtung (Vegetation)	<p>Die Besonnungsstudie stellt fest: „die Verschattung welche durch den Bewuchs von Bäumen, Buschwerk ... ausgelöst wird bleiben unberücksichtigt.“ Dies ist für bestandsgeschützte Bäume nicht angemessen. Zudem verlangt die DIN EN 17037, dass dauerhafte Hindernisse berücksichtigt werden. Ihr Ausschluss könnte</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorgehensweise entspricht der DIN EN 17037 bzw. DIN 5034-1. Gründe für ein Abweichen von den Vorgaben sind nicht erkennbar.</p> <p>Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich zur</p>

			<p>die Ergebnisse verzerren, insbesondere für die unteren Geschosse der umliegenden Gebäude. So sind die Fenster in den unteren Geschossen des Hafensplatz über einen weiten Zeitraum des Jahres ganztägig verschattet. Die bislang weit- gehend freie Seite zur Schöneberger Str. ist daher durch die erhöhte Verschattung des Vorhabens besonders gravierend.</p>	<p>Beurteilung der direkten Besonnung die Bestandssituation mit der Plansituation verglichen wird. Sollte unüblicherweise Bewuchs, trotz der sehr variablen Randbedingungen (jahreszeitlich variable Belaubung/ Wuchshöhe/ Rückschnitt/ Fällung etc.), Berücksichtigung in den Untersuchungen finden, so sind bei Vergleich der Bebauungssituationen die Effekte gleich und heben sich gegenseitig auf.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (Verschattung Grünanlagen)</p>	<p>In der Besonnungsstudie werden zwar nun Freiflächen beurteilt, aber nur in nordöstlicher Richtung. Der Mendelssohn-Bartholdy-Park wird z.B. nicht betrachtet, obwohl - nordwestlich liegend - eine Verschattung zu erwarten ist.</p> <p>Durch die breiten Überhänge, die beim 'versetzten' Stapeln der Baukörper zu einem Turm entstehen, werden lichtlose, erdrückende Dunkelräume geschaffen, welche auch die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Flächen und der Grünflächen-Durchwegung 'Anhalter Steg' drastisch mindern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine gutachterliche Untersuchung des Mendelssohn-Bartholdy-Parks war nicht erforderlich, da ohne vertiefte Untersuchungen erkennbar ist, dass die zusätzlichen Verschattungen kein Maß erreichen, das die Erholungseignung der Anlage relevant beeinträchtigt. In den Vormittagsstunden kann der Schatten des Vorhabens Teilbereiche der Parkfläche zwar erreichen, dieser Teil Schatten wandert aber schnell weiter, sodass ab 11.00/12.00 Uhr der Park durch keinen Schattenwurf der Planung betroffen sein kann. Unabhängig davon besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung der bisherigen Situation für eine öffentliche Freifläche.</p> <p>Ferner ist in Rechnung zu stellen, dass die Abstandsflächen des Vorhabens die Mitte der Schöneberger Straße nicht überschreiten. Sie dürften aber - ohne dass der Bebauungsplan dazu Regelungen treffen müsste - nach § 6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln auch bis zu deren Mitte auf öffentliche Grünflächen fallen.</p> <p>Die Einschätzung es würden „lichtlose, erdrückende Dunkelräume“ geschaffen, entspricht erkennbar nicht den Tatsachen und wurde durch die Tageslichtuntersuchung widerlegt.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (passiver Solarertrag)</p>	<p>Folgebelastungen für die Anwohner durch Verschattungen</p> <p>Durch die zunehmende Verschattung der Gebäude meiner Mandanten im Winter, insbesondere in den relevanten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der</p>

		<p>Mittagsstunden, ist überschlagsweise von einer massiven Reduktion des passiven Energieertrages durch Sonnenlicht von ca. 80-90% auszugehen. Bei der primären Energieversorgung wurde aber die Sonneneinstrahlung mit berücksichtigt, dabei wurde eine mögliche Nachbarbebauung in der in der Umgebung üblichen Höhe berücksichtigt, aber nicht die Höhe des derzeit geplanten Vorhabens. So heißt es in einer Broschüre der IBA der planenden Architekten Kohlmaier, Sartory, von 1990 (als Anlage 2 anbei gefügt):</p> <p>'In Korrespondenz ... (zur) IBA und ihrer Gutachter zur primären Energieversorgung erarbeiteten wir als planende Architekten ein Konzept, das hauptsächlich auf die passive Energieeinsparung-Nutzung der Sonneneinstrahlung- ausgerichtet war. Es wurden den Wohnungen vorgeschobene Wintergärten angeordnet, die in ihrer Ausdehnung ½ der gesamten Fassade der Südfront ausmachen. Nach Süden orientierte Glasflächen zeigen in der Heizperiode einen Transmissionsgrad der zu einem beachtlichen Wärmegewinn führt. ... Die Wintergärten ... dienen so ... als Wärmefalle in der Winterzeit. Gemauerte Wände und Beton-Decken sorgen für die nötige Wärmespeicherung und Phasenverschiebung der Temperatur-Spitzenwerte.'</p> <p>Dieses Konzept ist so nicht mehr umsetzbar. In jedem Fall erfahren meine Mandanten durch die extreme Verschattung insbesondere in den Wintermonaten mit Blick auf die immens steigenden Heizkosten erhebliche Nachteile, welche auch nicht durch bauliche Maßnahmen kompensiert werden können. Weiterhin wird auch die Möglichkeit solarer Strom- und Wärmeerzeugung bei der erwartbaren Verschattung in den energetisch relevanten Mittagsstunden ökonomisch sinnlos und mindert damit den Wert der gesamten Hausanlage deutlich und langfristig.</p> <p>Nicht zuletzt sind auch starke Auswirkung auf das Raumklima</p>	<p>DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten. Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden.</p> <p>Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als untergeordnet und damit hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.</p> <p>Eine Anlage 2 ist nicht Bestandteil der Stellungnahme.</p>
--	--	--	---

			<p>dieser o.g. Wintergärten im Winter zu erwarten, mit Feuchtigkeitszunahmen und Schimmelbildung an den Holzfenstern, welche den Raumkomfort über eine gesamte Jahreszeit hinweg mindern und auch gesundheitliche Auswirkungen haben würden.</p> <p>§ 1 Abs. 6 BauGB verlangt nach Nr. 7 b) allerdings auch eine Berücksichtigung des Belangs des Umweltschutzes und dabei insbesondere auch der Nutzung erneuerbarer Energien sowie der sparsamen und effizienten Nutzung von Energie. Hierbei ist auch der Einfluss auf den Heizwärmebedarf bzw. die erforderliche Heizwärmelast des betroffenen Hauses erfasst (vg. VGH Kassel Urt. v. 6.3.2024 - 4 C 198/20, BeckRS 2024, 24694 Rn. 61).</p> <p>Durch die enorme Höhe des Vorhabens wird hier neben der Verschattung der Fassade und Fenster auch eine großflächige Verschattung der Dachflächen zu erwarten sein. Beides hat erheblichen negativen Effekt auf die für die Gebäude meiner Mandanten erforderliche Heizwärmelast bzw. den Heizwärmebedarf.</p>	
		Geotechnik	<p>3. Auswirkungen auf das Grundwasser / Geotechnik</p> <p>Die Einwendungen aus der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit in 2022 wurden nicht berücksichtigt, stattdessen liegt zu Grundwasser / Geotechnik weiterhin nur das rudimentäre Gutachten von 2021 vor. Daher bleibt es bei den bereits 2022 mitgeteilten Einwendungen, die hiermit wie folgt noch einmal vorgetragen werden: Fehlende Angaben für Vorbericht zu Grundwasser/ Geotechnik</p> <p>Das Gutachten wird als Vorbericht bezeichnet und ist daher als Grundlage für eine Abwägung nicht geeignet. So fehlen laut dem Gutachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Angaben zur exakten Gründungsordinate und über die zu erwartenden Lasten liegen noch nicht vor." (Gutachten S. 5) - "Angaben über die Gründungsarten und -tiefen der 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Gutachten ist als Grundlage für die Abwägung geeignet. Es kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Vorhaben im Hinblick auf den anstehenden Baugrund grundsätzlich umsetzbar ist. Die nach dem Gutachten noch erforderlichen Untersuchungen können im Rahmen der weiteren Objektplanung durchgeführt werden.</p>

			<p>Bestandsbauwerke liegen uns nicht vor." (Gutachten, S.11)</p> <ul style="list-style-type: none"> - "Die orientierende Altlastuntersuchung entspricht keiner Deklarationsanalyse. Vor Beginn bzw. während der Aushubarbeiten werden dazu weiterreichende analytische Untersuchungen erforderlich." (Gutachten, S.14) - "(..) kann für die benachbarten Bestandsbauten von einer Mitnahmesetzung von s kleiner/gleich 1,0 cm ausgegangen werden. In Abhängigkeit der Ergebnisse der noch ausstehenden Hauptuntersuchung kann es zur Reduzierung der Absolutsetzungen und Setzungsdifferenzen erforderlich werden, den Baugrund unterhalb der Gründungssohle tiefreichend durch die Ausführung von Tiefen- oder Rüttelstopfverdichtungen zu verbessern." (Gutachten, S.16) - "(..) Im Zuge der fortschreitenden Planungen und nach Abriss der Bestandsgebäude sind in jedem Fall weiter und tiefer reichende Baugrundaufschlüsse bis in Tiefen von mindestens 50 m unter Gelände, die vorzugsweise als Bohrungen, u.a. zur Entnahme ungestörter Bodenproben sowie Drucksondierungen (CPT-E) zur Feststellung der Baugrundfestigkeiten auszuführen sind, abzuteufen. 	
		Grundwasser / Altlasten	<p>Gefährdung der Wasserversorgung für Nachbarn und Lücken im Vorbericht</p> <p>In dem Vorbericht wird festgehalten auf S.12:</p> <p>"Grundwasser wurde bei den im Oktober und November 2021 durchgeführten Baugrunduntersuchungen in Tiefen zwischen ca. 2,8 m und 2,9 m unter Gelände und damit auf Ordinaten zwischen ca. 31,4 m und 31,6 m über NHN angeschnitten. (...) Der zu erwartende höchste Grundwasserstand (zeHGW) liegt hier auf einer Ordinate von 32,3 m über NHN "</p> <p>Weiter heißt es auf S.13:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Befürchtung, dass das Grundwasser in größeren Tiefen erheblich verunreinigt sein könnte, wird nicht geteilt. In den Jahren 1994 und 1999 durchgeführte Untersuchungskampagnen erbrachten im Grundwasser keine relevanten Schadstoffbelastungen. Auch in der Stellungnahme der Bodenschutzbehörde zum Bebauungsplan werden derartige Befürchtungen nicht geäußert.</p>

		<p>"Die geplante, bis in eine Tiefe von ca. 8,0 m unter Gelände reichende Baumaßnahme bindet erheblich in den vorhandenen Grundwasserhorizont ein. "</p> <p>In dem Vorbericht fehlt aber dann eine Auseinandersetzung mit den bei diesen Tiefen hier zu erwartenden Giftstoffen. So verweisen wir auf die Stellungnahme des Umweltamtes des Bezirks, vom 31.01.2019 mit ortstypisch sehr ähnlichen Voraussetzungen für das Hochhaus- Bauvorhaben 'Urbane Mitte' - darin gibt das o.g. Amt zu bedenken:</p> <p>„Es gibt in Berlin keinen Standort mit dieser Nutzung (Anmerkung: Bahn/Industrie Nutzung aus dem 19/20 Jhd.), wo nicht das Grundwasser und der Boden bis in große Tiefen (bis zu ca. 20 m) stark mit Teerölen kontaminiert ist. Die Teeröle enthalten krebserzeugende Stoffe, vor allem polyzyklische Aromaten (PAK), Mineralöle, NSO-heterozyklische Aromaten, Monoaromaten (BTXE) und Alkylphenole. Insbesondere die drei letzten Stoffgruppen weisen eine hohe Mobilität im Grundwasser auf, können also leicht durch Grundwasserabsenkungen verzogen werden. Ein Verziehen dieser Kontaminationen ist nicht zulässig, da dann aufgrund der migrierenden Teerölphasen eine irreversible Kontamination weiterer Bodenbereiche eintritt.</p> <p>Haupteintragsbereiche sind ehern. Teerölgruben und undichte Gasbehälter. Es war aber üblich Teeröle und nicht verwertbare Nebenbestandteile im Umkreis solcher Anlagen zu entsorgen. Auch nach Abbruch, der im oberen Bereich ehemals vorhandenen Anlagen, sind daher immer noch Kontaminationen im Grundwasser und Boden vorhanden.</p> <p>Es wird daher dringend empfohlen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen im Bereich der ehern. Fettgasanstalt der Betriebswerkstatt der Anhalter Bahn vorzunehmen und eine Grundwassermodellierung zu erstellen, um die Auswirkungen auf den B-</p>	
--	--	--	--

			<p>Plan zu ermitteln.“</p> <p>Da historisch das Vorhabengrundstück als Hafen- (ehemaliger Hafenplatz!) und Güter- Umschlagsplatz für Bahnanlagen (inkl. Waggon-Hebewerk) belegt ist, sowie seit den 1920er Jahren auch als Tankstelle genutzt wurde, ist auch bei dem hiesigen Vorhaben davon auszugehen, dass Grundwasserkontaminierungen durch die Baumaßnahmen gelöst oder verstärkt werden könnten. Eine Grundwassermodellierung fehlt bislang vollständig. Dabei voraussichtlich festzustellende Belastungen wurden dementsprechend auch nicht in dem Begründungsentwurf berücksichtigt.</p>	
		<p>Grundwasser (Geothermie-Wärmepumpe)</p>	<p>Auch die vom Vorhabenträger geplante Nutzung einer Geothermie-Wärmepumpe hat bei einer sehr großen, tiefen und massiv konzentrierten Baumasse, wie der des Vorhabenhochhauses Auswirkungen auf das Grundwasser. Insoweit sei auf den Forschungsbericht der Bundesregierung 2014/13 verwiesen, in dem es heißt:</p> <p>'Die Erdwärmennutzung darf keine direkten und indirekten Naturschäden für Grundwasserökosysteme, grundwasserabhängige Ökosysteme (z.B. Flüsse, Feuchtgebiete) als auch für die Vegetation zur Folge haben.' (Seite 114).</p> <p>Sogenannte Wärme- und Kältefahnen im Grundwasser müssen über eine Folgeabschätzung, insbesondere auch für die Trinkwasserbereitung grundlegend durchgeführt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Art der Wärmeversorgung des Vorhabens ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Entsprechende Untersuchungen sind – sind soweit erforderlich – im Rahmen des wasserrechtlichen Zulassungsverfahrens durchzuführen.</p>
		<p>Geotechnik Grundwasser</p>	<p>Erhebliche Risiken für Gebäude meiner Mandanten</p> <p>Es ist unklar, wie entsprechende Belastungen im Baugrund und betreffend das Grundwasser für die WEG überhaupt kompensiert werden können sollten. Hierbei befürchten meine Mandanten insbesondere folgende Nachteile:</p> <p>Baugrund/Gründungen/Setzungen etc.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der geotechnische Bericht weist nach, dass die Errichtung eines Hochhauses auf dem Grundstück im Hinblick auf den anstehenden Baugrund grundsätzlich möglich ist. Die Ermittlung der Anforderungen an die Bauwerksgründung, einschließlich der Vermeidung von Schäden an der Bestandsbebauung, sind nicht</p>

		<p>Es werden massive Setzungen und Risse in dem Gebäudekomplex der WEG befürchtet, zum einen durch die Erschütterungen, die massive Baulast sowie und besonders die laut Gutachten erforderliche Grundwasserabsenkung und die Bohrungen für die Gründung (Bohrungen in über 50 m Tiefe und Setzung einer Wanne in bis zu 8m Tiefe).</p> <p>Grundwasser: Die Tiefgarage / Kellerebene unter den Wohnungen der WEG wurde wegen z.T. stehendem Wasser (Wasserschäden) im Jahr 2018 für 500'000 Euro generalsaniert und neu abgedichtet. Im Zuge dessen wurden alle Eckdaten bezüglich Wasser und Bauzustand die Tiefgarage und den Gebäudekomplex betreffend von einer Fachfirma aufgenommen.</p> <p>Die WEG befürchtet durch die enormen Bodenarbeiten, die weit in die die Grundwasserschicht vordringen (Beschrieben im Geotechnischen Vorbericht) neue Wasserschäden z.B. durch Ansteigen / Absenken des Grundwassers auch in ihrem Gebäudekomplex.</p> <p>Zudem wird aus den oben genannten Gründen die Verunreinigung des Grundwassers befürchtet. Außerdem besteht die Besorgnis zu Auswirkungen auf das Trinkwasser durch Wärme- und Kältefahnen.</p>	<p>Gegenstand des Bebauungsplans, sondern sind im Rahmen der Hochbauplanung und des Bauzulassungsverfahrens zu klären.</p> <p>Welche Auswirkungen das Vorhaben auf das Trinkwasser bzw. die Trinkwassergewinnung haben könnte, kann nicht nachvollzogen werden.</p>
	DGNB-Zertifizierung	<p>Keine Absicherung der als erforderlich festgesetzten Maßnahmen im Durchführungsvertrag</p> <p>Die wenigen Maßnahmen, die hier zum Schutz des Schutzguts Boden -und Wasser festgelegt wurden, sind in § 5 bis § 7 im Durchführungsvertrag geregelt, die DGNB-Zertifizierung zu "mindestens Gold" ist aber nicht als verbindliche Regelung im Durchführungsvertrag vorgesehen, sondern dies soll nur "möglichst" erreicht werde. Vor allem aber sind die wenigen verbindlich</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Bezug der DGNB-Zertifizierung zu den Schutzgütern Boden und Wasser ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Anders als in der Stellungnahme dargestellt, verpflichtet sich die Vorhabenträgerin gemäß § 7 Abs. 2 Durchführungsvertrag verbindlich, mindestens ein DGBN-Zertifikat Gold zu erlangen.</p> <p>Eine Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind - mit Ausnahme für</p>

			<p>geregelten Pflichten in keiner Weise durch Bürgschaften und Vertragsstrafen abgesichert.</p> <p>Die Abwägung ist folglich auch insoweit fehlerhaft.</p>	<p>die Umsetzung der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen – vom Mustervertrag zum Berliner Modell der kooperativen Bauleitplanung nicht vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen.</p>
		<p>Windkomfort (Fallwinde, Straßenraum)</p>	<p>4. Beeinträchtigung durch Fallwinde</p> <p>Trotz der Einwendungen betreffend die Veränderungen beim Windkomfort wurden weder ergänzende Untersuchungen durchgeführt, noch die Abwägung relevant geändert. Es bleibt daher bei den Einwendungen von 2022 wie folgt:</p> <p>Die bereits 2021 eingeholte Windkomfortuntersuchung kommt zu folgendem Ergebnis:</p> <p>„Die Berechnungen für die Bestandssituation zeigen, dass im Umfeld des Plangebietes durchgehend ein „guter“ Windkomfort vorherrscht. Durch die Realisierung des Vorhabens verändern sich die Windverhältnisse infolge von Umlenkungs-, Verdrängungs- und Kanalisierungseffekten im Umfeld des Hochpunktes.“</p> <p>Weiter wird in der Windkomfortuntersuchung ausgeführt, dass zumindest an der Südspitze des Vorhabens mit einer Verschlechterung des Windkomforts zu rechnen sei und der Windkomfort hier zumindest teilweise nur mit „mäßig“ zu bewerten sei. Diese Verschlechterung resultiere vor allem aus der Umlenkung und daraus resultierender Beschleunigung von Winden aus westlichen Richtungen.</p> <p>Die Bewohner der WEG befürchten, dass diese Annahmen nicht zutreffen und vielmehr eine massive Windzunahme mit Auswirkungen insbesondere auf die Grundschulkinder (sehr klein und leicht, es wohnen u. a auch viele Grundschulkinder in dem Gebäudekomplex der WEG) und die Fahrradfahrer auf der Schöneberger Straße zu erwarten ist. Nicht zuletzt hat eine Zunahme der Windströme auch Auswirkungen auf die fliegende Fauna (Vögel /</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Befürchtung, dass es, entgegen den Ergebnissen des Fachgutachtens, zu einer massiven Windzunahme kommen könnte, werden nicht geteilt. Gründe für die Befürchtung werden nicht benannt.</p> <p>Die mit einem mäßigen Windkomfort beurteilten Flächen liegen auf dem Vorhabengrundstück und dem Parkplatz des Grundstücks Schöneberger Straße 21A. Für die Balkone der Bestandsbauten und die öffentlichen Wegeflächen wird weiterhin ein guter Windkomfort prognostiziert. Eine Abwägung war daher nicht erforderlich.</p>

			<p>Fledermäuse), (siehe ergänzend zu diesem Punkt unter 11.6).</p> <p>Neben diesen Bedenken hinsichtlich der Annahmen in der Windkomfortuntersuchung werden selbst die von der Untersuchung angenommenen Verschlechterungen nicht oder nicht angemessen in der Abwägung berücksichtigt.</p>	
		<p>Geschossflächenzahl (GFZ)</p>	<p>5. Überschreiten des Orientierungswertes der Geschossflächenzahl (GFZ) für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung im sog. „urbanen Gebiet“ nach § 17 Abs. 1 BauNVO</p> <p>Die bisher geplante Festsetzung der deutlich den Orientierungswert aus § 17 Abs. 1 BauNVO überschreitenden Geschossflächenzahl von 3,0 auf 8,0 beruht auf einer fehlerhaften Abwägung der hierdurch betroffenen Belange bzw. auf einer Abwägung, die gar nicht alle betroffenen Belange in die Entscheidung einbezogen hat.</p> <p>Bereits der Umstand, dass der GFZ-Wert hier mit 8,0 bei fast dem dreifachen Wert liegt, stellt außergewöhnlich hohe Anforderungen an die Begründung dieser großen Überschreitung. Im Rahmen dieser Entscheidung sind daher mögliche betroffene Belange umfangreich zu ermitteln und zu berücksichtigen.</p> <p>Auch wenn es sich seit der letzten Novellierung durch das Baulandmobilisierungsgesetz bei den in § 17 Abs. 1 BauNVO festgelegten Werten nur noch um sog. Orientierungswerte handelt, bedeutet dies selbstredend nicht, dass der Bezirk im Rahmen der Planung von diesen Werten wahllos und deutlich abweichen darf.</p> <p>Vielmehr wird hierdurch gerade der Begründungsaufwand für ein Abweichen von diesen Regelwerten beim Bezirk erhöht, denn die Überschreitung des Orientierungswertes ist nach wie vor durch Umstände oder Maßnahmen auszugleichen, durch die sichergestellt wird, dass einerseits gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und andererseits nachteilige</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vorab ist anzumerken, dass gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen der Plangeber nicht an die BauNVO und damit nicht an § 17 Abs. 1 BauNVO gebunden ist.</p> <p>Die Einschätzung, dass die hohe GFZ besondere Anforderungen an die Abwägung stellt, wird nicht in Frage gestellt. Dieser Anforderung wird der Bebauungsplan jedoch gerecht. Entgegen der Einschätzung in der Stellungnahme ist ein deutliches Überschreiten zulässig, da, wie in der Begründung dargestellt, entsprechende städtebauliche Gründe dafür vorliegen. Die Überschreitung erfolgt nicht wahllos, sondern auf Grundlage von ausführlichen und breit angelegten Planungen. Für die Überschreitung sprechen die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung sowie die Schaffung und Erhaltung sozialer stabiler Bewohnerstrukturen, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse sowie Belange des Bildungswesens und der Freizeit und Erholung. Ebenfalls können Belange der Baukultur und die Gestaltung des Orts und Landschaftsbildes angeführt werden (vgl. Seite 48 f. der Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die Aussage, dass die Überschreitung des Orientierungswertes nach wie vor durch Umstände oder Maßnahmen auszugleichen ist, ist nicht zutreffend. Die Regelung ist mit dem Baulandmobilisierungsgesetz entfallen. Gleichwohl sind ausgleichende Umstände und Maßnahmen im Rahmen der Abwägung zu</p>

			Auswirkungen auf die Umwelt vermieden werden.	berücksichtigen. Dies ist erfolgt (vgl. Seite 49 f. der Begründung zum Bebauungsplan).
		Geschossflächenzahl (GFZ) (Auswirkungen auf die Umwelt)	<p>Auswirkungen auf die Umwelt:</p> <p>Mögliche Auswirkungen auf die Umwelt, die konkret durch die Überschreitung des Orientierungswerts der GFZ entstehen können, wurden vorliegend teilweise überhaupt nicht in die Abwägung einbezogen.</p> <p>In der bisherigen Begründung wird etwa nur beispielhaft im Hinblick auf Tiere ausschließlich pauschal darauf verwiesen:</p> <p>„Die Potentialanalyse für das Vorhabengebiet lässt den Rückschluss zu, dass planungsrelevante Tierarten von der Umsetzung des Vorhabens nur in geringem Maß betroffen sind. Nähere Angaben werden im weiteren Verfahren nach Abschluss der geplanten faunistischen Kartierungen ergänzt“</p> <p>(Siehe zu den Auswirkungen auf die Umwelt im Übrigen unten unter Ziffer II.4 zu den Auswirkungen auf Biotope und Fauna)</p> <p>Vorliegend sind aber vor allem Beeinträchtigungen der Tiere im höheren Luftraum durch den sehr hohen Baukörper von immerhin 98 Metern Höhe möglich. Hier könnte es durch die Realisierung der Planung zu unwiederbringlichen Schäden bei vorhandenen Vogelbeständen oder Fledermausarten kommen. Dass eine Vielzahl verschiedener Vögel und Fledermäuse im Gebiet beheimatet sind, ergibt sich nicht zuletzt aus den Sichtungen der Anwohner.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Welche unwiederbringlichen Schäden bei vorhandenen Vogelbeständen oder Fledermausarten in Folge der Höhe des Gebäudes konkret befürchtet werden, wird nicht benannt.</p> <p>Maßnahmen zum Schutz vor Vogelschlag werden im Durchführungsvertrag geregelt. Weitere besondere Gefahren für die Fauna in Folge der Höhe des Gebäudes werden nicht gesehen.</p>
		Geschossflächenzahl (GFZ) (Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse)	Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse / Rücksichtnahmegebot	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vorab ist anzumerken, dass gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen der Plangeber nicht an die BauNVO und damit nicht an § 17 Abs. 1 BauNVO gebunden ist.</p>

		<p>hinsichtlich der Überschreitung des Orientierungswertes in Bezug auf das Maß der baulichen Nutzung mit einzubeziehen. Hierbei hat der Bezirk bisher allerdings die folgenden sehr wichtigen Aspekte nicht mit in die Abwägung einbezogen:</p> <p>Der übergroße Baukörper würde zu einer erheblichen Verschattung der angrenzenden Bebauung führen (siehe hierzu bereits ausführlich unter II.2). Darüber hinaus würde hierdurch auch eine „erdrückende Wirkung“ auf die Umgebungsbebauung entstehen, denn das Planvorhaben widerspricht in seiner gesamten Höhe und räumlichen Größe der Umgebungsbebauung. Dort findet sich kein auch nur ansatzweise so hohes Gebäude. Die Errichtung dieses Hochhauses würde zu einer völligen Überdimensionierung aus Sicht der umliegenden Bebauung führen aufgrund der sehr großen Höhenunterschiede von ca. 75 Metern.</p> <p>Daraus folgt, dass für die angrenzenden Bewohner aufgrund von Verschattungen, dem zusätzlichen Lärm, der Erhöhung des Mikroklimas und der Auswirkungen auf das Grundwasser und der erdrückenden Wirkung gerade keine gesunden Wohnverhältnisse mehr gewährleistet wären (s. im Einzelnen oben).</p> <p>Auch wenn zumindest teilweise die landesrechtlichen Bestimmungen zu den Abstandsflächen in den Bebauungsplan übernommen werden sollen, so spricht allein dieser Umstand allein gerade noch nicht dafür, dass keine relevante Beeinträchtigung der gesunden Wohnverhältnisse der benachbarten Gebäude bzw. keine erdrückende Wirkung für die angrenzende Bebauung entstehen kann.</p> <p>Denn bei Vorhaben, die den bauordnungsrechtlich zu wahrenen Grenzabstand einhalten, kann unter bauplanungsrechtlichen Gesichtspunkten eine „Rücksichtslosigkeit“ aus Sicht der angrenzenden Bebauung entstehen. Dass dieser Aspekt hier aufgrund der enormen Höhe und der mehr als dreifachen Höhe der</p>	<p>Die Einschätzung, dass die hohe GFZ besondere Anforderungen an die Abwägung stellt, wird nicht in Frage gestellt. Dieser Anforderung wird der Bebauungsplan jedoch gerecht. Entgegen der Einschätzung in der Stellungnahme ist ein deutliches Überschreiten zulässig, da, wie in der Begründung dargestellt, entsprechende städtebauliche Gründe dafür vorliegen. Die Überschreitung erfolgt nicht wahllos, sondern auf Grundlage von ausführlichen und breit angelegten Planungen. Für die Überschreitung sprechen die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung sowie die Schaffung und Erhaltung sozialer stabiler Bewohnerstrukturen, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse sowie Belange des Bildungswesens und der Freizeit und Erholung. Ebenfalls können Belange der Baukultur und die Gestaltung des Orts und Landschaftsbildes angeführt werden (vgl. Seite 48 f. der Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die Aussage, dass die Überschreitung des Orientierungswertes nach wie vor durch Umstände oder Maßnahmen auszugleichen ist, ist nicht zutreffend. Die Regelung ist mit dem Baulandmobilisierungsgesetz entfallen. Gleichwohl sind ausgleichende Umstände und Maßnahmen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies ist erfolgt (vgl. Seite 49 f. der Begründung zum Bebauungsplan). Entgegen der Darstellung in der Stellungnahme hat der Plangeber sich intensiv und detailliert mit den Auswirkungen der hohen GFZ auseinandergesetzt. Zu den in der Stellungnahme genannten Auswirkungen Verschattung, Lärm und Mikroklima wurden Fachgutachten erstellt und deren Ergebnisse, auch unter Berücksichtigung der Belange der Bewohner der angrenzenden Bestandsbebauung, gerecht in die Abwägung eingestellt. Der dem Plangeber zustehende Spielraum bei der Gewichtung der einzelnen Belange wurde ausgenutzt.</p> <p>Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse werden auch in der</p>
--	--	---	---

			<p>umliegenden Bebauung detaillierter Abwägung erfordern würde, liegt auf der Hand.</p> <p>Die angrenzenden Bewohner würden durch das Planvorhaben unzumutbar durch das heranrückende, überdimensionierte Gebäude beeinträchtigt. Die in der bisherigen Begründung zur Planung aufgeführten städtebaulichen Gründe, die aus Sicht des Bezirks, eine Überschreitung der in der Umgebung zulässigen GFZ um 267 % rechtfertigen, bleiben im Ergebnis pauschal unter wiederholendem Verweis auf das Wohnungsdefizit in Berlin. Insbesondere erscheint es hier darüber hinaus doch fragwürdig eine derartige Überschreitung des maßgeblichen Orientierungswerts der vom Gesetzgeber geregelten GFZ damit rechtfertigen zu wollen, dass „(...) das Vorhaben als stadtweites Symbol und Leuchtturmprojekt für eine alternative Wohnungspolitik gesehen werden kann].</p> <p>Nicht zuletzt wird die Bestandsbebauung - der Gebäudekomplex der WEG - in der Betrachtung weiterhin nicht erwähnt. Die Bewohner befürchten allerdings aus den genannten Gründen eine deutliche Beeinträchtigung ihrer Wohnverhältnisse. Hier wäre eine detaillierte und angemessene Abwägung hinsichtlich der jeweiligen Auswirkungen auf die Wohnverhältnisse erforderlich gewesen. Mangels dieser Abwägung ist die Begründung zur extrem hohen GFZ schon nicht ausreichend.</p>	<p>Umgebungsbebauung gewahrt. Dabei ist zugrunde zu legen, dass eine Einhaltung des Abstandsflächenrechts im Regelfall auch eine Wahrung der Schutzgüter des Abstandsflächenrechts - der Belichtung, Besonnung und Belüftung - indiziert (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 24. Juni 2014 - OVG 10 S 29.13, juris Rn. 29; Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 20; insbesondere auch die von den Stellungnehmenden zitierte Rechtsprechung, Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Urteil vom 24. Juni 2021 - 2 A 28.17, juris, Rn. 65). Denn das Abstandsflächenrecht stellt mit Blick auf diese Belange bereits eine Konkretisierung des Rücksichtnahmegebots dar. Dies entspricht der gefestigten Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 27. März 2018 - 4 B 50.17, BeckRS 2018,6181 sowie Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 -- 10 S 52.17, juris, Rn. 20 ff. und Beschluss vom 4. Mai 2020 - 2 S 7.20, juris, Rn. 4 f.). Die Abstandsflächenrecht wird mit Blick auf die Gebäude Dessauer Straße 22 und 23a, Hafenplatz 1 und 2 sowie Schöneberger Straße 7-13 hier eingehalten. Die Abstandsfläche fällt bis auf die Hälfte der öffentlichen Straße Schöneberger Straße. Dies ist gemäß § 6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln zulässig. Bereits die Einhaltung des Abstandsflächenrechts spricht hier also für die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Diese Rechtsprechung ist unabhängig davon, ob es sich um ein Bebauungsplanverfahren oder ein Baurecht nach § 34 BauGB handelt, da das Rücksichtnahmegebot sich in der Bauleitplanung als Teil des Abwägungsgebots gemäß § 1 Abs. 7 BauGB darstellt (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg Urteil vom 24. Juni 2021 - 2 A 28.17, juris, Rn. 65 sowie Beschluss vom 30. März 2020 Rn. 2 und 6: dort für ein Bebauungsplanverfahren).</p>
--	--	--	--	--

				<p>Die Annahme einer Verletzung des Gebots der Rücksichtnahme unter dem Aspekt der „erdrückenden Wirkung“ kommt bei Einhaltung der landesrechtlichen Abstandsflächenvorschriften nur ausnahmsweise in Betracht (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - 10 S 52.17, juris, Rn. 20). Seine Verletzung setzt aber voraus, dass in qualifizierter und individualisierter Weise auf schutzwürdige Interessen eines Dritten keine Rücksicht genommen wurde (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. März 2020 - OVG 10 S 30.19, juris Rn. 4). Nicht ausreichend ist, wenn das Vorhaben die Situation für den Nachbarn nachteilig verändert (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 30. März 2020 - OVG 10 S 30.19, juris, Rn. 4). Eine Rechtsverletzung ist erst dann anzunehmen, wenn der Nachbar in städtebaulich relevanten Belangen unzumutbar beeinträchtigt ist (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 20). Eine unzumutbare Beeinträchtigung im Sinne einer erdrückenden Wirkung wird etwa angenommen, wenn eine bauliche Anlage wegen ihrer Ausmaße, ihrer Baumasse oder ihrer massiven Gestaltung ein benachbartes Grundstück in besonderer Weise unangemessen benachteiligt. Dies ist dann der Fall, wenn sie ihm förmlich „die Luft zum Atmen nimmt“, für den Nachbarn das Gefühl des „Eingemauertseins“ oder eine „Hinterhofsituation“ entsteht; eine Beeinträchtigung liegt auch dann vor, wenn die Größe des „erdrückenden“ Gebäudes aufgrund der Besonderheiten des Einzelfalls derart übermächtig ist, dass das „erdrückte“ Gebäude nur noch oder überwiegend wie eine von einem „herrschenden“ Gebäude dominierte Fläche ohne eigene Charakteristik wahrgenommen wird. (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 - OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 21).</p>
--	--	--	--	---

				<p>Das Vorhaben hat hier noch keinen „einmauernden“ oder unmittelbar bedrängenden Charakter, weil es nur von einer Seite – von Osten her – auf das Grundstück der Stellungnehmenden und die genannte Schöneberger Straße 13 wirkt. In seiner Gestaltung wirkt das geplante Hochhaus in der Höhe eher schmal und daher weniger ausladend und flächig. Eine bedrängende Wirkung entsteht damit nicht. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die unmittelbare Nachbarschaft wurden untersucht (vgl. Seite 37 der Begründung zum Bebauungsplan). Auch im Baukollegium wurde das Vorhaben vorgestellt und die geplante Höhe dort akzeptiert. Ein Hochhaus mit bis zu 100 m Gebäudehöhe wurde insbesondere nach Prüfung verschiedener Höhenvarianten für den Quartiersbezug als angemessen angesehen und funktioniere als Landmarke sowie als Orientierungsmerkmal (vgl. Seite 38 der Begründung zum Bebauungsplan). Diese maximale Gebäudehöhe war entsprechend auch Vorgabe im Realisierungswettbewerb.</p> <p>Gerade mit Blick auf eine Verschattung gilt, dass der Eigentümer grundsätzlich keine Rücksichtnahme erwarten kann, die über den Schutz hinausgeht, der diesen Interessen bereits durch die Grenzabstandsvorschriften zuteil wird (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 – OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 25). Das Vorhaben hält hier das Abstandsflächenrecht gegenüber der Schöneberger Straße 13 ein. Auch wird baurechtlich eine bestimmte Dauer und Qualität der Tagesbeleuchtung eines Grundstücks nicht gewährleistet, ebenso wenig wie die Beibehaltung einer zuvor bestehenden Situation (vgl. Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 19. Juli 2018 – OVG 10 S 52.17, juris, Rn. 25).</p> <p>Die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurde mit Blick auf Auswirkungen des Vorhabens auf die Umgebungsbebauung hier aber untersucht (vgl. das Gutachten „Besonnung</p>
--	--	--	--	--

				<p>und Tageslichtuntersuchung“). Das Vorhaben ändert die morgendliche Sonneneinstrahlung vom Osten her, führt aber laut Gutachten nur zu einer Veränderung in Höhe von 15 % (vgl. Seite 19 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“), Im Ergebnis wird die Umgebungsbebauung ausreichend besonnt und belichtet (vgl. Seiten 19 und 23 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“). So weisen die Fassaden der Gebäude Hafenplatz 1,2 sowie Schöneberger Straße 8-13 weiterhin eine Besonnungsdauer der Empfehlungsstufe „hoch“, mit mindestens vier Stunden direkter Besonnung auf Fassadenebenen, auf (vgl. Seite 19 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“). Auch eine ausreichende Belichtung wird gewährleistet. Danach ist weiterhin überall im Umfeld eine ausreichende Helligkeit für Wohnen und Arbeiten nachweisbar. Es werden weiterhin gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse mit Blick auf die Belichtung gewahrt (vgl. Seite 23 des Gutachtens „Besonnung und Tageslichtuntersuchung“).</p> <p>Zu den planungsrelevanten Auswirkungen der Überschreitung des Orientierungswerts zur GFZ auf das Grundwasser vgl. oben.</p>
		<p>Brandschutz (Holzbauweise) Brandschutz (Feuerwehrlflächen)</p>	<p>6. Brandschutz aufgrund Ausführung als Holzhybridhaus und fehlendem Brandschutzkonzept</p> <p>Es besteht die Sorge, dass aufgrund der Ausführung als Holzhybridhaus bei einem Hochhaus mit - ausgehend von den bisher veröffentlichten Abbildungen und Visualisierungen - dem Einsatz von frei liegendem Holz, die allgemeinen Brandabstandsflächen nicht ausreichend sind, damit im Brandfall keine erhöhten Gefahren für die benachbarten Gebäude bestehen. Weder das diesbezügliche Gutachten noch die Begründung setzt sich mit dieser Frage auseinander. Auch ein Brandschutz-Konzept der Fassadengestaltung liegt nicht vor. Dies erscheint umso bedenklicher, da der bei einem ohnehin bestehende Kamineffekt eines</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Berliner Bauordnung (BauO Bln) lässt die Holzbauweise unter Bezug auf die eingeführte technische Baubestimmung der Muster-Holzbaurichtlinie (MHolzBauRL) zu. In der MHolzBauRL, wo für die Gebäudeklassen 4 und 5 sowie für Fassaden aus Holz Regelungen bestehen, werden Ansätze genannt, die als Basis für die Abweichung von der Baustoffklasse beim Baustoff im Hochhaus im Hochhaus als Basis dienen können.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden. Die Abweichung in der Materialität und der Baustoffklasse des Baustoffes Holz zur</p>

			<p>Hochhauses mit den zahlreichen vertikalen und horizontalen Gebäuderücksprüngen im Genoch potenziert wird.</p> <p>Diese Sorge wird noch verstärkt dadurch, dass die vorgeschriebenen Dimensionen der Aufstell- und Einsatzflächen der Feuerwehr ausgehend von dem vorgelegten Plan nicht eingehalten werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laut DIN Norm 14090, der MHHR (Muster-Hochhaus-Richtlinie) und den Berliner Verordnungen sind für den Feuerwehreinsatz Flächen von mindesten 12 x 7 m (= 84 qm) als Einsatzfläche zu markieren und jederzeit freizuhalten. Zusätzlich müssten vor und hinter den Bewegungsflächen Übergangsbereiche von mindestens 4 Metern existieren. - Nach den ausgelegten Planungen erfüllen die im Hof des Vorhabens hierfür vorgesehenen Flächen nicht einmal die Mindestanforderungen von 12x7m, erst recht fehlt der vorgeschriebene Platz für die Übergangsbereiche vor und hinter diesen Flächen. - Zusätzlich kollidiert die für die Feuerwehr vorgesehene Fläche mit dem in der Außenplanung eingezeichneten „Pflanztrog“ in Anlage 5, Durchführungsvertrag, „Freiflächenplan inklusive Dachgärten“. <p>Schließlich bestehen Bedenken, dass die stets freizuhaltende Fläche für die Feuerwehr zugleich als „oberirdische Anlieferzone im Hof“ genutzt werden soll, was eine regelmäßige Belegung beinhaltet und damit gerade nicht die Vorgabe der Freihaltung erfüllt.</p> <p>Die Gutachten und die Abwägung sind folglich trotz erheblicher erhöhter Brandschutzrisiken zum Brandschutz lückenhaft.</p>	<p>Muster-Hochhaus-Richtlinie (MHHR) soll im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren objektspezifisch gegründet und die in der BauO Bln definierten Schutzziele alternativ nachgewiesen werden. Dazu sei eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen. Dadurch werde eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindere einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden zu Brandschutzzwecken seien nicht vorgesehen. Zusätzlich würden in der Fassade Brandsperrern vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p> <p>Die Erschließungskerne würden auf der Grundlage der Anforderungen aus der MHHR mit mindestens brandschutztechnisch wirksamen nichtbrennbaren Bekleidungen mit einem Feuerwiderstand von 120 Minuten geplant. Eine Holzichtigkeit sei bei den Erschließungskernen nicht geplant.</p> <p>Nach Angaben des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses 3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordere.</p>
--	--	--	---	---

				<p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	<p>Auswirkungen auf Biotope, Bäume und Fauna</p> <p>Zwar ist es erfreulich, dass der Bezirk in der Folge der ersten frühen Beteiligung der TöB und der Öffentlichkeit eine erweiterten Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag eingeholt hat. Dieser ist jedoch aus folgenden Gründen auch weiterhin keine geeignete Grundlage für die Begründung des Vorhabens:</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zum Ergebnis der Prüfung und Abwägung s. u.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Höhenmonitoring)	<p>Unzureichende Erfassungsmethodik bei Fledermäusen (Höhenmonitoring)</p> <p>Die Fledermaus-Untersuchung beschränkte sich auf drei bodengebundene Detektorbegehungen. Es wurden jedoch hochfliegende Arten wie der Große Abendsegler (<i>Nyctalus noctula</i>) nachgewiesen, die das Gebiet überflogen. Bei der Höhe des Vorhabens mit 29 Geschossen reicht eine bodengebundene Erfassung nicht aus. Fledermäuse nutzen, insbesondere während des Zuges oder bei der Jagd nach Insektenansammlungen (die durch Thermik oder Licht an Hochhäuser gebunden sein können),</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kartierungsumfang und Methodik wurden vor Durchführung mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stellt der geplante Turm ein schmales Einzelgebäude dar, welches von Fledermäusen in der Regel gut umflogen werden kann. Die Flugaktivitäten der vorkommenden Fledermausarten sind durchschnittlich bis unterdurchschnittlich für einen innerstädtischen Lebensraum. Die nachgewiesenen Flugrouten verlaufen überwiegend am Rande des Plangebietes.</p>

			auch höhere Luftschichten. Das Kollisionsrisiko in der Höhe sowie die Nutzung des Luftraums oberhalb der Baumkronen wurde methodisch nicht erfasst. Es müsste ein Höhenmonitoring (z.B. mittels automatischer Horchboxen/Batcorder an Kränen oder Nachbargebäuden) durchgeführt oder zumindest eine rechnerische Abschätzung des Kollisionsrisikos in der Höhe, insbesondere während der Zugzeiten erfolgen.	Im Hinblick auf die nach den Ergebnissen der faunistischen Kartierungen nur geringe Lebensraumeignung des Plangebiets für Fledermäuse und das geringe Kollisionsrisiko dieser Artengruppe mit Gebäuden ist ein Höhenmonitoring nicht erforderlich.
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Aktualität)	<p>Aktualität der Datengrundlage</p> <p>Die faunistischen Kartierungen (Vögel und Fledermäuse) fanden im Jahr 2022 statt. Der Bericht stammt vom Oktober 2023. Da der Satzungsbeschluss nicht vor dem Frühjahr 2026 erfolgen kann und damit auch der Baubeginn frühestens Mitte 2026, sind die Daten über 2,5 Jahre alt. Mindestens müsste als Festsetzung oder im Durchführungsvertrag festgelegt werden, dass vor Beginn der Abriss- oder Baumaßnahmen eine Aktualisierungsbegehung (Validierung) zwingend durchzuführen ist, um sicherzustellen, dass sich keine neuen geschützten Arten (z. B. Hausrotschwanz in Abbruchgebäuden) angesiedelt haben. Im Maßnahmenkatalog (V 3) ist jedoch nur eine „Abstimmung“ diesbezüglich vorgesehen. Da sich Artenspektren (z. B. Ansiedlung von Gebäudebrütern in Leerständen) schnell ändern können, besteht hier die Sorge, dass die Begründung nicht auf ausreichend aktuelle Datenerfassungen stützt und im Fall von Neuansiedlungen auch nicht ausreichende Schutzmaßnahmen vorgesehen sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist die Aktualität der Kartierungen nach den in Berlin üblichen Methodenstandards ausreichend, zumal sich die naturräumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet seit der Kartierung nicht relevant verändert haben. Kartierungen haben danach in der Regel eine Gültigkeit von 5 Jahren. Damit sind die vorliegenden Kartierungen noch bis 2027 als Grundlage für die Bewertung der artenschutzfachlichen Belange zum Bebauungsplan anwendbar.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass, zum Schutz von Vogelniststätten und Fledermausquartieren, vor Beginn von Abrissarbeiten, Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen eine nachweisbare Sichtkontrolle auf Nester und Fledermausquartiere vorzunehmen ist.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Mikroklima)	<p>Fehlende Betrachtung indirekter Wirkfaktoren (Mikroklima/Verschattung)</p> <p>In dem Bericht sind nicht die durch das Vorhaben zu erwartenden Veränderungen des Mikroklimas (Windverwirbelungen, Verschattung) der unmittelbar angrenzenden Grünflächen (Mendelssohn-Bartholdy-Park) berücksichtigt. Da der Park als "attraktives</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Angesichts der Ergebnisse der mikroklimatischen Untersuchung und der Windkomfortuntersuchung ist eine solche Bewertung nicht erforderlich. Die Auswirkungen klimatischer Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich weitgehend auf das Plangebiet. Die potenziellen Auswirkungen sind erkennbar zu gering, als sie</p>

			<p>Jagdgebiet" für Zwergfledermäuse von der Untersuchung identifiziert wurde, besteht die Sorge, dass eine Veränderung der dortigen Temperatur- und Windverhältnisse die Verfügbarkeit von Insekten und damit die Jagdeignung für Fledermäuse beeinträchtigen. Dieser funktionale Zusammenhang fehlt. Hier wäre eine ergänzende Bewertung erforderlich, wie sich die Verschattung und Windveränderung durch den Hochhausbau auf die Habitatqualität der angrenzenden Parkanlagen (Jagdhabitat) auswirkt.</p>	<p>das Ergebnis der Abwägung beeinflussen könnten. Beeinträchtigungen durch Verschattungen können ausgeschlossen werden, da Fledermäuse nachts jagen.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vogelschlag)</p>	<p>Pauschale Bewertung des Vogelschlagrisikos</p> <p>Da das Vorhaben die Umgebung massiv überragen würde, würde es als Barriere im Luftraum fungieren. Insbesondere für nächtlich ziehende Vögel stellt ein beleuchtetes Hochhaus ein hohes Risiko dar (Lichtfangschlag). Dieses Risiko ist durch die in der Begründung vorgesehenen Maßnahmen nicht angemessen berücksichtigt. Die Maßnahmen sind lediglich "soll"-Bestimmungen für die weitere Planung, ohne dass die architektonische Machbarkeit (z. B. 15% Reflexionsgrad) im Hinblick auf die Energieeffizienz geprüft scheint. Eine spezifische Vogelschlag-Risikoanalyse unter Berücksichtigung der Hauptzugrouten über Berlin und Festlegung verbindlicher technischer Parameter (z. B. Außenreflexion <15%, Vogelschutzglas) wäre zur Reduzierung des Vogelschlagrisikos erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist auf Grund der Kubatur des Hochhauses davon auszugehen, dass ein umfliegen grundsätzlich gut möglich ist. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag benennt mit Maßnahme V5 die Maßnahmen, die auf den nachfolgenden Planungsebenen zu Vermeidung des Vogelschlags beachtet werden sollen.</p> <p>Eine weitere Konkretisierung ist auf Ebene des Bebauungsplans nicht möglich, da die dazu erforderliche Objektplanung noch nicht vorliegt. Konkrete Gebäudeplanungen liegen auf Ebene des Bebauungsplans nicht vor und können daher nicht spezifisch geprüft und optimiert werden.</p> <p>Regelungen zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Vögel sind im Durchführungsvertrag verbindlich festgehalten.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Haussperling)</p>	<p>Haussperlinge (Nahrungsgäste vs. Brutvögel)</p> <p>Obwohl Haussperlinge am Imbiss als Nahrungsgäste erfasst wurden, wurde ein Brutvorkommen im Plangebiet ausgeschlossen. Da Haussperlinge Koloniebrüter sind und standorttreu, ist zu erwarten, dass diese aufgrund der Nahrungssuche am Imbiss Niststätten in unmittelbarer Nähe haben. Es besteht die Sorge, dass diese Niststätten durch Baulärm und Staub erheblich</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag empfiehlt die u.a. mit der Maßnahme V7 die Aufstellung eines Sichtschutzzaunes, um eine weitergehende Störung der umliegend vorhandenen Fauna zu minimieren.</p> <p>Im vorliegenden städtischen Kontext ist nicht von einer erheblichen Störung von Haussperlingen in angrenzenden Gebäuden</p>

			gestört werden, auch wenn sie formal "außerhalb" des Planbereichs liegen. Es wäre daher eine detailliertere Prüfung der Fassaden der angrenzenden Gebäude auf Einfluglöcher von Haussperlingen erforderlich, um sicherzustellen, dass keine Fortpflanzungsstätten durch den Baubetrieb (Lärm/Staub) funktionslos werden.	auszugehen. Die Gebäude stehen in einiger Entfernung zum Plangebiet und sind überwiegend durch dazwischen liegende Vegetationsstrukturen auch etwas von künftigen Baugeschehen abgeschirmt.
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Durchführungsvertrag)	Keine Sicherung der Pflichten im Durchführungsvertrag Die wenigen Maßnahmen, die hier zum Schutz des Schutzguts Flora und Fauna festgelegt wurden, sind in § 4 bis § 7 im Durchführungsvertrag geregelt, sie sind aber in keiner Weise durch Bürgschaften und Vertragsstrafen abgesichert.	Kenntnisnahme Eine Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind – mit Ausnahme für die Umsetzung der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen – vom Mustervertrag zum Berliner Modell der kooperativen Bauleitplanung nicht vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen.
		Städtebauliches Erhaltungsgebiet „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt“	8. Städtebauliche Erhaltungssatzung „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt“ im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb in der Abwägung der hier gegenständlichen Planung zwar der Umstand erwähnt wird, dass die an das Plangebiet unmittelbar angrenzende Wohnbebauung in den Anwendungsbereich einer Anfang des Jahres 2022 beschlossenen städtebaulichen Erhaltungssatzung im Sinne von § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt“ ²³ fällt, aber dann in der Abwägung in keinerlei Interessenausgleich gebracht wird. Auch wenn das Plangebiet selbst nicht dem Anwendungsbereich dieser Erhaltungssatzung unterfällt, sind die Auswirkungen der hier gegenständlichen Planung auf den Schutzzweck und die Ziele eben dieser Erhaltungssatzung im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Insgesamt ist nicht davon auszugehen, dass die Schutzzwecke und Ziele der Erhaltungssatzung mit dem Planvorhaben in Einklang gebracht werden könnten	Kenntnisnahme Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs der Erhaltungsverordnung „IBA 87 – Südliche Friedrichstadt“; somit gelten ihre Bestimmungen nicht für das Plangebiet. Ein "Umgebungs-schutz", wie ihn das Denkmalrecht kennt, besteht für Erhaltungsgebiete nach § 172 BauGB nicht. Die Genehmigungsvorbehalte der Verordnung erstrecken sich ausdrücklich nur auf ihren Geltungsbereich. Einwände gegen die Planung können daher nicht mit den Zielen der Erhaltungsverordnung „IBA 87 – Südliche Friedrichstadt“ begründet werden. Gleichwohl sind die Einwände gegen das Vorhaben in Bezug auf das Ortsbild (einschließlich IBA-Bebauung) Gegenstand der Abwägung.

		<p>Denn nicht nur, dass das örtliche Gebiet der Erhaltungssatzung nach deren offizieller Begründung „von besonderer stadtgesechichtlicher Bedeutung“ ist und „Das öffentliche Interesse (...) im Erhalt des Untersuchungsgebiets als innerstädtisches Gebiet mit einer reichhaltigen, vielfältigen und an der Stadtgestalt und dem Ortsbild ablesbaren städtebaulichen Geschichte [besteht] (...)“, sondern vielmehr auch die konkreten Erhaltungsziele aus der Begründung der Satzung selbst sprechen dafür, dass deren eindeutiger Schutzzweck durch die hier gegenständliche Planung massiv tangiert werden würde.</p> <p>Die Begründung der Erhaltungssatzung erwähnt deren Zielsetzung:</p> <p>„Vorherrschende Merkmale der Stadtgestalt und des Ortsbildes, die das Gebiet prägen und die zur Ablesbarkeit der baugeschichtlichen Entwicklung beitragen, könnten mit baulichen Veränderungen unwiederbringlich verloren gehen. Das öffentliche Interesse besteht dagegen genau im Erhalt der die Stadtgestalt und das Ortsbild prägenden Merkmale“²⁷.</p> <p>Erhaltungsziele der Satzung sind außerdem:</p> <p>„Neubauten können das bestehende Ortsbild in experimenteller Art ergänzen. Die Spielräume sind groß bei Einbehaltung des Stadtgrundrisses und einer ortstypischen Höhenentwicklung [Hervorh. der Verf.]“ sowie „Erhalt von wichtigen öffentlichen Grünwegeverbindungen und Sichtachsen“.</p> <p>Auch wenn das Plangebiet selbst nicht von dem Anwendungsbereich der Erhaltungssatzung erfasst ist, so werden doch durch die hier gegenständliche Planung eines unmittelbar räumlich an das Erhaltungsgebiet angrenzenden 29-stöckigen Hochhauses die benannten Ziele eben dieser Erhaltungssatzung dadurch beeinträchtigt, dass ein räumlich so übergroßer Baukörper im Verhältnis zur sonstigen Bebauung das örtliche Schutzgebiet der</p>	
--	--	---	--

		<p>Erhaltungssatzung relevant beeinflusst, indem gerade keine ortstypische Höhenentwicklung im Sinne der Erhaltungssatzung bei dem Neubau gewährleistet ist und hierdurch gerade die Erhaltung des dortigen Ortsbildes gefährdet wird.</p> <p>Auch das Interesse der Öffentlichkeit besteht im Erhalt dieser Stadtgestalt und der das Ortsbild prägenden Merkmale. Die vorliegende Planung nimmt keine Rücksicht auf diese vorhandene Bebauung, sowohl Kubatur als auch Material der Planung wirken wie ein „Fremdkörper“, der die Umgebung dominiert und überformt.</p> <p>Es ist offensichtlich, dass ein Bauvorhaben dieser Höhe eine deutlich dominante und erdrückende Wirkung auf die umliegende Wohngebiets- und Bestandsbebauung (bis maximal Berliner Traufhöhe) entfalten wird. Der übergroße Baukörper liegt direkt an dem Erhaltungsgebiet und überformt faktisch durch seine Größe und insbesondere außerordentliche Höhe das städtebaulich schützenswerte Quartier in extremer Art und Weise.</p> <p>Dieser Umstand ist aus den genannten Gründen demnach zwingend in die Abwägung im Rahmen der Planung einzubeziehen und zu bewerten.</p>	
	<p>Mikroklima (Vorhabengrundstück und Köthener Brücke)</p>	<p>9. Auswirkungen auf das Mikroklima</p> <p>Die bereits bei der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit vorliegenden Ergebnisse der Mikroklimatischen Untersuchung zeigen auf, dass Auswirkungen auf das Mikroklima durch die Planung zu erwarten sind und hierdurch nicht zuletzt die bioklimatische Situation negativ beeinträchtigt wird. Ergänzende Untersuchungen wurden nicht eingeholt.</p> <p>Die Untersuchung kam zu dem Ergebnis, dass eine Erwärmung in höheren Luftschichten zu erwarten sei, die sich in den Nachmittagsstunden in die bodennahen Luftschichten mische und im</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zur Reduzierung der Erwärmung im Umfeld der Köthener Brücke wurde im Mikroklimagutachten empfohlen, eine möglichst starke Begrünung des Turmes in Form von Fassadenbegrünung vorzunehmen. Diese Begrünung soll laut Begründung zum Bebauungsplan in Form von in die Fassadenstruktur integrierten Pflanztrögen realisiert werden.</p> <p>Zur Reduzierung der in der Mikroklimauntersuchung festgestellten Erwärmungstendenzen auf dem Grundstück Schöneberger Straße 21 wurden folgende Planungsempfehlungen gegeben:</p>

			<p>Umfeld der Köthener Brücke zu einer Erwärmung von bis zu 0,4 Grad Celsius sorgen könnte.</p> <p>Auch im Bereich des Grundstücks Schöneberger Straße 21 sind danach Zunahmen der bioklimatischen Belastungen zu erwarten, einerseits auf Grund der verminderten Durchlüftung und andererseits vor allem durch die Aufheizung der nach Südwesten orientierten Fassaden des Planvorhabens.</p> <p>Vor dem Hintergrund der Erderwärmung und hierdurch bedingte diverse Hitzeperioden in Berlin, die in den letzten Jahren immer stärker zugenommen haben, widerspricht der Bau eines Gebäudes, das für eine weitere Erwärmung sorgt, klar dem gerade erst beschlossenen „Hitzeaktionsplan. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass in Berlin bereits jetzt eine Erwärmung von 2 Grad Celsius eingetreten ist. Eine noch weitere Erwärmung um weitere 0,4 Grad ist vor diesem Hintergrund nicht zu vertreten.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist es umso bedenklicher, dass hier nach Korrektur der Bestimmung des Biotopflächen-Faktor BFF mit Stand vom Januar 2025 nur noch bei 0,2 liegt, während und damit weit unter den erforderlichen 0,6 liegt. Zudem hat die Bestandsbebauung der WEG in der Mikroklimatischen Untersuchung keinerlei Berücksichtigung gefunden. Da die Bewohner jedoch auf Grund der räumlichen Nähe stark von klimatischen Auswirkungen betroffen wären, ist es unentbehrlich, im Rahmen einer Abwägung auch diese Auswirkungen zu beachten. Eine angemessene Abwägung diesbezüglich fehlt.</p> <p>Nach alledem ist ein Erfordernis des Bebauungsplans für das vorliegende Vorhaben mit den derzeit ausgelegten Unterlagen nicht gegeben.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des Baumanteils an der Südwestseite des Plangrundstückes - Umsetzung von Fassadenbegrünung - Anlage eines Brunnens mit Wasserfontäne <p>Gemäß dem vorliegenden Freiflächenplan wurde gegenüber dem in den Berechnungen berücksichtigten Planungsstand die Anzahl der Bäume deutlich erhöht; im Hof 1 wird eine Sprühnebelanlage installiert. Fassadenbegrünungen sollen in Form von in die Fassadenstruktur integrierten Pflanzkästen realisiert werden. Somit werden die Planungsempfehlungen weitgehend umgesetzt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der mikroklimatischen Untersuchung ist davon auszugehen, dass durch die Realisierung der Maßnahmen die Erwärmungstendenzen auf dem Grundstück Schöneberger Straße 21 und im Bereich der Köthener Brücke deutlich reduziert werden können und das Projekt somit klimaverträglich umgesetzt wird.</p>
9	Bürger*in 28.11.2025	Abfallentsorgung (Kapazität)	Müllentsorgung und Lärmbelastung Müllentsorgung	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das zu erwartende wöchentliche Abfallaufkommen wurde</p>

		<p>Lärmschutz (Abfallentsorgung)</p> <p><i>[Abbildung: Zufahrt Müllabfuhr]</i></p> <p>Im WoHo-Projekt wurden bislang nur neun Unterflurcontainer für das gesamte Vorhaben berücksichtigt. Dies erscheint jedoch als zu gering angesetzt. Um eine realistische Einschätzung der erforderlichen Anzahl an Abfallbehältern zu ermitteln, haben wir den BSR-Abfallrechner für jede Woche anhand der im Projekt verfügbaren Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen verwendet. Daher ist es zunächst notwendig, die exakte verfügbare Fläche für jede Nutzungsart zu bestimmen. Dies habe ich auf Grundlage der vorhandenen Unterlagen sowie der Pläne der einzelnen Geschosse wie folgt ermittelt:</p> <p><i>[Tabelle: Eigene Ermittlung der Nutzflächen im Projekt]</i></p> <p>Der BSR-Abfallrechner liefert keine Informationen für alle oben genannten Kategorien; Daten stehen nur für die gelb markierten Bereiche zur Verfügung. Für den Bereich Gastronomie werden die Angaben auf Basis der Anzahl der Sitzplätze gemacht. Nach architektonischer Empfehlung sind 2 m² pro Sitzplatz eine sinnvolle (tatsächlich eher großzügige) Annahme.</p> <p>Auf Grundlage der vom BSR-Abfallrechner ermittelten wöchentlichen Abfalleinheiten lässt sich anschließend die erforderliche Mindestanzahl an Abfallcontainern berechnen.</p> <p>Nachfolgend finden Sie die geschätzten wöchentlichen Abfallmengen für jede verfügbare Nutzungsart:</p> <p><i>[Tabellen: Eigene Ermittlung der Abfallmengen je Nutzungsart]</i></p> <p>Das bedeutet, dass selbst ohne Berücksichtigung von Nutzungen wie den sozialen Einrichtungen (vorgesehen als Heim für Geflüchtete), der Arztpraxis etc. auf der Baustelle mindestens 13 Unterflurcontainer erforderlich sind, während in der aktuellen Planung nur 9 vorgesehen sind. Das ist eine Unterschätzung von mindestens 44 %.</p>	<p>überschlägig mit dem Abfallrechner der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) ermittelt. Im Ergebnis sind die geplanten neun Unterflurcontainer (à 5.000 l) auskömmlich. Geplant sind drei Container für gemischte Siedlungsabfälle, zwei Container für Pappe/ Papier/ Kartonagen, ein Container für Biogut, zwei Container für Verpackungen (duales System) und ein Container für Glas.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum – wo die Entleerungen stattfinden werden – durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.</p>
--	--	---	--

			<p>Lärmbelastung</p> <p>In der aktuellen Planung sind die Abfallcontainer direkt am Straßenrand platziert und liegen damit unmittelbar gegenüber dem Wohngebiet. Wenn man berücksichtigt, dass für jede Abfallart ein unterschiedlicher Entsorgungsfahrzeugtyp anfahren muss und dass der Entleerungsvorgang sehr laut ist, führt dies zu einer wöchentlichen Lärmbelastung sowie wiederkehrenden Verkehrsblockaden im Quartier. Dieser Aspekt wurde bislang weder in der Verkehrsuntersuchung noch in der Lärmschutzstudie berücksichtigt.</p> <p><i>[Abbildung: BSR - benötigte Breite Entsorgung Unterflurcontainer]</i></p>	
		<p>Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)</p>	<p>Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung</p> <p>Die zentrale Kritik, die in der Betrachtung der „Besonnungs- und Tageslichtuntersuchung“ des WoHo-Projekts geäußert wird, fokussiert sich darauf, dass die Aussagen der Studie zur Besonnungsdauer der umliegenden Wohngebiete als nicht belastbar erscheinen, da sie die tatsächliche Verschattung in den Wintermonaten nicht ausreichend darstellen.</p> <p>Zusammenfassung der Hauptkritik:</p> <p>Die Untersuchung behauptet auf Seite 19 der Studie, dass es zwar zu einer Reduzierung der Besonnungsdauer an den südöstlichen Fassaden der Gebäude Hafenplatz 1 und 2 sowie Schönebergerstraße 8, 10, 12 und 13 kommt. Es heißt dort: „weitere Reduzierung der Besonnungsdauer sind an den südöstlichen Gebäudefassaden der Gebäude Hafenplatz 1 und 2 sowie Schönebergerstraße 13 festzustellen auch an den Südostfassaden der Gebäude Schöneberger Str. 8, 10, 12 und 13 ist eine Reduzierung der Besonnungsdauer von bis zu 15% auszumachen“.</p> <p>Der Schlüssel zur Behauptung der Unbedenklichkeit liegt in der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>

		<p>anschließenden Aussage, dass diese Fassaden weiterhin eine „Besonnungsdauer der Empfehlungsstufe hoch“ aufweisen, was „mindestens 4 Stunden direkte Besonnung auf Fassadenebene“ bedeutet.</p> <p>Warum die Behauptung als fehlerhaft angesehen wird:</p> <p>Die Kritik hält diese Behauptung, insbesondere die Aussage einer Reduktion von „bis zu 15%“ und einer Mindestbesonnung von „4 Stunden“, für irreführend, da sie sich primär auf einen idealisierten Tag stützt und die maßgebliche Verschattung in der dunkleren Jahreszeit ignoriert.</p> <p>1. Bezug auf den 21. März (Tag-und-Nachtgleiche):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Studie stützt ihre positiven Aussagen auf Berechnungen, die sich auf den 21. März beziehen. - Für diesen Tag zeigen die Vergleiche, dass ohne WoHo etwa 7 Stunden direkte Sonne gemessen werden und mit WoHo etwa 5 Stunden. <p>(Die Quelldaten bestätigen 7 Stunden ohne und 5 Stunden mit WoHo am 21. März um 15:00 Uhr, 16:00 Uhr und 17:00 Uhr).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diese 7 Stunden Sonnenlicht vs. 5 Stunden Sonnenlicht stützen die Aussage der Studie für diesen einen Tag. <p>2. Betrachtung des 21. Dezember (Wintersonnenwende):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Kritik zeigt jedoch auf, dass die Betrachtung des 21. Dezember ein „völlig anderes Bild“ ergibt, insbesondere in den Wintermonaten, in denen das Tageslicht ohnehin knapper ist. - Ohne WoHo beträgt die direkte Sonne an diesem Tag 5 Stunden Sonnenlicht. - Mit WoHo beträgt die direkte Sonne jedoch nur noch 1.5 Stunde Sonnenlicht oder „etwas eineinhalb Stunde“ (siehe Darstellung unserer Sonnen-Modellierung am Ende dieses Kapitels). 	
--	--	--	--

		<p>3. Fazit der Kritik:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die tatsächliche Reduzierung der Besonnung von 5 Stunden auf 1,5 Stunden am 21. Dezember bedeutet eine massive Verschlechterung der Lebensqualität der Bewohner. - Da das bestehende Gebäude durch das WoHo gerade im Winter deutlich stärker verschattet wird, kommt die Kritik zu dem Schluss, dass die Besonnungsstudie das Projekt mindestens teilweise beschönigt („mindestens teilweise führen“), da sie die signifikante Verschattung in der Winterzeit nicht ausreichend darstellt und offenbar nur den idealisierten Tag 21. März berücksichtigt. <p>Veranschaulichung: Man könnte die Argumentationsweise der Studie mit dem Kauf eines Wintermantels vergleichen, bei dem der Verkäufer nur die Eigenschaften des Mantels an einem warmen Frühlingstag (21. März) bewirbt. Der Mantel mag an diesem Tag noch annehmbar erscheinen. Sobald jedoch der tiefste Winter (21. Dezember) eintritt, zeigt sich, dass der Mantel seine Schutzfunktion (die 4 Stunden Besonnung) massiv verfehlt und nur noch minimale Wärme (1,5 Stunden Besonnung) liefert. Die Behauptung des Verkäufers, der Mantel schränke nur um "bis zu 15%" ein, wird dadurch hinfällig. Zudem ist erkennbar, dass in der Besonnungsstudie die Schattenanalyse am 21. Dezember, dem kritischsten Tag, durchgeführt wurde. Die dargestellten Pläne zeigen jedoch nur den Bereich nordöstlich des WoHo, der ohnehin weniger vom Schatten betroffen ist. Das bestehende Wohngebiet nordwestlich des WoHo, das am stärksten von der Verschattung betroffen wäre, wurde aus der Visualisierung ausgeschlossen, sodass die Auswirkungen der Schattenwurfes auf die Umgebung als geringfügig dargestellt werden.</p> <p><i>[Abbildung: Anlagen 7.2, 7.1 und 12.4 aus Tageslicht- und Besonnungsuntersuchung]</i></p>	
--	--	---	--

			<i>[Abbildung: Skizze Verschattung der südöstlichen Fassaden der Gebäude Hafenplatz 1 und 2 sowie Schönebergerstraße 8, 10, 12 und 13 an den Stichtagen 21.12 und 21.3.]</i>	
		Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe	<p>Abstandsflächen und die Privilegierung privater Interessen</p> <p>Der aktuelle Lageplan zeigt, dass ein großer Teil der erforderlichen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke ausgelagert wird. Das überrascht bei einer Grundstücksüberbauung von 80 % und einer Gebäudehöhe von 98 m zwar nicht. Überraschend ist jedoch, dass zwei weitere Lagepläne gibt, die eine mögliche fiktive Bebauung mit der geplanten Hochhausbebauung für das angrenzende private Grundstück prüfen, während eine solche Prüfung für die Grundstücke in öffentlichem Eigentum (Berliner Wasserbetriebe sowie das Grundstück der Fanny-Hensel-Schule) nicht erfolgt.</p> <p>Damit werden potenzielle Nachverdichtungsoptionen auf öffentlichem Grund von vornherein ausgeschlossen. Für mich stellt dies eine indirekte Privatisierung öffentlichen Raums zugunsten eines einzelnen Investors dar.</p> <p><i>[Abbildung: Abstandsflächenpläne mit ergänzten Anmerkungen]</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargelegt, waren für das Grundstück der Fanny-Hensel-Schule (Schöneberger Straße 23, 24) keine zusätzlichen Bebauungsmöglichkeiten zu untersuchen, da das Grundstück gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplan VI-150g-1 bereits vollständig bebaut ist. Eine zusätzliche Bebauung des Grundstück der Berliner Wasserbetriebe (Schöneberger Straße 21) wurde nicht untersucht, da sie - unter Berücksichtigung der für das Grundstück Schöneberger Straße 21A angenommenen fiktiven Bebauung - durch das Vorhaben nicht beeinflusst würde.</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig.</p>
		Schwimmbecken	<p>Keine richtige statische Maßnahmen</p> <p>Für das Schwimmbecken im Erdgeschoss wurde im Untergeschoss weder ausreichend Platz für die notwendigen technischen Anlagen noch die erforderliche Statik berücksichtigt.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Lageplan mit Schwimmbecken]</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die technischen Anlagen des Schwimmbades stehen im Untergeschoss ausreichende Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Berücksichtigung der Statik ist Gegenstand der weiteren Objektplanung und muss im Bebauungsplanverfahren nicht geklärt werden.</p>
		Verkehr (Anlieferung)	<p>Nicht genügend Platz für den Lieferwagen im Keller</p> <p>Für die Lieferfahrzeuge ist im Untergeschoss nicht genügend Rangier- und Stellfläche vorgesehen.</p> <p>Der geplante Raum und die aktuelle Grundrissgestaltung des</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund des vorhandenen Raums kann die Tiefgarage lediglich durch Transporter für die Anlieferung genutzt werden. Dies ist ausreichend, da nach Auskunft des Vorhabenträgers die</p>

			<p>Kellers bieten keinen ausreichenden Platz für Liefer-Lkw, sodass ein ordnungsgemäßer Anlieferungsbetrieb nicht gewährleistet werden kann.</p> <p><i>[Abbildung: Lageplan Untergeschoss]</i></p>	<p>Anlieferung für die gastronomische Nutzung, die Büroflächen sowie die soziale Infrastruktur entsprechend den Annahmen in der Verkehrsuntersuchung mittels Transporter erfolgen kann.</p>
		Brandschutz (Evakuierung)	<p>Fehlendes Brandschutzkonzept:</p> <p>Das WoHo übertrifft das oben genannte Projekt „Roots“ sowohl an Verdichtung (GFZ), als auch Höhe, in der Vielzahl der Baukörper und Komplexität der Nutzungen. Bisher fehlt ein Gesamtkonzept zum Brandschutz dieses geplanten Baus, welcher aber weiterhin und weltweit als ein „Wegweiser der Stadtentwicklung Berlins“ vermarktet wird. Das ausgelegte, auffallend dünn geratene Gutachten zum Brandschutz erläutert nur sehr wenige Teilaspekte und „Lösungen“, welche allerdings teilweise als mangelhaft einzustufen sind. Auf diese Mängel wird im Folgenden explizit eingegangen.</p> <p>Evakuierung</p> <p>In der Planung zum WoHo fehlt bisher ein umfassendes Konzept zur Evakuierung der insgesamt vier Gebäudeteile. Das WoHo plant zur Zeit mit zwei Gastronomie-Betrieben, davon einem auf Niveau der Dachterrasse im 28. Stockwerk, weiterhin Nutzungen als Schwimmbad, (Flüchtlings-)Heim, bzw. Demenzwohnheim, bzw. Kinderbetreuung sowie einem Kinderspielplatz auf einer Dachfläche auf dem 7. OG. Nutzungen diese Art fallen teilweise unter die landesübliche Versammlungsstättenverordnung (VStättV) mit noch strengeren Vorgaben im Brandschutz. In einer ausgelegten Verkehrsstudie zum WoHo modelliert man mit bis zu 1.432 Personen, welche sich im Gebäude aufhalten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Verkehrsuntersuchung: Tabelle Nutzerzahlen]</i></p> <p>Für eine derart intensive Nutzung ist ein valides Brandschutz- und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts können die Anforderungen zur Planung der Rettungswege der BauO Bln i. V. m. den eingeführten Sonderbauschriften umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das Hochhaus sind in der Planung, entsprechend der Muster-Hochhausrichtlinie (MHHR), zwei Sicherheitstreppe nräume als vertikale Rettungswege und ein Feuerwehraufzug für den Innenangriff der Feuerwehr vorgesehen. - Eine Versammlungsstätte mit einer gleichzeitig anwesenden Besucheranzahl von mehr als 200 Personen ist im obersten Geschoss des Hochhauses nicht vorgesehen. Daher ist die Berücksichtigung der bauordnungsrechtlich eingeführte Muster-Versammlungsstättenverordnung nicht erforderlich. - Sammelstellen leiten sich aus dem Arbeitsrecht ab. Bauordnungsrechtliche Anforderungen bestehen nicht. - Die Rettungswege aus der Tiefgarage mit 35 m Lauflinie innerhalb der Tiefgarage bis zu einem Ausgang, der auf einen Rettungsweg führt, basieren auf der Sonderbauvorschrift Muster-Garagenverordnung (M-GarVO). Die maximale Lauflänge wird bei maximal zwei Stellplätzen um 4 m überschritten. Durch die im Projekt geplante, nicht zwingend erforderliche Brandmelde- und Alarmierungsanlage kann die geringfügige Überschreitung der Rettungsweglänge kompensiert werden. - In Garagen sind nach den Anforderungen aus der M-GarVO Rettungswege über Rampen mit einer maximalen Neigung von

		<p>Evakuierungskonzept vorgeschrieben, welches die geregelte und sichere Räumung des Gebäudes belegen kann. Weiterhin muss eine ausreichend bemessene Sammlungsstelle geplant und verortet werden, an welcher sich diese maximale Anzahl an Personen, in sicherem Abstand vom Gebäude, während eines Notfalls, und zwar jederzeit, ohne weitere Gefahren (z.B. Verkehr, Feuerwehreinsatz, Löschwasser-Logistik) schnell und geordnet sammeln kann. Da das Grundstück nahezu vollständig bebaut werden soll, bzw. von anderen, nicht zugänglichen Flächen bzw. Straßen umfassend begrenzt ist, erscheint es vollkommen unklar wie und wo eine solche Fläche bereitgehalten werden kann. Dies legt den Schluss nahe, dass die gesamte WoHo Planung, den Brandschutz betreffend, bisher nur lediglich sehr oberflächlich skizziert ist. Zusammen mit den fehlenden verbindlichen Festsetzungen im Durchführungsvertrag drängt sich hiermit der Verdacht auf, dass die bisher vorgelegte Planung eventuell nur ein probates Mittel zum Festsetzen maximaler Baumassen im B-Plan sei. Nach positivem BVV-Beschluss müssten dann im Nachgang (aus Brandschutz- und anderen allfälligen Gründen) die Planungen so abgeändert werden, welche dann z.B. eine signifikant geänderte Bauausführung und Nutzung zur Folge hätte (evtl. inklusive potentieller Maximierung der Profite).</p> <p>Fluchtwege:</p> <p>Die WoHo Planung sieht derzeit eine eingeschossige Tiefgarage im UG vor. Der Grundriss sieht dort 3 mögliche Zugänge zu (im Prinzip) rauchfreien Fluchtpunkten auf gleicher Ebene vor. Allerdings werden im südöstlichen Teil der Ebene die Fluchtwege sowohl in Länge als auch erlaubter Neigung zum Teil deutlich überschritten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Plan UG; Eintragung Radian]</i></p>	<p>15 % möglich. Die maximale Neigung in der Planung mit 9 % ist deutlich geringer.</p> <p>Das Rettungswegkonzept im Entwurf basiert auf den bauordnungsrechtlichen Anforderungen. In diesen Vorgaben werden Aussagen zu den Rettungsweglängen und -breiten getroffen, die eingehalten werden.</p> <p>Personenstromsimulationen werden bei Abweichungen zu den bauordnungsrechtlichen Anforderungen mittels der konkreten Kubatur und der konkreten Fragestellungen erstellt, um die brandschutztechnischen Schutzziele über die alternative Nachweismethoden sicherzustellen. Ein alternativer Nachweis ist nicht erforderlich, da die bauordnungsrechtlichen Vorgaben an die Längen und Breiten der Rettungswege eingehalten werden.</p>
--	--	---	--

		<p>Konkret wären die Parkplätze und die Technikflächen weder in den Radien von 35m (nach ASR und Bln BauO) bzw. 30m (nach M_GARVO) zum nächstgelegenen Fluchtpunkt enthalten.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Rampe TG; Eigene Berechnungen Steigung]</i></p> <p>Darüber hinaus müssten die Fluchtenden eine Steigung von ca. 9%, aufwärts überwinden, welches die maximalen Vorgaben (6%) um gar 50% überschreitet. Das vorliegende Brandschutz-„Gutachten“ nimmt von diesen erheblichen Mängeln keinerlei Kenntnis und wäre damit als unvollständig zu bewerten.</p> <p>Personenstrommodellierung</p> <p>Das Hochhaus besteht aus vier Gebäudeteilen, die auf verschiedenen Ebenen miteinander verbunden sind. Derzeit liegt kein vollständiges Konzept vor, das die Fluchtwege für Personen sowie die Rettungswege der Feuerwehr eindeutig definiert. In der Regel ist bei Gebäuden dieser Höhe ein Feuerwehraufzug erforderlich; ein solcher ist bislang nicht ausgewiesen.</p> <p>Aufgrund der komplexen Struktur des Gebäudes wäre eine vollständige Modellierung der Personenströme sowie der Zugriffspunkte der Feuerwehr notwendig, um die geplanten Nutzungen nachweisen zu können. Dies gilt insbesondere für die Räumung der Dachterrasse, die gemäß VStättV für über 200 Personen ausgelegt ist. Eine Evakuierung über 29 Geschosse ohne Aufzug stellt eine planerisch relevante Herausforderung dar; ein belastbarer Nachweis hierfür steht noch aus.</p>	
	Brandschutz (Feuerwehrflächen)	<p>Nutzungskonflikte Feuerwehrezufahrt:</p> <p>Da das Gebäude straßenseitig mehr als 50 m tief von der Straßenfront geplant ist, sieht das ausgelegte Brandschutzkonzept eine ca. 25 m lange Feuerwehreinfaht von der Schöneberger Straße vor. Die Planung sieht weiterhin vor, diese Einfahrt auch</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses</p>

		<p>gleichzeitig für die Entsorgung durch die BSR zu nutzen. Dabei sollen, parallel zur Einfahrt auf einer Länge von ca. 18m neun sogenannte Unterflurcontainer installiert werden. Am Ende der Einfahrt ist eine kleine Hoffläche vorgesehen („Hof 2“) vorgesehen, die allerdings keinen Wendkreis von 25m Radius erlaubt:</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Verkehrsuntersuchung: Schleppkurve Müllfahrzeug]</i></p> <p>Somit ist das Wenden für die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und der BSR nur in einem umständlichen und zeitkritischem Manöver in drei Zügen möglich.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Freiflächenplan]</i></p> <p>Vollkommen unverständlich, und geradezu verantwortungslos erscheint dazu die Planung der Feuerwehrezufahrt als Lieferweg für den Großteil der Logistik dieses hochverdichteten Komplexes (Gewerbe und Wohnnutzung von ca. 25,000 qm BGF). Laut StVO ist das Halten und Parken in jeder Feuerwehrezufahrt und Einsatzfläche grundsätzlich verboten, die Flächen sind jederzeit freizuhalten.</p> <p>Im Gegensatz zur Stadtreinigung sind Fahrzeuge zur Anlieferung keine Sonderfahrzeuge, eine Sondergenehmigung für den Lieferverkehr ist damit undenkbar – eine völlig absurde Planung! Obgleich der Vorhabenträger natürlich alle Möglichkeiten hätte, die Nutzflächen und Verdichtung der Gebäude angemessen zu reduzieren, so dass eine sinnvolle Lösung entstehen könnte, scheint es dieser Investor vorzuziehen, eine Fehlplanung zu präsentieren, welche bekannten Standards der Realität und Regulierung nicht Stand hält. Insofern kann man, nach 7 Jahren (!) Historie dieser Gebäudeplanung, diesen bewussten Verstoß, also gegen alle anerkannten Regeln der Planung und Vorschriften, nur als einen Vorsatz, wider besseren Wissens, bewerten. Auch die vorgesehene Nutzung der Einfahrt als Entsorgungsfläche für die BSR ist</p>	<p>3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordere.</p> <p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
--	--	---	---

		<p>kritisch zu bewerten, da bei einer Entleerung mittels Unterflurcontainer und Hub-Kran längere Standzeiten der BSR-Einsatzfahrzeuge (mehrere Minuten) zu beachten wären. Noch dazu sind die vorgesehenen Einsatzfahrzeuge der BSR mit 28t ausgelegt und damit schwerer als die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr. Für einen kompletten Einsatz der BSR (Einfahren, Entleeren von durchschnittlich 2 Containern bei einer Tour, Wenden in drei Zügen, Ausfahren und Einfädeln in den fließenden Verkehr der Schönbürger Straße könnte man, selbst bei optimalen Bedingungen, mit ca. 15 Minuten rechnen. Da Sonderfahrzeuge Feuerwehrein-fahrten zwar durchfahren, aber nicht darauf halten dürfen, ist die vorgeschlagene Doppelnutzung für Entsorgung und Brandbekämpfung zumindest hochriskant, unpraktikabel, und insbesondere unter dem besonders erhöhtem Risiko seitens einer Hochhausplanung dieser Dimension (98m Gebäudehöhe) bedenklich.</p> <p>Fehlende Einsatzfläche Feuerwehr:</p> <p>Laut DIN Norm 14090, MHR und den Berliner Verordnungen sind für den Feuerwehreinsatz Flächen von mindesten 12 x 7 m (= 84 qm) als Einsatzfläche zu markieren und jederzeit freizuhalten. Zusätzlich müssen vor und hinter den Bewegungsflächen Übergangsbereiche von mindestens 4 Metern existieren. Die Außenplanung der WoHo Hochhausplanung sieht allerdings nur einen Bereich von nur 11,6 x 7 m vor, welcher zudem noch von einer geplanten Trogbepflanzung und dem geplanten Personenverkehr des Haupteingangs in das Gebäudefoyer zusätzlich gestört werden würde. Darüber hinaus wäre diese verminderte Einsatzfläche direkt an zwei Seiten am Gebäude anliegend, teilweise sogar direkt unter dem 98m hohen Turmgebäude liegend (siehe Auskragung / Gebäudeüberstände von ca. 2m ab der 11. Etage). Diese Fläche wäre daher keinesfalls von herabfliegenden Brandlasten des Turms geschützt, die nach DIN 14090</p>	
--	--	--	--

		<p>vorgeschriebenen Übergangsf lächen fehlen dazu in Gänze - eine vollkommen mangelhafte „Brandschutz“-Planung!</p> <p>Auch hier drängt sich schon der Verdacht des „geplanten“ Vorsatzes auf, da es absolut unwahrscheinlich erscheint, dass ein studiertes und vereidigtes Pflichtmitglied für Brandschutz so einen eklatanten Missstand einfach „übersehen“ kann. Könnten hier gar niedrigere Motive der Profitmaximierung jedes Gebot zur Vernunft und Ethos ausgeschaltet haben? Es wäre zu befürchten, dass, bei Beibehaltung dieser Wegeplanung, ein Brandschutz, und damit eine legale Baugenehmigung, unmöglich und somit eine komplette Neuplanung des WoHo Komplexes erstellt werden müsste. Allerdings ist zu befürchten, dass der Vorhabensträger, nach dann erteilter B-Plan-Reife, auf sein Recht von zu bauender Geschossfläche / Kubatur bestehen dürfte, welches den Bezirk in eine prekäre, und nahezu unlösbare, Konfliktlage versetzen würde.</p> <p>Nicht berücksichtigte 50-Meter Regel</p> <p>Auffallend in dem im B-Plan vorgelegten „Brandschutz“-Konzept ist der 50m Zirkelschlag, welcher genau an der südwestlichen Ecke des Gebäudeteils 4 anschlägt.</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Stellungnahme Brandschutz: Feuerwehrlä-chen; Eintragungen Radien]</i></p> <p>Bei genauerer Analyse fällt auf, dass dazu der Mittelpunkt diese Kreises derart verschoben wurde, so dass er zwar noch die Begrenzung der Einsatzfläche trifft, aber weit vom faktisch relevanten Mittelpunkt der Einsatzfläche (also der Position, an der normalerweise das Einsatzfahrzeug stehen würde und ein Einsatz beginnen würde). Weiterhin scheint die 50 Meter Regel auch, abhängig von den Bundesländern, unterschiedlich interpretiert zu werden: Fakt ist, dass in einigen Ämtern nicht der Zirkelschlag, sondern die reale Lauflänge, also abhängig von der</p>	
--	--	--	--

			<p>Gebäudeform, für den Brandschutz ausschlaggebend ist. In diesem Falle wäre die Verkürzung so erheblich, welche eine Umfahrung oder sonstige, signifikante Änderung der Gebäudeplanung bewirken würde.</p> <p>[Abbildung: Zeichnung zur Bewegungsfläche für die Feuerwehr und Abständen von Gebäudeteilen zur Bewegungsfläche]</p>	
		Brandschutz (Fassade)	<p>Fehlendes Fassadenkonzept Brandschutz: die Gestaltung einer Hochhaus-Fassade ist überaus komplexer und kritischer Vorgang, um den Brandüberschlag von Etage zu Etage möglichst auszuschließen und den prinzipiell bedingten Kamineffekt brennender Hochbauten zu unterbinden. Das, mit an der Fassade blank freiliegendem Holz präsentierte, „Holz“-Hochhaus „WoHo“ erschwert diese Bedingung nochmals zusätzlich:</p> <p><i>[Abbildung: Auszug Projektplanung: Fassadenentwurf]</i></p> <p>Noch kritischer sind die aus Holz geplanten Auskragungen und Überhänge der 4 „Gebäudewürfel“ am Turm zu bewerten: Diese „Würfel“-Konstruktion bedingt damit „innenliegende“ Ecken, welche damit also ideale, „geschützte“ Bedingungen für eine vertikale Brandausbreitung bieten und sich der Brandbekämpfung von der Ebene aus widersetzen.</p> <p>Es ist daher völlig absurd und unverantwortlich, dass der Vorhabenträger diese essentiellen Fragestellungen auch in der zweiten Auslegung (anscheinend wissentlich) weiter ignoriert und aus der Planung ausblendet. Wie berichtet ist der nationale Erfahrungsstand, Holzhochhäuser betreffend, rudimentär und bisher eher nur „experimentell“ nachgewiesen, wie zum Beispiel o.g. Berichte der Planungs- und Ausführungsänderung beim ersten „Holz“-Hochhaus „Roots“ in Hamburg belegen. Die vorgelegte Studie zum WoHo untersucht potentielle Brandlasten nur oberflächlich,</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden kann. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren soll dazu eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen werden. wird Dadurch wird eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindert einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden aus Brandschutzgründen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich werden in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p>

			hinsichtlich einer geplanten Begrünung des Wohnturmes. Sie kommt dabei zum Schluss, dass Mithilfe von bewässerten Pflanzkästen das Risiko der Brandausbreitung unterbunden ist.	
		Brandschutz (Photovoltaik)	<p>Photovoltaik:</p> <p>Die WoHo-Planung muss einen verpflichtenden Anteil von PV-Flächen zur Stromerzeugung erfüllen. Das Vorhaben sieht hierfür vertikal montierte Module an zwei Gebäudeseiten des Turmes vor, da die Dachflächen zur Begrünung bzw. für Erholungszwecke der Bewohner vorgehalten werden. Photovoltaikanlagen sind unter Brandschutzaspekten als kritisch zu bewerten, da sei einerseits Brandherde (z.B. Kurzschluss) verursachen, bzw. entstandene Schwelbrände optisch verdecken können Dies erfordert daher komplexe Maßnahmen, wie horizontale Brandsperren im Hinterlüftungsraum, um eine Brandweiterleitung zu verhindern, und das Verhindern der Übertragung von brennbaren Baustoffen über Brandwände hinweg. Schon bei Gebäudehöhen über 11 Metern sind zusätzliche, oft objektbezogene Nachweise erforderlich, die teilweise aufwändige Brandversuche umfassen können.</p> <p>Bei Hochhäusern könnte eine geschossweise Einspeisung mit Strang- oder Modulwechselrichtern die Leitungsführung vereinfachen und den Brandschutz erhöhen. Weiterhin wäre der Einbau von komplexer Sensorik denkbar, wobei allerdings diese Kosten den erwartbaren Grenznutzen der Photovoltaik wahrscheinlich übersteigen ließe. Nichts von alledem wurde aber in der Planung bisher überhaupt skizziert oder vollständig konzipiert, der Nachweis der Machbarkeit, auch ökonomisch, entfällt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden.</p> <p>Die VV TB ordnet Photovoltaik-Module als Technische Gebäudeausrüstungen ein, die zwar eine CE-Kennzeichnung tragen müssen, allerdings nicht nach der Bauproduktenverordnung, sondern ausschließlich nach der EU-Niederspannungsrichtlinie. Somit sind durch die CE-Kennzeichnung wesentliche Merkmale eines Bauprodukts wie Festigkeit, Bruchverhalten und Brandverhaltens nicht spezifiziert. Es ist grundsätzlich ein gesonderter Verwendbarkeitsnachweis erforderlich.</p> <p>Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren wird die Gesamtkonstruktion der Fassade betrachtet und die vorhabenbezogene Verwendbarkeit der Photovoltaik-Modulen nachgewiesen.</p>
		Risiko- und Terrorprävention	<p>Fehlendes Konzept zur Einbindung der nachbarschaftlichen Situation, der Risiko- und Terrorprävention:</p> <p>Bislang wurden nur interne Problematiken der Planung behandelt. Die Auswirkungen fehlerhafter Brandschutzkonzepte hätte</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung, es würde ein planungsrelevant erhöhtes Risiko für Terroranschläge bestehen, wird nicht geteilt. Dies allein aus der Höhe des geplanten Gebäudes abzuleiten, ist nicht</p>

			<p>allerdings auch eine nachbarschaftliche Wirkung, insbesondere als der fast 100 m hohe Wohnturm sich in direkter Nähe zu einer bestehenden Grundschule, von Wohngebäuden, einem Bürohaus und einem Pumpwerk der Wasserbetriebe befindet. Ob der Verdichtung und der ungelösten Brandschutz-Risiken in der Planung erscheint uns das Vorhaben so nicht genehmigungsfähig. Weiterhin ist unklar, inwieweit die Planer die besondere Gefahr von Terroranschlägen exponierter Bauten berücksichtigt haben. Da das gesamte Gebäude horizontal und vertikal offen, ohne Zugangsbeschränkung konzipiert ist, muss man hier von einer besonderen Gefährdungslage ausgehen. Ob ein Gebäude dieser Komplexität hinreichend abgesichert werden kann, ist fraglich. Logisch ist jedenfalls, dass ein prinzipiell entflammbar gebauter „Multifunktionssturm“ das Risikopotential eines Terroranschlages hier deutlich erhöhen würde.</p>	<p>plausibel. Die Untersuchung möglicher Terrorgefahren im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich.</p>
		<p>Verfahren gem. § 13aBauGB</p>	<p>Ohne Umweltprüfung Der Bebauungsplan VI-150g-2a VE wird gemäß § 13a des Baugesetzbuchs im beschleunigten Verfahren ohne Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 des Baugesetzbuchs aufgestellt. Dies geschieht trotz der Tatsache, dass die Hauptbereiche der Grünflächen in der Planung auf den 15., 22. und 29. Stockwerken liegen. Damit müssten Fledermäuse, Wespen und andere Insekten Höhen von 45 m bis 98 m überwinden, um diese Flächen zu erreichen, was praktisch nicht realisierbar ist.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens richtet sich in erster Linie nach dem Umfang der zulässigen Grundfläche. Diese ist vorliegend relativ gering. Daher ist das beschleunigte Verfahren anwendbar. Die Höhe des Gebäudes ist nicht entscheidend. Trotzdem müssen alle Umweltauswirkungen des Vorhabens gerecht in die Abwägung eingestellt werden. Das ist passiert.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (Verschattung Schule)</p>	<p>Negative Auswirkungen auf den Schulstandort Der Schulstandort der Fanny-Hensel-Schule wäre erheblich betroffen: Einschränkungen für eine spätere Erweiterung, die angesichts zusätzlichem Bevölkerungszuwachs dringend erforderlich sein könnte, sowie eine massive Verschattung der Pausen- und</p>	<p>Kenntnisnahme Die Auswirkungen auf die Schule (Schulhof, Sporthalle, temporären Schulbau) und die PV-Anlage auf dem Hochbunker wurden untersucht und ausgewertet. Ergebnis war, dass für die angrenzende Sporthalle die</p>

			<p>Sportflächen.</p> <p>Zusätzlich wären auch die PV-Anlagen des Bezirks auf dem Hochbunker von Verschattung betroffen.</p>	<p>Anforderungen der DIN 67256-3 an eine gute Tageslichtversorgung der Sporthalle weiterhin eingehalten werden. Die Planung hat nur marginale Auswirkungen hierauf.</p> <p>Auch war festzustellen, dass sich durch die Realisierung der Planung keine maßgeblichen Änderungen der Besonnungssituation des Schulhofs ergeben. Die Veränderungen der Verschattungen lagen bei im Mittel ca. 10%, was hinnehmbar erscheint.</p> <p>Zudem war festzustellen, dass die geplante Bebauung keine signifikanten Auswirkungen auf die Globalstrahlung auf die PV-Anlage des Bunkerbaus aufweist. Auf die solare Einstrahlung hat die Planung weitgehend keine Auswirkungen.</p>
		<p>Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe</p>	<p>WoHo vernichtet der vorhandenen lokaler Kultur- und Gewebestrukturen und blockiert die Weiterentwicklung wichtiger sozialer Infrastruktur</p> <p>1. Das Hochhaus blockiert die Weiterentwicklung wichtiger sozialer Infrastruktur</p> <p>Die extreme Gebäudehöhe erzwingt große Abstandsflächen und nimmt damit dem Umfeld bestehende Entwicklungspotenziale: - Die benachbarte Schule nördlich des Grundstücks benötigt dringend Platz für eine Mensa - diese Option wäre durch das WoHo dauerhaft verbaut. - Die Wohnhäuser der Wasserbetriebe südlich des Grundstücks haben bereits signalisiert, zwei Geschosse aufstocken zu wollen, um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen - auch das wäre künftig nicht mehr möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig.</p>
		<p>Erhalt Bestandsnutzungen</p>	<p>2. Vernichtung bestehender lokaler Kultur- und Gewerbestrukturen</p> <p>Im Bestand existieren mehrere kleinteilige Betriebe sowie Kunst- und Kulturräume, die im aktuellen WoHo-Plan vollständig verschwinden würden. Der ursprünglich zugesagte kulturelle Anteil</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung erläutert, können die derzeitigen Nutzungen können bei Umsetzung der Planung nicht aufrechterhalten werden, da der Abriss der dort befindlichen Garagengebäude der Neuplanung entgegensteht. Die Interessen des Pächters als</p>

			<p>ist in den neuen Unterlagen faktisch auf null reduziert. Der alternative Entwurf von Herrn Joost sieht hingegen vor, das historische Werkstattgebäude als „Kulturwürfel“ weiterzuentwickeln und so die kulturelle Vielfalt des Quartiers zu stärken.</p>	<p>direkt Betroffener wurden in die Abwägung eingestellt. Dem öffentlichen Belang der Wohnbedürfnisse der Bevölkerung, der Fortentwicklung sowie Anpassung und Umbau vorhandener Ortsteile wird im Rahmen der Abwägung ein höheres Gewicht beigemessen.</p> <p>Anlagen für kulturelle Zwecke sind nach den Festsetzungen des Bebauungsplans im urbanen Gebiet allgemein zulässig. In dem Projekt, das Wohnen, soziale Nutzungen und Gewerbe vorsieht, wurde der Schwerpunkt auf die Inhalte des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung gelegt. Der Einrichtung von Arbeits- und Produktionsräumen für Künstlerinnen und Künstlern steht aber weder der Bebauungsplan noch der Durchführungsvertrag entgegen.</p>
		Planungsalternativen	<p>3. Die Alternative ermöglicht nahezu die gleiche Wohnfläche – sozialer, günstiger, realistischer</p> <p>Im Gespräch mit Herrn Joost wurde mir erläutert, dass sein Konzept auf der Nutzung vorhandener Potenziale im Kiez basiert. Dazu gehören:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlagerung eines Teils der Wohnnutzung auf das Gelände der Wasserbetriebe (bereits signalisiertes Einverständnis), - ein kompakter, moderater Neubau auf dem WoHo-Grundstück, - Erhalt und Umnutzung bestehender Gebäude, - eine mögliche Erhöhung auf sieben Geschosse. <p>So entsteht eine Wohnfläche von ca. 8.595 m² (= 7.491 m² vorhanden+ 1.104 m² zusätzliche Geschosse), und liegt damit sehr nahe an den ursprünglich vom Investor versprochenen Zahlen – allerdings zu deutlich niedrigeren Baukosten und ohne Hochhausabhängigkeit.</p> <p>Da diese Variante mehr als 50 % geringere Baukosten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ausgangspunkt des Bebauungsplans ist der 2021 abgeschlossene Realisierungswettbewerb für ein Wohnhochhaus auf dem Vorhabengrundstück. Die Umsetzung des weitgehend dem Siegerentwurf entsprechenden Vorhabens ist Ziel des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Die Prüfung grundsätzlicher Alternativplanungen widerspricht dem Sinn eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Ziel der Planung ist die Errichtung eines gemischt genutzten Hochhauses auf dem Grundstück Schöneberger Straße 22, gemäß den Ergebnissen des Realisierungswettbewerbs. Planungsalternativen sind nur insoweit Gegenstand der Prüfung und Abwägung, wie sie die Ziele und den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans berücksichtigen (vgl. Nr. 2d der Anlage 1 zum BauGB). Eine Umnutzung/Weiterentwicklung des Bestandes oder eine Neubebauung des Grundstücks in der dargestellten Form vermag, trotz der dargestellten Vorteile, die Ziele der Planung nicht verwirklichen. Die Forderung entspricht weder dem angestrebten Maß der Nutzung noch dem Ziel</p>

			<p>verursacht, kann ein Investor trotz geringeren Gewerbeanteils rentabel bauen. Gleichzeitig schafft sie für den Bezirk die Möglichkeit, weiterhin 30 % geförderten Wohnraum einzufordern.</p> <p>Ich möchte Sie daher herzlich bitten, den Alternativentwurf erneut sorgfältig zu prüfen und gemeinsam mit uns Anwohnerinnen und Anwohnern für eine nachhaltige, gemeinwohlorientierte Lösung im Kiez einzutreten - statt auf Investorenversprechen zu vertrauen, die sich bei genauem Hinsehen nicht tragen.</p> <p>Hier finden Sie den Link zum alternativen Konzept (inkl. der Option einer zusätzlichen Geschosserhöhung): https://www.planungsagentur.de/woho-kreuzberg/</p>	eines „vertikalen Stadtquartiers“.
		Brandschutz	<p>Das WoHo birgt weiterhin ungelöste technische und städtebauliche Risiken</p> <p>Das betrifft unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ein nicht tragfähiges Brandschutz- und Rettungskonzept, 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ansicht wird nicht geteilt. Die als Fachbeitrag zum Bebauungsplan erstellte brandschutztechnische Stellungnahme ist tragfähig.</p>
		Vorhabenträgerin Gentrifizierung	<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Hochhauserfahrung des Trägers UTB, - massive Abhängigkeit von hochpreisigen Gewerbeflächen zur Querfinanzierung, - ein erhöhtes Gentrifizierungsrisiko durch die enormen Baukosten, die niedrige Mieten faktisch unmöglich machen. <p>Eine sozialverträgliche, klimafreundliche und nachhaltige Planung ist möglich - aber nicht in Form eines rekordhohen Prestigeprojekts, sondern durch eine behutsame, quartiersbezogene Weiterentwicklung, die auf bestehende Strukturen aufbaut und die Anwohnerschaft einbezieht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die ersten beiden Anstriche relevant ist in diesem Zusammenhang allein die Frage, ob die Vorhabenträgerin (UTB Construction & Development GmbH) i. S. v. § 12 Abs. 1 Satz 1 BauGB zur Durchführung des Vorhabens willens und in der Lage ist. Daran besteht, auch unter Berücksichtigung der Stellungnahme, kein Zweifel.</p> <p>Ein erhöhtes Risiko der Gentrifizierung wird nicht gesehen. Durch Regelungen zur Bereitstellung von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum wird die soziale Durchmischung gefördert und der Gentrifizierung entgegengewirkt.</p>
		Transparenz (allgemein)	<p>Mangelnde Transparenz und dubiose Firmenverflechtungen</p> <p>Ich sehe große Probleme in der Transparenz des gesamten</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Eigentumsverhältnisse innerhalb der Vorhabenträgerin (UTB</p>

			Planungsverfahrens. Die mangelnde Offenheit über Eigentumsverhältnisse, die widersprüchlichen Aussagen und die fehlende Bürgerbeteiligung zeigen, dass der Prozess nicht fair und offen ist.	Construction & Development GmbH) sind für den Bebauungsplan nicht relevant und müssen daher nicht offengelegt werden. Welche widersprüchlichen Aussagen gemeint sind, kann nicht nachvollzogen werden. Die Anforderungen an die Beteiligung nach dem Hochhausleitbild und dem Baugesetzbuch wurden erfüllt.
		Vorhabenträgerin	<p>Fehlende Offenlegung der Eigentümer- und Finanzierungsstruktur Ich kritisiere, dass die tatsächlichen Eigentümer und die Finanzierung hinter dem WoHo-Projekt sehr intransparent sind.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verbindung zur DVI Gruppe: Die UTB, die das Projekt entwickelt, ist nicht unabhängig. Sie ist sehr eng mit der DVI Gruppe verbunden. Die DVI Holding hält seit Ende 2015 eine beherrschende Beteiligung von 67% an der UTB Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH. Auch die UTB Construction & Development GmbH, die heute das Grundstück besitzt, gehört zu 50% der DVI Holding. 2. UTB als "Front-Office": Ich sehe die DVI Gruppe als "Schattenpartner," der das Projekt WoHo finanziert und lenkt, und die UTB fungiert nur als ein "Front-Office". 3. Intransparenz des Geldgebers: Die DVI Gruppe ist bekannt für "sehr intransparente Strukturen". Die Rosa-Luxemburg-Stiftung berichtet, dass es "vollkommen unklar" ist, "woher das investierte Geld kommt". 4. Verschleierung der Finanzen: Die DVI Gruppe nutzt juristische Tricks, indem sie ihre Bilanz nach den Regeln für eine "Kleinstkapitalgesellschaft" erstellt. Dies ist eine trickreiche Ausnutzung von Gesetzeslücken, um die finanzielle Lage undurchsichtig zu machen. Die Absurdität dieser Verschleierung ist in der Berliner Immobilienbranche beispiellos. 	<p>Kenntnisnahme Die Eigentumsverhältnisse innerhalb der Vorhabenträgerin (UTB Construction & Development GmbH) sind für den Bebauungsplan nicht relevant und müssen daher nicht offengelegt werden.</p>

		Vorhabenträgerin	<p>Irreführende Kommunikation und erschwerte Beteiligung</p> <p>Die Kommunikation des Investors und des Bezirks war nicht ehrlich, und die Bürgerbeteiligung war unzureichend.</p> <p>1. Verheimlichung der Partnerschaft: Als der Entwickler das WoHo-Konzept 2018 der Öffentlichkeit vorstellte, wurde die schon damals bestehende Verbindung zum Schattenpartner DVI Gruppe "in keiner Weise erwähnt". Der Entwickler trat als "unabhängiger Entwickler" auf.</p> <p>2. Falsche Aussagen zum Eigentum: Der Entwickler hat falsche Aussagen über das Eigentum des Grundstücks gemacht. Im Jahr 2020 sagte er bei einer Veranstaltung, wenn das Projekt scheitert, geht es "wieder zurück an den Vor-Eigentümer," was damals den Fakten nicht entsprach. Auch die Aussage, das Grundstück sei auf dem "ganz normalen Grundstücksmarkt" gekauft worden, ist fraglich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Eigentumsverhältnisse innerhalb der Vorhabenträgerin (UTB Construction & Development GmbH) sind für den Bebauungsplan nicht relevant und müssen daher nicht offengelegt werden.</p>
		Beteiligung	<p>3. Fehlender Partizipationsworkshop: Das Berliner Hochhausleitbild verlangt, dass mindestens ein Beteiligungsworkshop organisiert wird. Dieser wurde zwar angekündigt, aber bis heute nicht durchgeführt.</p> <p>4. Versteckte Informationen: Der zugrunde liegende LOI (Letter of Intent) wurde der Öffentlichkeit nie zugänglich gemacht. Das Fehlen dieses Dokuments verunmöglicht mir, die Begründung des Projekts zu prüfen.</p> <p>5. Irreführende Werbeveranstaltung: Die sogenannte "Nachbarschaftswerkstatt" war irreführend und hatte den Charakter einer Verkaufs- oder "Werbeveranstaltung für das WoHo". Die Einladung war sehr abstrakt, sodass den Betrachtern nicht klar wurde, dass es um ein konkretes Hochhausprojekt ging.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Veranstaltung am 09.03.2020 handelte es sich um eine "Nachbarschaftswerkstatt". Die Anforderungen zur Beteiligung nach dem Hochhausleitbild wurden erfüllt.</p> <p>Auch die sonstigen Verfahrensschritte wie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und die öffentliche Auslegung wurden durchgeführt.</p> <p>Der LOI ist für die Abwägung des Bebauungsplans nicht relevant. Daher wurde er nicht veröffentlicht. Er wird durch den Durchführungsvertrag abgelöst, der veröffentlicht wurde.</p>
		Zahlen in	Formelle Mängel und widersprüchliche Planungsdaten	<p>Kenntnisnahme</p>

		Begründung und Gutachten	<p>In den ausgelegten Planungsunterlagen gibt es formelle Mängel und widersprüchliche Angaben.</p> <p>1. Widersprüchliche Kennzahlen: Ich habe gesehen, dass verschiedene Dokumente unterschiedliche, wichtige Kennzahlen enthalten, zum Beispiel bei der Geschossflächenzahl (GFZ) mit Werten von 7,6 bzw. 8,0 bzw. 9,1. Solche Abweichungen sind nicht nur formal zu beanstanden, sondern führen zu der Vermutung, dass der Abwägung fehlerhafte Zahlen zugrunde gelegt wurden.</p> <p>2. Irreführende Darstellung der Nutzungen: Die Aussage, das Hochhaus bestehe aus "75% Wohnen und 25% Gewerbe, sowie öffentliche Flächen," ist mathematisch irreführend und manipulierend. Die öffentlichen Flächen werden mithilfe des Wortes "so wie" extra angerechnet, um das Bild zu beschönigen.</p>	<p>Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnte. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p> <p>Hinsichtlich der Zahlen zu den für das Wohnen genutzten Flächen ist zu berücksichtigen, dass in der Begründung die Geschossfläche Wohnen genannt wird, während das Gutachten die Nutzungsflächen Wohnen (ohne Technikflächen, Verkehrsflächen, Konstruktions-Grundflächen) betrachtet.</p> <p>Der zitierte Satz zur Nutzungsverteilung ist weder Teil der Begründung noch der Vorhabenbeschreibung oder des Durchführungsvertrags.</p>
		Visualisierungen	<p>3. Nicht legitime Visualisierung: Die Verwendung von ikonographischen Schemata wie "Herzchen" im Hinterhof oder überdimensionierten Bäumen auf Dächern ist ein nicht legitimes Mittel der psychologischen Beeinflussung. Solche Tricks und Verfälschungen wurden im gesamten Prozess der Planungs-Visualisierungen eingesetzt, um das Projekt freundlicher wirken zu lassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ikonographischen Schemata oder überdimensionierten Bäumen auf Dächern sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans oder der Projektplanung zum Bebauungsplan. Alle in den Gutachten und der Projektplanung verwendeten Visualisierungen sind neutral und nicht verfälschend.</p>
	Bürger*in 30.11.2025	Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe	<p>0. Abstandsflächen und die Privilegierung privater Interessen</p> <p>Der aktuelle Lageplan zeigt, dass ein großer Teil der erforderlichen Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke ausgelagert wird. Das überrascht bei einer Grundstücksüberbauung von 80 % und einer Gebäudehöhe von 98m zwar nicht. Überraschend ist jedoch, dass zwei weitere Lagepläne gibt, die eine mögliche</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargelegt, waren für das Grundstück der Fanny-Hensel-Schule (Schöneberger Straße 23, 24) keine zusätzlichen Bebauungsmöglichkeiten zu untersuchen, da das Grundstück gemäß den Festsetzungen des Bebauungsplans VI-150g-1 bereits vollständig bebaut ist. Eine zusätzliche</p>

		<p>fiktive Bebauung mit der geplanten Hochhausbebauung für das angrenzende private Grundstück prüfen, während eine solche Prüfung für die Grundstücke in öffentlichem Eigentum (Berliner Wasserbetriebe sowie das Grundstück der Fanny-Hensel-Schule) nicht erfolgte.</p> <p>Damit werden potenzielle Nachverdichtungsoptionen auf öffentlichem Grund von vornherein ausgeschlossen. Für mich stellt dies eine indirekte Privatisierung öffentlichen Raums zugunsten eines einzelnen Investors dar.</p> <p>Der Schulstandort der Fanny-Hensel-Schule wäre erheblich betroffen:</p> <p>Einschränkungen für eine spätere Erweiterung, die angesichts zusätzlicher Bevölkerungszuwächse dringend erforderlich sein könnte, sowie eine massive Verschattung der Pausen- und Sportflächen. Zusätzlich wären auch die PV-Anlagen des Bezirks auf dem Hochbunker von Verschattung betroffen.</p>	<p>Bebauung des Grundstück der Berliner Wasserbetriebe (Schöneberger Straße 21) wurde nicht untersucht, da sie - unter Berücksichtigung der für das Grundstück Schöneberger Straße 21A angenommenen fiktiven Bebauung - durch das Vorhaben nicht beeinflusst würde.</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig.</p> <p>Die Besonnung des Schulgeländes wurde untersucht und ausgewertet. Eine relevante Minderung des Solarertrags ist nicht zu erwarten.</p>
	Fachgutachten (allgemein)	<p>I. Mängel in den Fachgutachten und unvollständige Prüfungen</p> <p>Die vorliegenden Gutachten sind in ihrer Methodik, Datengrundlage und ihrem Umfang als fehlerhaft oder unvollständig zu bewerten, weshalb eine Abwägung auf Basis dieser Unterlagen nicht haltbar ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Einschätzung wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung im Einzelnen s. u.</p>
	Verkehr (Verkehrszahlen) Verkehr (Stellplätze) Verkehr (Abfallentsorgung)	<p>1. Fehlerhafte Annahmen im Verkehrsgutachten</p> <p>Das Verkehrsgutachten stützt sich auf eine fehlerhafte Datengrundlage, was zur Unterschätzung der Verkehrswerte zu Lasten der Nachbarn führt.</p> <p>Veraltete Verkehrszahlen:</p> <p>Die Modellierung basiert auf Hochrechnungen veralteter Verkehrszahlen (LKW 2014, andere KFZ 2015/2016). Seit 2014 bzw. 2015/2016 hat der Individualverkehr und insbesondere der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Verkehrszahlen</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin</p>

		<p>Lieferverkehr durch Onlinehandel massiv zugenommen.</p> <p>Unberücksichtigte Quellverkehre:</p> <p>Das Modell berücksichtigt weder die zusätzlichen Quellverkehre noch die Parkplatzbedarfe kürzlich realisierter oder geplanter Bauvorhaben in der Nähe, wie das CA Immo Bürogebäude GrasBlau (ca. 80 Stellplätze), das Anhalter 'Exil'-Museum oder die geplante Urbane Mitte (erwartetes Aufkommen von rund 15.920 Nutzern/Tag).</p> <p>Fehlende Berücksichtigung von Verdichtungen:</p> <p>Weitere seit 2015 erstellte Büro- und Wohngebäude im 500 m-Umkreis wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Mangelhafte Stellplatzprognose:</p> <p>Die angenommene Anzahl von 60 TG-Stellplätzen erscheint angesichts von ca. 60 Eigentumswohnungen im Hochpreissegment (über 13.000 EUR/qm) vollkommen naiv und weltfremd. Es ist zu befürchten, dass ein eklatanter Parkplatzdruck zusätzliche Quellverkehre durch Parkplatzsuchende induziert.</p> <p>Müllentsorgungsverkehr:</p> <p>Die Entsorgung der Müllsammelstelle, die sich direkt nordöstlich der TG-Ein- und Ausfahrt konzentriert, ist nicht modelliert und wird zu zusätzlichen Verkehrsstörungen führen.</p>	<p>für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es werden auch Nachverdichtungen und größere städtebauliche Projekte berücksichtigt, weshalb die Quell- und Zielfahrten von Einzelvorhaben hier nicht extra in die Berechnung eingestellt werden müssen. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Die angesetzte Menge und tageszeitliche Verteilung des vorhabeninduzierten Verkehrs basieren auf empirisch belegten Erfahrungswerten, deren Anwendung von den zuständigen Behörden anerkannt ist.</p> <p>Stellplatzprognose</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die</p>
--	--	---	--

				<p>Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrradstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p>
--	--	--	--	--

				<p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehen Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot. - Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen
--	--	--	--	---

				<p>Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. - Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die
--	--	--	--	--

				<p>geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.</p> <p>Abfallentsorgung</p> <p>Die Standplatzbestätigung liegt seitens der BSR vor, was auf Seite 59 der VU erläutert wird. Die Schleppkurvenanalyse liegt im Anlagenband vor. Zusätzliche Behinderungen durch die Müllabfuhr sind ebenfalls nicht zu erwarten, da die Müllentleerung auf dem Plangebiet und nicht auf der Schöneberger Straße stattfindet. Der zum Vorhaben gehörende Lieferverkehr wird ebenfalls auf das Plangebiet geleitet und findet nicht in zweiter Reihe statt.</p>
		Lärmschutz (Anfahr- und Bremsgeräusche)	<p>2. Fehlerhafte Annahmen im Lärmgutachten</p> <p>Das Lärmgutachten ist als Grundlage für die Abwägung ungeeignet, da es nicht alle lärmrelevanten Aspekte berücksichtigt und auf nicht belastbaren Verkehrszahlen beruht.</p> <p>Unzureichende Modellierung des Anfahr- und Bremslärms:</p> <p>Die Störwirkung wurde nur auf Ampelknotenpunkte bezogen, nicht aber auf die zahlreichen zusätzlichen Einfahrten (TG Schöneberger Str. 11, TG WoHo, Stellplätze CA Immo Grasblau) und erwartbare Behinderungen durch Müllabfuhr oder Lieferverkehr in zweiter Reihe.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Grundlage zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms stellen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019 (RLS-19) dar. Diese sehen lediglich für Knotenpunkte (Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre) Zuschläge für Anfahr- und Bremsgeräusche vor. Durch das Vorhaben wird nur ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist eine signifikante Verschlechterung des Verkehrsflusses in der Schöneberger Straße somit nicht zu erwarten. Zusätzliche Behinderungen durch die Müllabfuhr sind ebenfalls nicht zu erwarten, da die Müllentleerung auf dem Plangebiet und nicht auf der Schöneberger Straße stattfindet. Der zum Vorhaben gehörende Lieferverkehr wird ebenfalls auf das Plangebiet geleitet und findet nicht in zweiter Reihe statt.</p>
		Lärmschutz (Verkehrszahlen)	<p>Veraltete Emissionsdaten:</p> <p>Die besonders lärmrelevanten Anteile des LKW-Verkehrs</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung</p>

			<p>basieren auf veralteten Werten (Umweltatlas 2014) und werden dem massiven Anstieg des urbanen Güterverkehrs nicht gerecht.</p>	<p>weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es ist anzumerken, dass die Planungen eine Anlieferung des Plangebäudes überwiegend mittels Transporter vorsehen. Eine planinduzierte Zunahme des Lkw-Verkehrs wird somit entgegengewirkt.</p>
		Lärmschutz (tieffrequente Geräusche)	<p>Fehlendes Tieffrequenz-Monitoring: Tieffrequente Geräusche, insbesondere vom Tempodrom (Bässe bei Konzerten) und von großen Rückkühlwerken (Grasblau, WoHo), wurden nicht detailliert untersucht oder vorschnell als nicht relevant eingestuft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In Übereinstimmung mit den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird es wegen der massiven Bauweise, der Art des Veranstaltungsbetriebs, der Entfernung zwischen dem Tempodrom und dem Vorhaben und der in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben bereits bestehender nachts schutzbedürftiger Nutzungen als unwahrscheinlich eingeschätzt, dass das Vorhaben schädlichen Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche nach Nummer 7.3 TA Lärm ausgesetzt sein wird. Beschwerden über Belästigungen durch tieffrequente Geräusche sind dem Umwelt- und Naturschutzamt nicht bekannt und wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren auch sonst nicht vorgetragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass die für tieffrequenten Geräuschen</p>

				<p>maßgebliche DIN 45680:1997-03 zur Beurteilung auf Schallmessungen in potentiell betroffenen Räumen abstellt. Eine Methodik zur prognostischen Beurteilung enthält die Norm nicht. Auch sonst existieren keine allgemein anerkannten Verfahren für eine Prognose.</p> <p>Da die Ausbreitung von tieffrequentem Schall innerhalb eines Gebäudes stark von den Raumgeometrien, der Baukonstruktion und den Baumaterialien abhängt, erfordern die zur Verfügung stehenden Prognoseverfahren eine möglichst genaue Kenntnis dieser Einflussgrößen. Da diese zum jetzigen Planungsstand nicht bekannt sind, wurde entschieden, im Vorfeld des Baugenehmigungsverfahrens eine auf Messungen basierende Ausbreitungsrechnung zu erstellen. Auf dieser Grundlage sollen mögliche weitere Handlungserfordernisse identifiziert werden, wobei auch geprüft wird, ob die bereits durch den A-bewerteten Anteil des Anlagenlärms erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung der möglichen tieffrequenten Geräuscheinwirkungen ausreichen dimensioniert sind. Der Durchführungsvertrag wird um eine entsprechende Regelung ergänzt.</p>
		Lärmschutz (Anlagen Berliner Wasserbetriebe)	<p>Fehlende Berücksichtigung von Nachbargeräuschen und Techniklärm:</p> <p>Die Geräusche der Berliner Wasserbetriebe (Pumpgeräusche, Summern) wurden nicht modelliert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schallrelevanten Anlagen des Abwasserpumpwerks befinden sich innerhalb einer geschlossenen Gebäudefassade. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist somit von einer effektiven Abschirmwirkung für die Schallemissionen der Anlagen auszugehen, wodurch an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen lediglich nachrangige Schallimmissionen zu erwarten sind. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen sowie die bestehende Wohnbebauung entlang der Schöneberger Straße sprechen zudem für ein geringes Konfliktpotenzial zwischen Abwasserpumpwerk und Umgebung. Relevante Schallemissionen konnten im Rahmen der Ortsbegehung nicht</p>

				festgestellt werden. Die vorgesehene Gebietsnutzung des Plan-gebiets als urbanes Gebiet (MU) begegnet ohnehin bereits der vorliegenden räumlichen Nachbarschaft von gewerblichen Nutz-flächen und Wohnbebauung mit erhöhten Immissionsricht- und Orientierungswerten. Eine zusätzliche Berücksichtigung der mög-lichen Geräuscheinwirkungen durch das Abwasserpumpwerk auf das Plangebiet wird dementsprechend als nicht erforderlich be-trachtet.
		Lärmschutz (haus-technische Anla-gen Vorhaben)	Ebenso fehlt eine Modellierung der Schallemissionen durch Be-lüftung, Klimatechnik oder Heizung des Hochhauses, insbeson-dere bei Einsatz von Wärmepumpen oder Geothermie-Pumpen.	Kenntnisnahme Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersu-chung wer eine Berücksichtigung der haustechnischen Anlagen als Anlagenschallquelle nicht erforderlich. Erhebliche Belästigun-gen sind wegen der Lage der Anlagen auf dem Dach nicht zu befürchten. Der Einsatz von Wärmepumpen ist nicht geplant. Oh-nehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, im Betrieb die Immis-sionsrichtwerte der TA Lärm einzuhalten. Potenzielle Lärmkon-flikte gehen als nicht zu Lasten der Nachbarn.
		Lärmschutz (haus-technische Anla-gen Nachbar-grundstück)	Unrealistische Annahmen zum Gewerbelärm und Nachtverkehr: Die Emissionsdaten für das Nachbargebäude "Grasblau" sind unsicher, basieren auf pauschalen Erfahrungswerten und nehmen eine ungesicherte Leistungsreduzierung der Anlagen um 50 % nachts an.	Kenntnisnahme Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Unter-suchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt.
		Lärmschutz (Gastronomie)	Auch die Annahme von nur vier Fahrten in die Tiefgarage zwi-schen 5 und 6 Uhr nachts erscheint für ein Gebäude mit Gastro-nomie und kultureller Nutzung unrealistisch.	Kenntnisnahme Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung ba-sieren die angesetzte Menge und tageszeitliche Verteilung des vorhabeninduzierten Verkehrs auf empirisch belegten Erfahrungs-werten, deren Anwendung von den zuständigen Behörden

				anerkannt ist. Die als Grundlage für die Abschätzung verwendeten Studien etc. werden in der Verkehrsuntersuchung benannt.
		<p>Lärmschutz (Anlieferung)</p> <p>Lärmschutz (Abfallentsorgung)</p>	<p>Unterschätzung des Schwerlastverkehrs:</p> <p>Für die Anlieferung werden primär Transporter angenommen, obwohl Schwerlastverkehr (Lkw) für Müllabfuhr und Palettenlieferung unvermeidbar ist und deutlich höhere Schalleistungspegel aufweist. Das Lärmgutachten berücksichtigt diese nicht explizit im internen Bereich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die über den Durchführungsvertrag gesicherte Objektplanung sieht lediglich Nutzungen vor, die zum ganz überwiegenden Teil die Nutzung von Transportern zur Anlieferung erwarten lassen. Neben der Wohnnutzung sind kleine Gewerbebetriebe, Büros, Räume für freie Berufe und Anlagen für soziale Zwecke geplant. Die Anlieferung durch LKW konnte daher vernachlässigt werden. Auch hinsichtlich einer möglichen Anlieferung im öffentlichen Straßenraum werden die daraus resultierenden Lärmimmissionen nicht als so relevant eingeschätzt, dass eine vertiefte Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich wäre.</p> <p>Ohnehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, die Einhaltung der TA Lärm im Betrieb sicherzustellen. Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass eine aktualisierte Schalluntersuchung mit Einreichung eines Bauantrags vorzulegen ist, wenn sich die Planung im weiteren Verfahren dahingehend ändert, dass eine Anlieferung mit LKWs stattfindet.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum - wo die Entleerungen stattfinden werden - durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach</p>

				Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.
		Lärmschutz (aktive Maßnahmen)	<p>Fokus auf Passiven Schallschutz:</p> <p>Die Lösung von Konflikten wird fast ausschließlich durch passive Maßnahmen (dicken Fenster, verglaste Loggien) gelöst, was die Wohnqualität erheblich einschränkt. Aktiver Schallschutz (wie Flüsterasphalt) wird als unverhältnismäßig abgelehnt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung identifiziert verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen, die zur Kompensation geeignet sind: Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den umliegenden Straßenabschnitten und den Einbau einer lärmindernden Fahrbahnschicht. Hierbei handelt es sich jedoch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in die Kompetenz der Verkehrsverwaltung fallen. Die Anordnung solcher Maßnahmen im Bebauungsplan entzieht sich demnach der Regelungskompetenz des Plangebers und kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens nach übergeordneten Kriterien ohne bodenrechtlichen Bezug erfolgen. In der Untersuchung definierte „Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder Straßenbahnausgestaltung mit „Flüsterasphalt“ liegen in der Hand der Gemeinde.</p>
		Besonnung und Belichtung (Vorgehensweise Gutachten)	<p>3. Verschattung, Solarertrag und Tageslicht</p> <p>Die Besonnungsstudie ist methodisch mangelhaft und verschleiern die massiven Auswirkungen auf die Nachbarschaft, insbesondere in den Wintermonaten.</p> <p>Methodische Fehler bei der Normenanwendung:</p> <p>Statt der vorgeschriebenen Innenwandebene (DIN EN 17037) wurde die Verschattung unzulässig auf Fassadenebene dargestellt. Die Studie stützt sich zudem auf veraltete DIN-Normen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Untersuchung der Besonnung erfolgte auf Grundlage der DIN EN 17037:2018 mit Stand vom Mai 2022. Dies ist die aktuell geltende Norm.</p> <p>Die in der Tageslichtuntersuchung gewählte zweistufige Vorgehensweise zur Untersuchung der Besonnung (1. Stufe: Identifikation eindeutig unkritischer Bereiche durch Betrachtung auf Fassadenebene; 2. Stufe Untersuchung ggf. kritischer Bereiche gemäß DIN EN 17037 auf Innenwandebene) ist fachlich nicht zu beanstanden. Eine Besonnungsdauer von 3 Stunden entspricht bereits der „mittleren Empfehlungsstufe“ zur Besonnung der DIN EN 17037. Bei einer Besonnungsdauer von 3 h auf Fassadenebene</p>

				kann laut Gutachter ohne weitere Untersuchungen sicher von Einhaltung der Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 ausgegangen werden. Eine weitere Berechnung ist daher nicht erforderlich.
		Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)	<p>Beschönigung durch Stichtagswahl:</p> <p>Die Studie fokussiert sich ausschließlich auf den günstigsten Stichtag, den 21. März (Tag-und-Nachtgleiche). Der kritischste Tag, der 21. Dezember (Wintersonnenwende), ergibt ein völlig anderes Bild:</p> <p>Die direkte Sonne reduziert sich von 5 Stunden ohne WoHo auf nur 1,5 Stunden mit WoHo. Die Behauptung einer Reduktion von nur „bis zu 15 %“ ist irreführend, da die tatsächliche Verschlechterung massiv ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (meteorologische Einflüsse)</p> <p>Besonnung und Belichtung (Vegetation)</p>	<p>Ausschluss relevanter Faktoren:</p> <p>Meteorologische Einflüsse (Bewölkung, diffuse Strahlung) wurden nicht einbezogen. Ebenso wurde die Verschattung durch bestehenden dichten Bewuchs (Platanen) an der Hafenplatz-Seite unberücksichtigt gelassen, was die Ergebnisse nur theoretischer Natur macht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine diffuse Strahlung bei bewölktem Himmel wurde normgemäß in jeder Tageslichtberechnung zugrunde gelegt. Eine direkte Besonnung wird normgemäß nur bei der Untersuchung der direkten Besonnung unterstellt.</p> <p>Die Vorgehensweise bei der Vegetation entspricht der DIN EN 17037 bzw. DIN 5034-1. Gründe für ein Abweichen von den Vorgaben sind nicht erkennbar.</p> <p>Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich zur Beurteilung der direkten Besonnung die Bestandssituation mit der Plansituation verglichen wird. Sollte unüblicherweise Bewuchs, trotz der sehr variablen Randbedingungen (jahreszeitlich variable Belaubung/ Wuchshöhe/ Rückschnitt/ Fällung etc.), Berücksichtigung in den Untersuchungen finden, so sind bei Vergleich der Bebauungssituationen die Effekte gleich und heben sich gegenseitig</p>

				auf.
		Besonnung und Belichtung (passiver Solarertrag)	<p>Beeinträchtigung bauklimatischer Belange:</p> <p>Die extreme Verschattung macht das passive Solar-Ertragskonzept der IBA '87 Wohnanlage, realisiert durch weiträumige Glasflächen und Wintergärten, zunichte. Dies führt zu erheblichen Nachteilen für die Bewohner (immens steigende Heizkosten) und Risiken wie Feuchtigkeitszunahmen und Schimmelbildung in den Wintergärten. Die Möglichkeit solarer Strom- und Wärmeerzeugung wird in den energetisch relevanten Mittagsstunden ökonomisch sinnlos.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten. Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden.</p> <p>Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.</p>
		Besonnung und Belichtung (Verschattung Grünanlagen)	<p>Verschattung von Freiflächen:</p> <p>Die Beurteilung der Freiflächen wurde unvollständig durchgeführt. Die Beeinträchtigung der Grünflächennutzung durch Verschattung, insbesondere der Grünflächenverbindung 'Anhalter Steg' und des annähernd lichtlosen Hofes, ist problematisch. Die massiven Überhänge des Turms schaffen lichtlose, erdrückende Dunkelräume, welche die Aufenthaltsqualität drastisch mindern. Auch der Mendelssohn-Bartholdy-Park wurde nicht betrachtet, obwohl eine Verschattung zu erwarten ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine gutachterliche Untersuchung des Mendelssohn-Bartholdy-Parks war nicht erforderlich, da ohne vertiefte Untersuchungen erkennbar ist, dass die zusätzlichen Verschattungen kein Maß erreichen, das die Erholungseignung der Anlage relevant beeinträchtigt. In den Vormittagsstunden kann der Schatten des Vorhabens Teilbereiche der Parkfläche zwar erreichen, dieser Teilschatten wandert aber schnell weiter, sodass ab 11.00/12.00 Uhr der Park durch keinen Schattenwurf der Planung betroffen sein</p>

				<p>kann. Unabhängig davon besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung der bisherigen Situation für eine öffentliche Freifläche.</p> <p>Ferner ist in Rechnung zu stellen, dass die Abstandsflächen des Vorhabens die Mitte der Schöneberger Straße nicht überschreiten. Sie dürften aber - ohne dass der Bebauungsplan dazu Regelungen treffen müsste - nach § 6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln auch bis zu deren Mitte auf öffentliche Grünflächen fallen.</p> <p>Die Einschätzung es würden „lichtlose, erdrückende Dunkelräume“ geschaffen, entspricht erkennbar nicht den Tatsachen und wurde durch die Tageslichtuntersuchung widerlegt.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Höhenmonitoring)</p>	<p>4. Artenschutz und Mikroklima (Umweltgutachten)</p> <p>Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist erhebliche methodische Schwächen auf und ignoriert wichtige indirekte Wirkfaktoren.</p> <p>Unzureichendes Monitoring in der Höhe:</p> <p>Die Fledermausuntersuchung beschränkte sich auf bodengebundene Detektorbegehungen, obwohl hochfliegende Arten (Großer Abendsegler) nachgewiesen wurden. Das Kollisionsrisiko in den höheren Luftschichten, das bei einem 98 m hohen Bauwerk relevant ist, wurde methodisch nicht erfasst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kartierungsumfang und Methodik wurden vor Durchführung mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stellt der geplante Turm ein schmales Einzelgebäude dar, welches von Fledermäusen in der Regel gut umflogen werden kann. Die Flugaktivitäten der vorkommenden Fledermausarten sind durchschnittlich bis unterdurchschnittlich für einen innerstädtischen Lebensraum. Die nachgewiesenen Flugrouten verlaufen überwiegend am Rande des Plangebietes.</p> <p>Im Hinblick auf die nach den Ergebnissen der faunistischen Kartierungen nur geringe Lebensraumeignung des Plangebiets für Fledermäuse und das geringe Kollisionsrisiko dieser Artengruppe mit Gebäuden ist ein Höhenmonitoring nicht erforderlich.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Aktualität)</p>	<p>Veraltete Datengrundlage:</p> <p>Die faunistischen Kartierungen fanden 2022 statt. Angesichts eines wahrscheinlichen Baubeginns 2025 oder später sind die Daten älter als die oft geforderten zwei Jahre. Eine</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist die Aktualität der Kartierungen nach den in Berlin üblichen Methodenstandards ausreichend, zumal sich die</p>

			Aktualisierungsbegehung ist zwingend erforderlich.	<p>naturräumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet seit der Kartierung nicht relevant verändert haben. Kartierungen haben danach in der Regel eine Gültigkeit von 5 Jahren. Damit sind die vorliegenden Kartierungen noch bis 2027 als Grundlage für die Bewertung der artenschutzfachlichen Belange zum Bebauungsplan anwendbar.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass, zum Schutz von Vogelniststätten und Fledermausquartieren, vor Beginn von Abrissarbeiten, Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen eine nachweisbare Sichtkontrolle auf Nester und Fledermausquartiere vorzunehmen ist.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Mikroklima)	<p>Fehlende Betrachtung indirekter Wirkfaktoren: Der Bau verändert das Mikroklima (Windverwirbelungen, Verschattung) des angrenzenden Mendelssohn-Bartholdy-Parks, der als attraktives Jagdgebiet für Zwergfledermäuse identifiziert wurde. Die Auswirkungen dieser mikroklimatischen Veränderungen auf das Jagdhabitat fehlen in der Bewertung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auch angesichts der Ergebnisse der mikroklimatischen Untersuchung und der Tageslichtuntersuchung ist eine solche Bewertung nicht erforderlich. Die potentiellen Auswirkungen sind erkennbar so gering, als das Ergebnis der Abwägung beeinflussen könnten.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vogelschlag)	<p>Ungenügender Vogelschutz: Bei einem Gebäude, das die Umgebung deutlich überragt und als Barriere fungiert, fehlt eine spezifische Risikoanalyse für den Standort und die Höhe, insbesondere für nächtlich ziehende Vögel (Lichtfangschlag). Die Maßnahmen sind nur "Soll"-Bestimmungen, und die Festlegung verbindlicher technischer Parameter (z. B. Reflexionsgrad) bereits im B-Plan fehlt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist auf Grund der Kubatur des Hochhauses davon auszugehen, dass ein umfliegen grundsätzlich gut möglich ist. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag benennt mit Maßnahme V5 die Maßnahmen, die auf den nachfolgenden Planungsebenen zu Vermeidung des Vogelschlags beachtet werden sollen.</p> <p>Eine weitere Konkretisierung ist auf Ebene des Bebauungsplans nicht möglich, da die dazu erforderliche Objektplanung noch nicht vorliegt. Konkrete Gebäudeplanungen liegen auf Ebene des Bebauungsplans nicht vor und können daher nicht spezifisch geprüft und optimiert werden.</p>

				Regelungen zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Vögel sind im Durchführungsvertrag verbindlich festgehalten.
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vergrämung)	<p>Kritische Vergrämungsstrategie:</p> <p>Die vorgeschlagene Strategie, durch kontinuierlichen Baubetrieb vor der Brutzeit eine Ansiedlung zu verhindern ("Vergrämung"), ist rechtlich und fachlich kritisch, insbesondere wenn nicht im Vorfeld Ausgleichshabitats (Nistkästen) bereitgestellt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist nicht auszuschließen, dass zum Zeitpunkt der bauvorbereitenden Maßnahmen Vögel in den Vegetationsstrukturen nisten. Daher empfiehlt die Bauzeitenregelung unter Berücksichtigung der längeren Brutzeiträume der nachgewiesenen Amsel einen Beginn im Winter (vor Beginn der Brutzeit). Um zu vermeiden, dass sich während Baupausen Vögel ansiedeln und mit der Brut beginnen, womit bei Störung dieser durch Wiederaufnahme der Baumaßnahme ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vorliegen kann, sollte die Baumaßnahme kontinuierlich weitergeführt werden.</p>
		Verfahren gem. § 13aBauGB Klimaschutz (Klimabilanz)	<p>II. Konzeptionelle, Städtebauliche und Ökologische Kritikpunkte</p> <p>Die Planung steht in massivem Konflikt mit städtebaulichen Zielen, den Belangen der Nachbarschaft und ökologischen Anforderungen.</p> <p>1. Verstoß gegen Klimaschutz und fehlende Umweltprüfung</p> <p>Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens im beschleunigten Verfahren nach § 13aBauGB ohne umfassenden Umweltbericht ist angesichts der Größe und Komplexität des Hochhausbaus ungeeignet.</p> <p>Fehlende Umweltprüfung und Klimabilanz:</p> <p>Aufgrund der fehlenden Umweltprüfung besteht die Gefahr, dass massive Umweltauswirkungen unerkannt bleiben. Es wird dringend eine umfassende Klimabilanz des Bauvorhabens gefordert, die die Effekte durch erhöhte Emissionen bei Hochbauten, die Verluste durch Verschattung und den verminderten thermischen Solarertrag in Bestandsbauten berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens richtet sich in erster Linie nach dem Umfang der zulässigen Grundfläche. Diese ist vorliegend relativ gering. Daher ist das beschleunigte Verfahren anwendbar. Die Höhe des Gebäudes ist nicht entscheidend.</p> <p>Trotzdem müssen alle Umweltauswirkungen des Vorhabens gerecht in die Abwägung eingestellt werden. Das ist passiert.</p> <p>Die Erstellung einer Klimabilanz war nicht erforderlich. Grundsätzliche Klimabilanzen der Bauform Hochhaus sind nicht Aufgabe eines Bebauungsplans. Die Verringerung des Solarertrags an den Bestandsbauten ist zu gering, als das eine vertiefte Untersuchung gerechtfertigt wäre.</p>

		<p>Klimaschutz (Bauform Hochhaus)</p>	<p>Bauform im Konflikt mit Nachhaltigkeit: Die Bauform eines 29-Geschossers ist mit einem erheblichen Mehraufwand an Material, Energie, Kosten und Emissionen verbunden, sowohl in der Errichtung (ca. 50 % höhere Baukosten) als auch im Unterhalt. Hochhäuser schaden dem regionalen Klima durch Strömungsveränderung (Hitzeinseln) und können den Luftaustausch in der Metropole Berlin verstellen.</p>	<p>Kenntnisnahme Dass bei einem Hochhaus mit einem Mehraufwand bezüglich Material, Energie, Kosten und Emissionen zu rechnen ist, ist zutreffend. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass der Bau von Hochhäusern grundsätzlich den gesetzlichen Anforderungen zum Klimaschutz widerspricht. Zentrales Ziel der Planung ist die Schaffung von Planungsrecht für ein urbanes, gemischt genutztes Hochhaus. Zu den Gründen für diese Entscheidung wird auf die Ausführungen in der Begründung verwiesen. Der Klimaschutz (hier Freisetzung von Treibhausgasen beim Bau und Betrieb des Gebäudes) ist mit seinem ihm zukommenden hohen Gewicht in die Abwägung eingestellt worden.</p>
		<p>Biotopflächenfaktor</p>	<p>Bioklimatische Verschlechterung und BFF: Eine "Verbesserung der bioklimatischen Situationen und der Durchlüftung" wird verordnet, das Gegenteil ist jedoch absehbar. Der Biotopflächen-Faktor (BFF) wird mit 0,36 statt der planerischen Vorgabe von 0,6 eklatant unterschritten. Zudem sind die Grünflächen in der Höhe (15., 22., 29. Stockwerk) für Fledermäuse und Insekten praktisch nicht erreichbar.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen. Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.01.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk - auf dem die Forderung eines Biotopflächenfaktors von 0,6 fußt - ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden. Hinzu kommt, dass die 2019 verwendete Berechnungsmethodik nicht mehr dem aktuellen, für den Bebauungsplan verwendeten Berechnungsstandard entspricht und daher die Werte nicht vergleichbar sind. Hauptunterschied zwischen den beiden Rechenmodellen ist, dass gebäudebezogene Maßnahmen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Rückhaltung von Regenwasser)</p>

				<p>oberhalb der Hochhausgrenze nach dem aktuellen Rechenmodell nicht mehr anrechenbar sind. Aus diesem Grund erreichen die aktuellen Berechnungen auch nicht mehr den BFF des Wettbewerbsergebnisses. Weitere Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll sind und über den DV gesichert werden (z. B. die Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartiere für Fledermäuse), sind im BFF ebenfalls nicht abbildbar.</p>
		Biotopverbindung	<p>Klimaökologischer Ausgleichsraum:</p> <p>Die massive Bebauung unterbricht die Freiluft- und Biotopverbindung Gleisdreieckpark / Anhalter Bahnhof / Mendelssohn-Bartholdy Park jäh.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Biotopverbindung zwischen Mendelssohn-Bartholdy-Park und Elise-Tilse-Park wird im Bestand durch die Grünverbindung Anhalter Steg sichergestellt. Das Vorhabengrundstück spielt für die Verbindung keine relevante Rolle. Diese Situation wird sich mit Umsetzung der Planung nicht verschlechtern, tendenziell eher verbessern.</p> <p>Auf die Luftströmung wird das Vorhaben nach den Ergebnissen der mikroklimatischen Untersuchung nur kleinräumig negative Auswirkungen haben. Der Anhalter Steg ist nicht betroffen.</p>
		FNP	<p>2. Kollision mit Flächennutzungsplan (FNP) und städtebauliche Inkompatibilität</p> <p>Vernichtung der Grünverbindung:</p> <p>Die massive Planung vernichtet die Grünfläche fast vollständig und wirkt als Pfropfen, der die räumliche Verbindung der Grünzüge kappt. Die Aufenthaltsqualität und ökologische Biotop-Qualität werden durch Verschattung und erdrückende Wirkung massiv vermindert ("schluchtartiger Charakter").</p> <p>Unklare Entwickelbarkeit:</p> <p>Die Entwickelbarkeit aus dem FNP ist zum jetzigen Planungsstand nicht abschließend prüfbar. Es fehlt der Nachweis, dass trotz Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargestellt, ist der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelbar. Entsprechend ist auch keine FNP-Änderung erforderlich.</p> <p>Der Geltungsbereich ist nicht als Grünfläche dargestellt. Die Darstellung einer Grünverbindung in symbolischer Breite wird durch die bestehende, funktionsfähige und öffentliche Grünanlage "Schöneberger Str. 22A -Veloroute zum Anhalter Bahnhof" bereits umgesetzt. Gründe, warum die bestehende Grünanlage zur Umsetzung der Darstellung nicht ausreichend sein sollte, sind nicht ersichtlich. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grünverbindung gem. FNP sind bei der Umsetzung der Planung nicht zu</p>

			Nutzung keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.	<p>erwarten. Die Schaffung einer weiteren öffentlichen Wegeverbindung über das Vorhabengrundstück wird im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Das zuständige Referat IB SenStadt wurde an der Planung beteiligt. Die o. g. Einschätzung der Entwickelbarkeit aus dem FNP wird geteilt.</p>
		Denkmalschutz Städtebauliche Erhaltungssatzung „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt	<p>3. Missachtung des Denkmalschutzes und der baukulturellen Historie</p> <p>Das Vorhaben ignoriert die besondere baukulturelle Historie des Umfelds.</p> <p>Nicht berücksichtigte Denkmäler: Das Gutachten ließ mehrere Denkmäler in der unmittelbaren Umgebung (Schöneberger Str. 5, 5a, 6, 6a (IBA 87 Bau), Dessauer Str. 24, 28-29) unberücksichtigt, was formal mangelhaft ist.</p> <p>Dominierende Wirkung:</p> <p>Das 100m hohe Hochhaus entwickelt eine alles dominierende und erdrückende Wirkung im Umkreis mehrerer hundert Meter. Die ortstypischen Bestandsbauten, insbesondere die baukulturellen Denkmäler der IBA '87, würden ihrer städtebaulichen Eigenart beraubt.</p> <p>Missachtung der Erhaltungsverordnung:</p> <p>Das Gebiet grenzt an eine städtebauliche Erhaltungsverordnung, die eine kleinräumige und die derzeitige Höhenentwicklung berücksichtigende Planung fordert. Die massive Höhe des WoHo konterkariert diese Vorgabe.</p> <p>Verlust von Bestandsstrukturen:</p> <p>Auf dem Grundstück befinden sich das letzte verbliebene Werkstattgebäude des Anhalter-Bahnhofs sowie die erste Tankstelle Berlins, deren Integration in die Planung nicht gewährleistet ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Denkmal "Mietshaus Schöneberger Straße 5, 5A, 6 & 6A" (Obj-Dok-Nr.: 09097793) findet sich in der Begründung in Kap. A.II.1.9. Die Denkmale Dessauer Str. 24 und Dessauer Str. 28, 29 sind nach der im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung abgegebenen Stellungnahme des Landesdenkmalsamtes für die Planung nicht relevant und wurden daher nicht in die Begründung aufgenommen.</p> <p>Das Plangebiet liegt außerhalb des Geltungsbereichs der Erhaltungsverordnung „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt“; somit gelten ihre Bestimmungen nicht für das Plangebiet. Ein "Umgebungs-schutz", wie ihn das Denkmalrecht kennt, besteht für Erhaltungsgebiete nach § 172 BauGB nicht. Die Genehmigungsvorbehalte der Verordnung erstrecken sich ausdrücklich nur auf ihren Geltungsbereich. Einwände gegen die Planung können daher nicht mit den Zielen der Erhaltungsverordnung „IBA 87 - Südliche Friedrichstadt“ begründet werden.</p> <p>Gleichwohl sind die Einwände gegen das Vorhaben in Bezug auf das Ortsbild, den Denkmalschutz und allgemein baukulturelle Belange Gegenstand der Abwägung.</p> <p>Die auf dem Vorhabengrundstück vorhanden Baulichkeiten (Werkstattgebäude, Tankstelle, Garagen) sind nach Feststellung des Landesdenkmalsamtes keine Denkmale. Ein Erhalt der Anlagen wäre nur bei einem Verzicht auf die geplante Bebauung</p>

				möglich. Dies ist in Abwägung mit den sonstigen Belangen des Bebauungsplans nicht gerechtfertigt.
		<p>Geschossflächenzahl (GFZ), Gentrifizierung</p>	<p>4. Überdimensionierung und fehlende Begründung der GFZ Die geplante Geschossflächenzahl (GFZ) überschreitet mit Werten von 7,6 bis 9,1 den Orientierungswert für urbane Gebiete (3,0) extrem stark.</p> <p>Fehlende städtebauliche Begründung: Die angestrebte Dichte ist städtebaulich nicht ausreichend begründet. Weder die Wohnungsnot noch soziale oder kulturelle Bedürfnisse sind stichhaltige städtebauliche Gründe für eine solche Ausnahme.</p> <p>Fehlende Modellhaftigkeit: Die Aussage, dass die Umsetzung eines modellhaften Projekts einer vertikalen Nutzungsmischung nur mit einer Verkürzung der Abstandsflächen möglich sei, ist sinnfrei, da jede Bauweise eine vertikale Nutzungsmischung zulassen kann. Das Konzept der Durchmischung verschiedener Wohnungstypen wird nicht mehr gerecht, da die Blöcke strikt getrennt sind (reich wohnt oben, arm unten).</p> <p>Fehlende Kompensation: Kompensierende Maßnahmen für die überhöhte Dichte und Abstandsflächenunterschreitungen, wie die Anlage neuer Grünflächen oder Baumpflanzungen in der Umgebung, sind über Absichtserklärungen hinaus nicht festgelegt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vorab ist anzumerken, dass gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen der Plangeber nicht an die BauNVO und damit nicht an § 17 Abs. 1 BauNVO gebunden ist.</p> <p>Die Einschätzung, dass die hohe GFZ besondere Anforderungen an die Abwägung stellt, wird nicht in Frage gestellt. Dieser Anforderung wird der Bebauungsplan jedoch gerecht. Entgegen der Einschätzung in der Stellungnahme ist ein deutliches Überschreiten zulässig, da, wie in der Begründung dargestellt, entsprechende städtebauliche Gründe dafür vorliegen. Die Überschreitung erfolgt nicht wahllos, sondern auf Grundlage von ausführlichen und breit angelegten Planungen. Für die Überschreitung sprechen die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung sowie die Schaffung und Erhaltung sozialer stabiler Bewohnerstrukturen, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse sowie Belange des Bildungswesens und der Freizeit und Erholung. Ebenfalls können Belange der Baukultur und die Gestaltung des Orts und Landschaftsbildes angeführt werden (vgl. Seite 48 f. der Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die Aussage, dass die Überschreitung des Orientierungswertes nach wie vor durch Umstände oder Maßnahmen auszugleichen ist, ist nicht zutreffend. Die Regelung ist mit dem Baulandmobilisierungsgesetz entfallen. Gleichwohl sind ausgleichende Umstände und Maßnahmen im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dies ist erfolgt (vgl. Seite 49 f. der Begründung zum Bebauungsplan).</p> <p>Die mit einer Mietpreis- und Belegungsbindung zu versehenen</p>

				<p>Wohnungen werden gleichmäßig über die Geschosse verteilt. Durch allen Bewohnenden offenstehende Dachflächen, gemeinschaftlich nutzbare Wohnbereiche und ein Schwimmbad bestehen mehrere Angebote, die den sozialen Austausch fördern können.</p> <p>Wie in der Begründung beschreiben, werden durch Festsetzung im Bebauungsplan und durch Regelung im Durchführungsvertrag diverse Maßnahmen gesichert, die ausgleichend auf die hohe Geschossflächenzahl wirken. Da Überschreitung des Orientierungswerts nur einen geringen Einfluss auf die künftige Begrünung des Vorhabengrundstücks hat und das Vorhabengrundstück im Bestand nahezu vollständig versiegelt ist, ist die Regelung externer Begrünungsmaßnahmen nicht erforderlich.</p>
		<p>Abfallentsorgung (Kapazität)</p> <p>Lärmschutz (Abfallentsorgung)</p>	<p>III. Logistik und Sicherheitsrisiken (Brandschutz und Statik)</p> <p>Die Planung weist eklatante und potenziell gefährliche Mängel in Bezug auf Logistik, Brandschutz und die notwendigen technischen Voraussetzungen auf.</p> <p>1. Mangelhafte Müllentsorgung und Logistik</p> <p>Die Planung unterschätzt den benötigten Entsorgungsbedarf massiv und führt zu unhaltbaren logistischen Konflikten.</p> <p>Massive Unterschätzung der Containeranzahl:</p> <p>Auf Basis des BSR-Abfallrechners und den Flächenangaben des Projekts werden mindestens 13 Unterflurcontainer benötigt. Die aktuelle Planung sieht jedoch nur neun vor, was eine Unterschätzung von mindestens 44 % darstellt.</p> <p>Lärmbelastung durch Müllabfuhr:</p> <p>Die Container sind direkt am Straßenrand gegenüber dem Wohngebiet platziert. Der Entleerungsvorgang ist sehr laut und wird zu einer wöchentlichen Lärmbelastung und wiederkehrenden</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das zu erwartende wöchentliche Abfallaufkommen wurde überschlägig mit dem Abfallrechner der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) ermittelt. Im Ergebnis sind die geplanten neun Unterflurcontainer (à 5.000 l) auskömmlich. Geplant sind drei Container für gemischte Siedlungsabfälle, zwei Container für Pappe/Papier/ Kartonagen, ein Container für Biogut, zwei Container für Verpackungen (duales System) und ein Container für Glas.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum - wo die Entleerungen stattfinden werden - durch die in der Berechnung berücksichtigten</p>

			Verkehrsblockaden führen, was in den Gutachten nicht berücksichtigt wurde.	Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.
		Brandschutz (Evakuierung)	<p>2. Unzureichendes Brandschutz- und Evakuierungskonzept</p> <p>Ein umfassendes Brandschutzkonzept für den gesamten Komplex, insbesondere angesichts der Höhe (98 m), der Holznutzung und der Vielzahl der Nutzungen (Gastronomie 28. Stock, Heim, Schwimmbad, Kita), fehlt bisher.</p> <p>Fehlendes Evakuierungskonzept:</p> <p>Für die modellierten bis zu 1432 Personen fehlt ein valides Konzept zur Evakuierung der insgesamt vier Gebäudeteile.</p> <p>Fehlende Sammelstelle:</p> <p>Angesichts der fast vollständigen Bebauung des Grundstücks ist unklar, wo eine ausreichend bemessene und sichere Sammelstelle für die maximale Personenzahl verortet werden soll.</p> <p>Mängel in der Tiefgarage:</p> <p>Fluchtwege im Untergeschoss überschreiten die erlaubten Radien (35 m nach ASR/Bln BauO bzw. 30m nach M_GARVO) und die maximal zulässige Steigung (6 %) wird mit ca. 9 % massiv überschritten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts können die Anforderungen zur Planung der Rettungswege der BauO Bln i. V. m. den eingeführten Sonderbauschriften umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Für das Hochhaus sind in der Planung, entsprechend der Muster-Hochhausrichtlinie (MHHR), zwei Sicherheitstreppenräume als vertikale Rettungswege und ein Feuerwehraufzug für den Innenangriff der Feuerwehr vorgesehen. - Sammelstellen leiten sich aus dem Arbeitsrecht ab. Bauordnungsrechtliche Anforderungen bestehen nicht. - Die Rettungswege aus der Tiefgarage mit 35 m Lauflinie innerhalb der Tiefgarage bis zu einem Ausgang, der auf einen Rettungsweg führt, basieren auf der Sonderbauvorschrift Muster-Garagenverordnung (M-GarVO). Die maximale Lauflänge wird bei maximal zwei Stellplätzen um 4 m überschritten. Durch die im Projekt geplante, nicht zwingend erforderliche Brandmelde- und Alarmierungsanlage kann die geringfügige Überschreitung der Rettungsweglänge kompensiert werden. - In Garagen sind nach den Anforderungen aus der M-GarVO Rettungswege über Rampen mit einer maximalen Neigung von 15 % möglich. Die maximale Neigung in der Planung mit 9 % ist deutlich geringer. <p>Das Rettungswegkonzept im Entwurf basiert auf den bauordnungsrechtlichen Anforderungen. In diesen Vorgaben werden Aussagen zu den Rettungsweglängen und -breiten getroffen, die</p>

				eingehalten werden.
		Brandschutz (Feuerwehrflächen)	<p>Nutzungskonflikt Feuerwehrezufahrt:</p> <p>Die geplante 25m lange Feuerwehrezufahrt von der Schöneberger Straße soll gleichzeitig für die BSR-Entsorgung und als Lieferweg für den Großteil der Logistik (ca. 25.000 qm BGF) genutzt werden. Dies ist eine völlig absurde Planung, da das Halten und Parken in Feuerwehrezufahrten grundsätzlich verboten ist. Die Doppelnutzung für Entsorgung (mit Standzeiten von ca. 15 Minuten pro Vorgang) und Brandbekämpfung ist hochriskant und unpraktikabel, insbesondere bei einem Hochhaus dieser Dimension.</p> <p>Unterschreitung der Einsatzfläche:</p> <p>Die für den Feuerwehreinsatz nach DIN Norm 14090 und MHHR erforderliche Fläche von mindestens 12 x 7 m (= 84 qm) wird mit nur 11,6 x 7 m unterschritten. Diese Fläche liegt teilweise direkt unter dem 98m hohen Turmgebäude, ist durch Auskragungen der oberen 33. Etagen nicht vor herabfliegenden Brandlasten geschützt, und die vorgeschriebenen Übergangsbereiche fehlen gänzlich.</p> <p>Unklare 50-Meter-Regel:</p> <p>Die Anwendung der 50m-Regel für die Feuerwehrezufahrt scheint manipuliert, indem der Mittelpunkt des Radius verschoben wurde. Zudem ist unklar, ob die realistische Lauflänge und nicht nur der Zirkelschlag ausschlaggebend ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses 3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordert.</p> <p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
		Brandschutz	Brandschutz Fassadenkonzept:	Kenntnisnahme

		(Fassade)	Angesichts des geplanten Holzhochhauses mit blank freiliegendem Holz und horizontal versetzten Überhängen (Kragplatten) fehlt ein tragfähiges Brandschutzkonzept, um den Brandüberschlag von Etage zu Etage zu unterbinden. Die Konstruktion schafft "innenliegende" Ecken, die ideale Bedingungen für eine vertikale Brandausbreitung bieten und sich der Brandbekämpfung widersetzen.	Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden kann. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren soll dazu eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen werden. wird Dadurch wird eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindert einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden aus Brandschutzgründen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich werden in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.
		Brandschutz (Photovoltaik)	Risiko durch Photovoltaik: Vertikal montierte PV-Module am Turm (erforderlich, da Dachflächen begrünt werden) sind unter Brandschutzaspekten kritisch (Kurzschlüsse, Verdeckung von Schwelbränden). Notwendige komplexe Maßnahmen (Brandsperren, geschossweise Einspeisung) wurden in der Planung bisher nicht skizziert oder konzipiert.	Kenntnisnahme Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden. Die VV TB ordnet Photovoltaik-Module als Technische Gebäudeausrüstungen ein, die zwar eine CE-Kennzeichnung tragen müssen, allerdings nicht nach der Bauproduktenverordnung, sondern ausschließlich nach der EU-Niederspannungsrichtlinie. Somit sind durch die CE-Kennzeichnung wesentliche Merkmale eines Bauprodukts wie Festigkeit, Bruchverhalten und Brandverhaltens nicht spezifiziert. Es ist grundsätzlich ein gesonderter Verwendbarkeitsnachweis erforderlich. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren wird die Gesamtkonstruktion der Fassade betrachtet und die vorhabenbezogene Verwendbarkeit der Photovoltaik-Modulen nachgewiesen.
		Risiko- und Terrorprävention	Risiko- und Terrorprävention: Angesichts der Höhe und der exponierten Lage (neben Grundschule, Wohngebäuden, Wasserbetrieben) sowie der offenen	Kenntnisnahme Die Einschätzung, es würde ein planungsrelevant erhöhtes Risiko für Terroranschläge bestehen, wird nicht geteilt. Dies allein aus

			Konzeption des Gebäudes (ohne Zugangsbeschränkung) fehlt ein Konzept zur Einbindung der nachbarschaftlichen Situation, der Risiko- und Terrorprävention.	der Höhe des geplanten Gebäudes abzuleiten, ist nicht plausibel. Die Untersuchung möglicher Terrorgefahren im Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich.
		Grundwasser / Altlasten	<p>3. Weitere technische und städtebauliche Risiken</p> <p>Das WoHo birgt weiterhin ungelöste technische Probleme und hohe Risiken.</p> <p>Grundwasser und Altlasten:</p> <p>Das Grundstück liegt vollständig im Hauptgrundwasserleiter (ca. 2,8m unter Niveau). Die erwartbare Tiefgründung (ca. 10 m) kann nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser und die umliegenden Biotope haben. Aufgrund der Nutzungshistorie (Tankstelle, Logistikgelände) ist eine Kontaminierung des Grundwassers und der Trinkwasserversorgung mit Altlasten beim Bau zu erwarten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Befürchtung, dass die Gründung erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser hat, wird nicht geteilt. Dazu sind die ggf. in das Grundwasser reichenden Bauwerksteile zu klein.</p> <p>Die Befürchtung, dass das Grundwasser in größeren Tiefen erheblich verunreinigt sein könnte, wird nicht geteilt. In den Jahren 1994 und 1999 durchgeführte Untersuchungskampagnen erbrachten im Grundwasser keine relevanten Schadstoffbelastungen. Auch in der Stellungnahme der Bodenschutzbehörde zum Bebauungsplan werden derartige Befürchtungen nicht geäußert.</p>
		Schwimmbecken	<p>Fehlende Statik und Logistik im Keller:</p> <p>Für das geplante Schwimmbecken im Erdgeschoss fehlt im Untergeschoss sowohl ausreichend Platz für die technischen Anlagen als auch die erforderliche Statik.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die technischen Anlagen des Schwimmbades stehen im Untergeschoss ausreichende Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Berücksichtigung der Statik ist Gegenstand der weiteren Objektplanung und muss im Bebauungsplanverfahren nicht geklärt werden.</p>
		Verkehr (Anlieferung)	Zudem sind für die Lieferfahrzeuge nicht genügend Rangier- und Stellflächen im Keller vorgesehen, was den ordnungsgemäßen Anlieferungsbetrieb gefährdet.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die für die Anlieferung benötigten Flächen wurden im Rahmen der Projektplanung überprüft. Sie sind auskömmlich.</p>
		Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe, Private	<p>1. Belange von Schule und Sportanlagen</p> <p>Der Schulstandort der Fanny-Hensel-Grundschule wird erheblich negativ beeinflusst.</p> <p>Erschwerte Erweiterung:</p> <p>Denkbare bauliche Erweiterungen der Schule, wie eine dringend</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig.</p> <p>Die Besonnung des Schulgeländes wurde untersucht und</p>

		<p>Spielplatzflächen</p>	<p>benötigte Mensa, werden durch die Abstandsflächenüberlagerung unnötig erschwert oder unmöglich.</p> <p>Verschattung und Energieverlust:</p> <p>Die Sporthalle wird massiv weniger natürliche Belichtung und Besonnung erhalten, was zu einem erhöhten Bedarf an Kunstlicht führt. Auch der solarthermische Energie-Ertrag auf den Dächern und auf dem Hochbunker wird drastisch vermindert, was höhere Heizkosten nach sich zieht.</p> <p>Beeinträchtigung des Spielplatzes:</p> <p>Der Bedarf an Spielplatzflächen kann nicht gedeckt werden. Die als Spielplatz angerechnete Fläche auf dem Dach von Block I (ca. 7. Etage) dient teilweise als privater/teilöffentlicher Kita-Bereich und ist nicht ebenerdig zugänglich, was den Richtlinien Spielplatz 19. AV Berlin 2019 widerspricht.</p> <p>2. Belange der Berliner Wasserbetriebe</p> <p>Die Entwicklungsmöglichkeiten der Berliner Wasserbetriebe (BWB) werden stark eingeschränkt.</p> <p>Abstandsflächenüberschneidung:</p> <p>Die Abstandsflächen der BWB-Gebäude (Schöneberger Str. 21) überschneiden sich signifikant mit der Planung.</p> <p>Verhinderung von Aufstockungen:</p> <p>Die BWB haben signalisiert, zwei Geschosse aufstocken zu wollen, um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen – diese Option wäre durch das WoHo dauerhaft verbaut. Da die BWB Träger öffentlicher Hand sind, sind diese Belange besonders schützenswert.</p>	<p>ausgewertet. Eine drastische Minderung des Solarertrags bzw. eine relevante Erhöhung der Heizkosten ist nicht zu erwarten.</p> <p>Die Dimensionierung und Lage der privaten Spielplatzflächen wurde mit der zuständigen Stelle abgestimmt. Danach kann einer teilweisen Herstellung der erforderlichen Anlagen auf dem Dach zugestimmt werden. Eine Kindertagesstätte ist auf dem Vorhaben Grundstück nicht mehr geplant.</p> <p>Die Berliner Wasserbetriebe haben in ihrer Stellungnahme nicht angekündigt, das straßenseitige Gebäude aufstocken zu wollen.</p>
		<p>Windkomfort (Fallwinde, Straßenraum)</p>	<p>3. Beeinträchtigung durch Fallwinde</p> <p>Es werden hochhaustypische Verschlechterungen des Windkomforts und Windgefahren erwartet, wie sie am Potsdamer Platz jederzeit erfahrbar sind. Dies wird die Nutzung der Radwege</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Windkomfortuntersuchung resultieren die ungünstigen windklimatischen Verhältnisse am Potsdamer Platz aus dem Zusammenspiel mehrerer massiver</p>

			(relevant für Grundschüler) und der Balkone der Bestandsbauten stark beeinträchtigen.	<p>Hochpunkte, welche das Auftreten von Fallwinden und Düseneffekten begünstigen.</p> <p>Das Wohngebäude weist eine schlanke Gebäudekubatur auf, die nur zu schwach ausgeprägten Fallwinden und Kanalisierungseffekten führt. Die oftmals an Gebäudekanten auftretenden hohen Windgeschwindigkeiten werden zudem über die angrenzenden niedrigeren Gebäudeteile abgeleitet. Durch die vorgelagerte dichte Bebauung im Westen wird der Wind aus Richtung der Hauptwindrichtung West zudem bodennah bereits stark abgebremst. Die windklimatische Situation im Umfeld des Potsdamer Platzes ist somit nicht auf das Plangebiet übertragbar.</p>
		Zahlen in Begründung und Gutachten	<p>V. Formelle Mängel, Irreführung und Vertragsrisiken</p> <p>Das Verfahren ist von formellen Fehlern, irreführenden Darstellungen und unzureichender Absicherung durch den Durchführungsvertrag geprägt.</p> <p>1. Formelle Fehler und irreführende Angaben</p> <p>Die ausgelegten Unterlagen enthalten formelle Mängel und Ungereimtheiten.</p> <p>Unvollständige Unterlagen:</p> <p>Hinweise zur Frist und zur schriftlichen Einreichung von Stellungnahmen fehlten bei der Veröffentlichung zur frühzeitigen Beteiligung.</p> <p>Widersprüchliche Kennzahlen:</p> <p>Es treten diverse Abweichungen zwischen wichtigen Kennzahlen in den Dokumenten auf, z.B. bei Nutzungsf lächen, der GFZ (7,6, 8,0, 9,1) oder der prozentualen Verteilung der Nutzungen. Dies lässt die Vermutung zu, dass der Abwägung fehlerhafte Zahlen zugrunde gelegt wurden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnten. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p>

		Visualisierungen	<p>Irreführende Visualisierung und Kommunikation:</p> <p>Die Verwendung von ikonographischen Schemata ("Herzchen" im Hof, überdimensionierte Bäume auf Dächern) ist ein nicht legitimes Mittel der psychologischen Beeinflussung. Die Darstellung der Nutzungsverteilung (z.B. "75% Wohnen und 25% Gewerbe, sowie öffentliche 19. Flächen") ist mathematisch irreführend, da die tatsächliche Verteilung eher bei ca. 60% Wohnraum, 25% Gewerbe und 15% öffentlichen Nutzungen liegt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Ikonographischen Schemata oder überdimensionierten Bäumen auf Dächern sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans oder der Projektplanung zum Bebauungsplan. Alle in den Gutachten und der Projektplanung verwendeten Visualisierungen sind neutral und nicht verfälschend.</p>
		DGNB-Zertifizierung	<p>2. Risiken im Durchführungsvertrag (DV)</p> <p>Der vorliegende Durchführungsvertrag (Stand 16.10.2025) enthält Mängel, die die Steuerungsmöglichkeiten des Landes Berlin und die Sicherheit des Bauvorhabens untergraben.</p> <p>Schwache Verbindlichkeit der DGNB-Zertifizierung:</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich lediglich, das DGNB-Zertifikat „Platin“ „möglichst“ anzustreben, während „Gold“ als Mindeststandard gilt. Diese "Bemühungszusage" ist rechtlich weich und schwer durchsetzbar, was ein hohes Greenwashing-Risiko birgt. Es fehlen Sanktionen oder Kompensationen bei Nichterreichen von Platin.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 7 Abs. 2 Durchführungsvertrag verbindlich, mindestens ein DGBN-Zertifikat Gold zu erlangen. Eine verpflichtende Regelung zur Erlangung des Zertifikats Platin soll nicht erfolgen, da der zur Erlangung erforderliche Aufwand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zulässig abschätzbar ist. Dies ist erst im Zuge der weiteren Objektplanung möglich.</p>
		Vertragsstrafe / Sicherheiten	<p>Unzureichende Vertragsstrafe</p> <p>Die Vertragsstrafe bei Verzögerungen bezieht sich nur auf ein Prozent der geschätzten Gesamtkosten der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen (30% der Fläche), nicht auf das Gesamtinvestitionsvolumen. Dies reduziert das finanzielle Druckmittel der Stadt erheblich.</p> <p>Fehlende harte Sicherheit (Bauruine-Risiko):</p> <p>§ 10 verlangt lediglich eine „Finanzierungsbestätigung“, die keine Bankbürgschaft (Vertragserfüllungsbürgschaft) darstellt. Bei einer Insolvenz des Vorhabenträgers während der komplexen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine solche Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind vom Mustervertrag zum Berliner Modell der kooperativen Bauleitplanung nicht vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen. Denn die Regelungen sind auf den mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu beschränken.</p>

			Bauphase hat das Land Berlin keinen direkten Zugriff auf finanzielle Mittel zur Sicherung der Baustelle oder zur Fertigstellung der Erschließungsanlagen. Das Risiko einer 100m hohen Bauruine mitten im Wohnviertel ist nicht theoretisch.	
		Altlasten	Umgang mit Altlasten: Zwar übernimmt die Vorhabenträgerin die Sanierung der Bodenbelastung, es fehlt jedoch eine explizite Regelung für den „Worst-Case“-Fall massiver, unkalkulierter Kontaminationen. Es fehlt eine qualifizierte Sicherheitsleistung (Bankbürgschaft) speziell für die Bodensanierungskosten.	Kenntnisnahme Nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz sind notwendige Bodensanierungen Aufgabe des Grundstückseigentümers. Er trägt die Kosten. Vertragliche Regelungen sind daher nicht erforderlich.
		Kindertageseinrichtungen	Schwache Kita-Pflicht: Der Verzicht auf eine Kita-Pflicht (§ 6) bei über 15.000 m ² Wohnfläche ist mutig und basiert auf aktuellen Kapazitätsberechnungen. Angesichts der langen Realisierungszeiträume des Hochhauses fehlt eine Absicherung für den Fall, dass der öffentliche Bedarf steigt.	Kenntnisnahme Die Bedarfsermittlung für Plätze in Kindertageseinrichtungen basiert auf der aktuellen Bevölkerungsprognose für das Land Berlin. Danach kann im Prognoseraum Kreuzberg Nord aktuell und voraussichtlich auch zukünftig der sich ergebende Bedarf an zusätzlichen Kinderbetreuungsplätzen in vorhandenen Kindertageseinrichtungen gedeckt werden. Eine darüberhinausgehende Herstellung von Plätzen in Kindertageseinrichtungen ist nicht sinnvoll.
		Beteiligung	3. Mangelhafte und erschwerte Bürgerbeteiligung Die Vorgaben des Berliner Hochhausleitbilds zur Partizipation wurden nicht eingehalten. Fehlende Transparenz: Der zugrunde liegende LOI (Letter of Intent) wurde der Öffentlichkeit nie zugänglich gemacht. Wichtige Vorstudien, wie das städtebauliche Gutachten, waren nicht verfügbar. Fehlender Beteiligungsworkshop: Trotz Ankündigung wurde der im Rahmen des Hochhausleitbilds mindestens zu organisierende Beteiligungsworkshop bis heute	Kenntnisnahme Bei der Veranstaltung am 09.03.2020 handelte es sich um eine "Nachbarschaftswerkstatt". Die Anforderungen zur Beteiligung nach dem Hochhausleitbild wurden erfüllt. Auch die sonstigen Verfahrensschritte wie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und die öffentliche Auslegung wurden durchgeführt.

			<p>nicht durchgeführt.</p> <p>Irreführende Kommunikation: Die Einladung zur „Nachbarschaftswerkstatt“ war irreführend und vermittelte den abstrakten Charakter einer kulturellen Veranstaltung, ohne die konkrete Hochhausplanung visuell erfassbar zu machen. Dies deutet darauf hin, dass es nicht um eine umfassende Beteiligung, sondern um eine bequeme „Pflichterfüllung“ ging.</p> <p>Überhastetes Verfahren: Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit wurde völlig überraschend und de facto mitten in der „Urlaubszeit“ eingeleitet, was das Vertrauen in die politischen Entscheider massiv untergräbt.</p>	
		Ablehnung des Vorhabens	<p>VI. Fazit und Ablehnung</p> <p>Das geplante Bauvorhaben WoHo (Bebauungsplanverfahren VI-150g-2a VE) in dieser Form wird aufgrund der dargelegten formalen, inhaltlichen und städtebaulichen Mängel abgelehnt.</p> <p>Die Planung basiert auf fehlerhaften und veralteten Gutachten, führt zu massiven Beeinträchtigungen der Nachbarschaft (Lärm, Verschattung, Wind) und blockiert die Weiterentwicklung wichtiger sozialer und öffentlicher Infrastruktur (Schule, Berliner Wasserbetriebe). Das Projekt birgt durch seine Komplexität und die ungelösten Brandschutzrisiken (insbesondere der Konflikt zwischen Feuerwehrezufahrt, Logistik und Müllentsorgung) erhebliche Gefahren für die Öffentlichkeit.</p> <p>Die Behauptung, das WoHo sei ein Leuchtturmprojekt für eine alternative Wohnungspolitik, steht im Widerspruch zu den absurd hohen experimentellen Risiken, den hohen finanziellen und zeitlichen Zusatzkosten und der Tatsache, dass ähnliche Hochhausprojekte in der Vergangenheit „grandios gescheitert“ sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ablehnung des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung im Einzelnen s. o.</p>

			<p>Eine sozialverträgliche, klimafreundliche und nachhaltige Planung ist möglich, aber nicht in Form dieses rekordhohen Prestigeprojekts. Alternative Konzepte, die auf bestehenden Strukturen aufbauen und eine geringere Kubatur bei fast gleicher Wohnfläche mit deutlich niedrigeren Baukosten ermöglichen, sollten dringend geprüft werden.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen kann das Vorhaben in der geplanten Form weder genehmigt noch zur Abwägung gebracht werden.</p>	
	Bürger*in 30.11.2025	Zahlen in Begründung und Gutachten	<p>In Wahrnehmung meiner Beteiligungsrechte im o.g. Planfeststellungsverfahren erhebe ich als persönlich Betroffener fristgerecht umfassende Einwände gegen die vorliegende Planung des Bauvorhabens WoHo. Meine Kritik bezieht sich auf formelle Mängel, inhaltliche Schwächen in den Fachgutachten, gravierende Sicherheitsrisiken sowie die unzureichende Berücksichtigung öffentlicher und nachbarschaftlicher Belange. Ich vertrete die Auffassung, dass die vorgelegten Unterlagen in ihrer jetzigen Form keine Grundlage für eine rechtmäßige Abwägung und einen Satzungsbeschluss darstellen.</p> <p>I. Formelle Mängel und unzureichende Begründung der Dichte Ich stelle fest, dass das Verfahren von formalen Fehlern begleitet wird und die städtebauliche Begründung für die geplante massive Verdichtung nicht haltbar ist.</p> <p>1. Widersprüchliche Kennzahlen und irreführende Rhetorik Ich habe in den ausgelegten Unterlagen diverse Abweichungen zwischen wichtigen Kennzahlen festgestellt, die von formeller Relevanz sind. Dies betrifft zum Beispiel recht unterschiedliche Angaben der Geschossflächenzahl (GFZ) von 7,6 bzw. 8,0 bzw. 9,1 sowie die prozentuale Verteilung der Nutzungen. Solche Unstimmigkeiten lassen die Vermutung zu, dass der Abwägung</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vorab ist anzumerken, dass vorliegend kein Planfeststellungsverfahren, sondern ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt wird. Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnte. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p> <p>Hinsichtlich der Zahlen zu den für das Wohnen genutzten Flächen ist zu berücksichtigen, dass in der Begründung die Geschossfläche Wohnen genannt wird, während das Gutachten die Nutzungenflächen Wohnen (ohne Technikflächen, Verkehrsflächen, Konstruktions-Grundflächen) betrachtet.</p> <p>Der zitierte Satz zur Nutzungsverteilung ist weder Teil der Begründung noch der Vorhabenbeschreibung oder des Durchführungsvertrags.</p>

			<p>fehlerhafte Zahlen zugrunde gelegt worden sind.</p> <p>Weiterhin kritisiere ich die irreführende Darstellung der Nutzungsverteilung, wie die Aussage "gemischtes Hochhaus mit 75% Wohnen und 25% Gewerbe, sowie öffentliche Flächen". Ich halte diese Darstellung für mathematisch grob irreführend und manipulierend, da die öffentlichen Flächen mittels des Wortes "sowie" über die 100% hinaus quasi noch "extra" angerechnet werden. Nach meiner eigenen Recherche liegt die Verteilung eher bei ca. 60% Wohnraum, 25% Gewerbe und 15% öffentlichen Nutzungen.</p>	
		Geschossflächenzahl (GFZ)	<p>2. Unzulässige Überdimensionierung der GFZ</p> <p>Die geplante Geschossfläche überschreitet mit einer GFZ von bis zu 9,1 den Orientierungswert für urbane Gebiete (3,0) nach § 17 BauNVO in extremster Weise. Ich sehe die angestrebte Dichte städtebaulich nicht ausreichend begründet. Weder die Wohnungsnot noch soziale oder kulturelle Bedürfnisse sind stichhaltige städtebauliche Gründe für eine solche Ausnahme. Ich bin der Meinung, dass die Umsetzung eines B-Plan-Verfahrens dieser Größe und Komplexität den zeitlichen Rahmen bis zur Fertigstellung des dringend benötigten Wohnraumes ungemein verzögert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Vorab ist anzumerken, dass gemäß § 12 Abs. 3 Satz 2 BauGB bei vorhabenbezogenen Bebauungsplänen der Plangeber nicht an die BauNVO und damit nicht an § 17 Abs. 1 BauNVO gebunden ist.</p> <p>Die Einschätzung, dass die hohe GFZ besondere Anforderungen an die Abwägung stellt, wird nicht in Frage gestellt. Dieser Anforderung wird der Bebauungsplan jedoch gerecht. Entgegen der Einschätzung in der Stellungnahme ist ein deutliches Überschreiten zulässig, da, wie in der Begründung dargestellt, entsprechende städtebauliche Gründe dafür vorliegen. Die Überschreitung erfolgt nicht wahllos, sondern auf Grundlage von ausführlichen und breit angelegten Planungen. Für die Überschreitung sprechen die Wohnbedürfnisse der Bevölkerung sowie die Schaffung und Erhaltung sozialer stabiler Bewohnerstrukturen, die sozialen und kulturellen Bedürfnisse sowie Belange des Bildungswesens und der Freizeit und Erholung. Ebenfalls können Belange der Baukultur und die Gestaltung des Orts und Landschaftsbildes angeführt werden (vgl. Seite 48 f. der Begründung zum Bebauungsplan).</p>

	Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe	<p>II. Gefährdung öffentlicher Belange und vertragliche Risiken</p> <p>Ich sehe die Belange öffentlicher Träger missachtet und die Interessen des Landes Berlin im Durchführungsvertrag nur unzureichend gesichert.</p> <p>1. Blockade öffentlicher Entwicklung</p> <p>Ich kritisiere, dass Abstandsflächen derart ausgelagert werden, dass potenzielle Nachverdichtungsoptionen auf öffentlichem Grund ausgeschlossen werden, was im Prinzip einer Privatisierung öffentlichen Eigentums gleich kommt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Berliner Wasserbetriebe (BWB): Die BWB haben signalisiert, zwei Geschosse aufstocken zu wollen, um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen - diese Option wäre durch das WoHo dauerhaft verbaut. Ich bewerte dies als Missachtung der Belange eines Trägers öffentlicher Hand. - Fanny-Hensel-Grundschule: Denkbare bauliche Erweiterungen der Schule (z.B. eine dringend benötigte Mensa) werden durch die Abstandsflächenüberlagerung unnötig erschwert oder unmöglich. Zudem wird die Sporthalle massiv weniger natürliche Belichtung erhalten, was zu einem erhöhten Bedarf an Kunstlicht und zu höheren Heizkosten führt. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig.</p> <p>Die Besonnung der Sporthalle wurden untersucht und ausgewertet. Eine relevante Erhöhung der Heizkosten ist nicht zu erwarten.</p> <p>Die Berliner Wasserbetriebe haben in ihrer Stellungnahme nicht angekündigt, das straßenseitige Gebäude aufstocken zu wollen.</p>
	FNP	<p>2. Konflikt mit dem Flächennutzungsplan und baukultureller Historie</p> <p>Das Plangebiet ist im FNP als Grünfläche bzw. Grünverbindung dargestellt. Die Planung vernichtet diese fast vollständig und wirkt in ihrer Massivität wie ein Pfropfen, der die räumliche Verbindung der Grünzüge kappt. Ich halte es für unzulässig, dass die Entwickelbarkeit aus dem FNP zum jetzigen Planungsstand nicht abschließend prüfbar ist.</p> <p>Weiterhin grenzt das geplante Gebiet an eine städtebauliche Erhaltungsverordnung (IBA '87 Bauten). Ein 100 Meter hohes</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargestellt, ist der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelbar. Entsprechend ist auch keine FNP-Änderung erforderlich.</p> <p>Der Geltungsbereich ist nicht als Grünfläche dargestellt. Die Darstellung einer Grünverbindung in symbolischer Breite wird durch die bestehende, funktionsfähige und öffentliche Grünanlage "Schöneberger Str. 22A -Veloroute zum Anhalter Bahnhof" bereits umgesetzt. Gründe, warum die bestehende Grünanlage zur Umsetzung der Darstellung nicht ausreichend sein sollte, sind</p>

			Hochhaus entwickelt eine alles dominierende und erdrückende Wirkung im Umkreis mehrerer hundert Meter und wurde die baukulturellen Denkmäler der IBA '87 ihrer städtebaulichen Eigenart berauben.	nicht ersichtlich. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grünverbindung gem. FNP sind bei der Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Die Schaffung einer weiteren öffentlichen Wegeverbindung über das Vorhabengrundstück wird im Bebauungsplan festgesetzt. Das zuständige Referat IB SenStadt wurde an der Planung beteiligt. Die o. g. Einschätzung der Entwickelbarkeit aus dem FNP wird geteilt.
		Vertragsstrafe / Sicherheiten	<p>3. Mangelnde Sicherheit im Durchführungsvertrag (DV)</p> <p>Ich habe den DV (Stand 16.10.2025) kritisch geprüft und folgende Mängel festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauruine-Risiko: § 10 verlangt lediglich eine „Finanzierungsbestätigung“. Dies ist keine Bankbürgschaft (Vertragserfüllungsbürgschaft). Sollte der Vorhabenträger während der komplexen Bauphase insolvent gehen, hat das Land Berlin keinen direkten Zugriff auf finanzielle Mittel zur Sicherung oder zum Rückbau der Baustelle. Ich fordere daher zwingend eine Vertragserfüllungsbürgschaft. - Unzureichende Vertragsstrafe: Die Vertragsstrafe in § 11 Abs. 2 bezieht sich bei Verzögerungen nur auf "ein Prozent der geschätzten Gesamtkosten (Investitionsvolumen) der zu errichtenden mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen". Die Bemessungsgrundlage ist somit nur der geforderte Teil (30% der Fläche), was das finanzielle Druckmittel der Stadt erheblich reduziert. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine solche Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind vom Mustervertrag zum Berliner Modell der kooperativen Bauleitplanung nicht vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen. Denn die Regelungen sind auf den mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu beschränken.</p>
		DGNB-Zertifizierung	- DGNB-Zertifizierung: Die Verpflichtung, das DGNB-Zertifikat „Platin“ „möglichst“ anzustreben, ist rechtlich weich (Bemühungszusage). Bei Nichterreichen des Platin-Standards fehlt eine konkrete Sanktion oder Kompensation, was ein	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 7 Abs. 2 Durchführungsvertrag verbindlich, mindestens ein DGBN-Zertifikat Gold zu erlangen. Eine verpflichtende Regelung zur Erlangung</p>

			Greenwashing-Risiko darstellt.	des Zertifikats Platin soll nicht erfolgen, da der zur Erlangung erforderlicher Aufwand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zulässig abschätzbar ist. Dies ist erst im Zuge der weiteren Objektplanung möglich.
			- Das Gleiche betrifft die Aussage, das Hochhaus in Holz-Hybrid-Bauweise auszuführen. Was als besonders nachhaltige Bauweise in der Öffentlichkeitsarbeit herausgehoben wurde, findet im städtebaulichen Vertrag keine Erwähnung und ist insofern nicht verbindlich festgelegt.	Kenntnisnahme Die Herstellung des Vorhabens in Holz-Hybrid-Bauweise wird sowohl in der Vorhabenbeschreibung als auch im Nachhaltigkeitskonzept thematisiert. Beide Unterlagen sind Anlage zum Durchführungsvertrag und damit verbindlich umzusetzen.
		Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)	<p>III. Fehlerhafte Annahmen in den Fachgutachten (Besonnung, Lärm, Verkehr)</p> <p>Ich bin der Überzeugung, dass die Gutachten die tatsächliche Belastung der Nachbarn systematisch unterschätzen.</p> <p>1. Verschleierung der Verschattung im Winter</p> <p>Die Besonnungsstudie ist in ihrer Aussagekraft zur Besonnung der umliegenden Wohngebiete nicht belastbar, da sie die maßgebliche Verschattung in der dunkleren Jahreszeit ignoriert.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Irreführender Stichtag: Die Studie stützt sich ausschließlich auf den 21. März. Die Behauptung einer Reduktion von "bis zu 15%" ist irreführend. - Massive Winterverschlechterung: Die Betrachtung des 21. Dezember (Wintersonnenwende) ergibt ein völlig anderes Bild: Die direkte Besonnung reduziert sich für betroffene Fassaden von 5 Stunden (ohne WoHo) auf nur noch 1,5 Stunden (mit WoHo). Dies ist eine massive Verschlechterung der Lebensqualität der Bewohner. 	Kenntnisnahme Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.
		Besonnung und Belichtung	Zerstörung der IBA-Konzeption: Die extreme Verschattung insbesondere in den Wintermonaten macht das passive Solar-Ertragskonzept der angrenzenden IBA '87 Wohnanlage (mit	Kenntnisnahme Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das

		(passiver Solarertrag)	Wintergarten und Glasflächen) zunichte. Die Bewohner erfahren dadurch erhebliche Nachteile wie immens steigende Heizkosten. Weiterhin sind starke Auswirkungen auf das Raumklima der Wintergarten zu erwarten, mit Feuchtigkeitzunahmen und Schimmelbildung.	wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten. Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden. Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.
		Besonnung und Belichtung (Vegetation)	Ausschluss von Bäumen: Die Studie lies den bestehenden dichten Bewuchs (Platanen) unberücksichtigt, was die Ergebnisse nur völlig theoretischer Natur macht und der Forderung der DIN EN 17037 widerspricht.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorgehensweise entspricht der DIN EN 17037 bzw. DIN 5034-1. Gründe für ein Abweichen von den Vorgaben sind nicht erkennbar.</p> <p>Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich zur Beurteilung der direkten Besonnung die Bestandssituation mit der Plansituation verglichen wird. Sollte unüblicherweise Bewuchs, trotz der sehr variablen Randbedingungen (jahreszeitlich variable Belaubung/ Wuchshöhe/ Rückschnitt/ Fällung etc.), Berücksichtigung in den Untersuchungen finden, so sind bei Vergleich der Bebauungssituationen die Effekte gleich und heben sich gegenseitig auf.</p>

	Lärmschutz (Verkehrszahlen)	<p>2. Veraltete Lärmdaten und Black Box "Gewerbelärm"</p> <p>Das Lärmgutachten prognostiziert die Lärmbelastung auf Basis von veralteten oder ungesicherten Daten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Veraltetes Verkehrsmodell: Die Modellierung beruht auf Hochrechnung veralteter Verkehrszahlen (LKW 2014, andere KFZ 2015/16). Der massive Zuwachs beim LKW Verkehr durch Onlinehandel wird nicht berücksichtigt. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es ist anzumerken, dass die Planungen eine Anlieferung des Plangebäudes überwiegend mittels Transporter vorsehen. Eine planinduzierte Zunahme des Lkw-Verkehrs wird somit entgegengewirkt.</p>
	Lärmschutz (haustechnische Anlagen Nachbargrundstück)	<ul style="list-style-type: none"> - Unsichere Annahmen Grasblau: Für das benachbarte Bürogebäude "Grasblau" wurden pauschale Erfahrungswerte angesetzt und eine Leistungsreduzierung um 50 % für die Nacht angenommen. Dies bewerte ich als methodische Schwachstelle, da die Richtwerte nachts bei fehlender Drosselung überschritten werden könnten. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt.</p>
	Lärmschutz (Tempodrom) Lärmschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Tempodrom: Die Modellierung der Lärmemissionen des Tempodroms stützt sich auf Gutachten aus den Jahren 2000 und 2019. Ich befürchte, dass die tatsächliche Belastung - insbesondere im tieffrequenten Bereich bei Konzerten - dadurch 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zur planungsrechtlichen Ermittlung, Beurteilung und Abwägung der Lärmimmissionen des Tempodroms ist nicht auf den</p>

		(tieffrequente Geräusche)	unterschätzt wird.	<p>tatsächlichen, sondern den genehmigten Betrieb abzustellen. Die den relevanten Genehmigungen zu Grunde liegenden schalltechnischen Untersuchungen (BeSB GmbH von 2000 für die ursprüngliche Baugenehmigung und AiR Ingenieurbüro GmbH von 2019 für neue Lüftungsanlagen) sind daher Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Bebauungsplan. Die Untersuchungen berücksichtigen dabei alle genehmigten lärmrelevanten Nutzungen und Vorgänge.</p> <p>In Übereinstimmung mit den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird es wegen der massiven Bauweise, der Art des Veranstaltungsbetriebs, der Entfernung zwischen dem Tempodrom und dem Vorhaben und der in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben bereits bestehender nachts schutzbedürftiger Nutzungen als unwahrscheinlich eingeschätzt, dass das Vorhaben schädlichen Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche nach Nummer 7.3 TA Lärm ausgesetzt sein wird. Beschwerden über Belästigungen durch tieffrequente Geräusche sind dem Umwelt- und Naturschutzamt nicht bekannt und wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren auch sonst nicht vorgetragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass die für tieffrequenten Geräuschen maßgebliche DIN 45680:1997-03 zur Beurteilung auf Schallmessungen in potentiell betroffenen Räumen abstellt. Eine Methodik zur prognostischen Beurteilung enthält die Norm nicht. Auch sonst existieren keine allgemein anerkannten Verfahren für eine Prognose.</p> <p>Da die Ausbreitung von tieffrequentem Schall innerhalb eines Gebäudes stark von den Raumgeometrien, der Baukonstruktion und den Baumaterialien abhängt, erfordern die zur Verfügung stehenden Prognoseverfahren eine möglichst genaue Kenntnis dieser Einflussgrößen. Da diese zum jetzigen Planungsstand nicht bekannt sind, wurde entschieden, im Vorfeld des</p>
--	--	---------------------------	--------------------	---

				Baugenehmigungsverfahren eine auf Messungen basierende Ausbreitungsrechnung zu erstellen. Auf dieser Grundlage sollen mögliche weitere Handlungserfordernisse identifiziert werden, wobei auch geprüft wird, ob die bereits durch den A-bewerteten Anteil des Anlagenlärms erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung der möglichen tieffrequenten Geräuscheinwirkungen ausreichen dimensioniert sind. Der Durchführungsvertrag wird um eine entsprechende Regelung ergänzt.
		Lärmschutz (aktive Maßnahmen)	- Passiver Schallschutz: Das Gutachten löst Lärmkonflikte fast ausschließlich durch passive Maßnahmen (dicke Fenster, verglaste Loggien). Aktiver Schallschutz, wie Flüsterasphalt auf der Schönberger Straße, wird als unverhältnismäßig abgelehnt, obwohl dies die Wohnqualität für das gesamte Quartier verbessern würde.	Kenntnisnahme Die schalltechnische Untersuchung identifiziert verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen, die zur Kompensation geeignet sind: Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den umliegenden Straßenabschnitten und den Einbau einer lärmindernden Fahrbahnschicht. Hierbei handelt es sich jedoch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in die Kompetenz der Verkehrsverwaltung fallen. Die Anordnung solcher Maßnahmen im Bebauungsplan entzieht sich demnach der Regelungskompetenz des Plangebers und kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens nach übergeordneten Kriterien ohne bodenrechtlichen Bezug erfolgen. In der Untersuchung definierte „Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder Straßenbahnausgestaltung mit „Flüsterasphalt“ liegen in der Hand der Gemeinde.
		Abfallentsorgung (Kapazität) Lärmschutz (Abfallentsorgung)	IV. Logistik, Grundwasser und Artenschutz Ich sehe weiterhin ungelöste Probleme im Bereich der Logistik, des Grundwassers und des Artenschutzes. 1. Massive Unterschätzung des Müllbedarfs Ich habe auf Basis der im Projekt verfügbaren Flächen mit unterschiedlichen Nutzungen (Wohnen, Gastronomie, Büro,	Kenntnisnahme Das zu erwartende wöchentliche Abfallaufkommen wurde überschlägig mit dem Abfallrechner der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) ermittelt. Im Ergebnis sind die geplanten neun Unterflurcontainer (à 5.000 l) auskömmlich. Geplant sind drei Container für gemischte Siedlungsabfälle, zwei Container für Pappe/Papier/ Kartonagen, ein Container für Biogut, zwei Container für

			<p>Einzelladen) und unter Anwendung des BSR-Abfallrechners ermittelt, dass mindestens 13 Unterflurcontainer erforderlich sind. Die aktuelle Planung sieht jedoch nur neun Container vor. Dies ist eine Unterschätzung von mindestens 44 %. Die Platzierung der Container am Straßenrand gegenüber dem Wohngebiet führt zu wöchentlicher Lärmbelastung und Verkehrsblockaden, was in den Gutachten nicht berücksichtigt wurde.</p>	<p>Verpackungen (duales System) und ein Container für Glas.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum - wo die Entleerungen stattfinden werden - durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.</p>
	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Höhenmonitoring)	<p>2. Artenschutzmängel und fehlendes Höhenmonitoring</p> <p>Ich kritisiere die Durchführung des B-Plan-Verfahrens im beschleunigten Verfahren nach § 13aBauGB ohne Umweltprüfung.</p> <p>- Fledermausrisiko in der Höhe: Die Fledermausuntersuchung beschränkte sich auf bodengebundene Detektorbegehungen. Hochfliegende Arten wie der Große Abendsegler wurden nachgewiesen. Das Kollisionsrisiko in höheren Luftschichten, das bei einem 98 Meter hohen Bauwerk relevant ist, wurde methodisch nicht erfasst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kartierungsumfang und Methodik wurden vor Durchführung mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stellt der geplante Turm ein schmales Einzelgebäude dar, welches von Fledermäusen in der Regel gut umflogen werden kann. Die Flugaktivitäten der vorkommenden Fledermausarten sind durchschnittlich bis unterdurchschnittlich für einen innerstädtischen Lebensraum. Die nachgewiesenen Flugrouten verlaufen überwiegend am Rande des Plangebietes.</p> <p>Im Hinblick auf die nach den Ergebnissen der faunistischen Kartierungen nur geringe Lebensraumeignung des Plangebietes für Fledermäuse und das geringe Kollisionsrisiko dieser Artengruppe mit Gebäuden ist ein Höhenmonitoring nicht erforderlich.</p>	

		Biotopflächenfaktor	- Unrealistische Biotopflächen: Die Hauptbereiche der Grünflächen liegen auf den 15., 22. und 29. Stockwerken. Dies erfordert, dass Fledermäuse und Insekten Höhen von 45 m bis 98 m überwinden, was praktisch nicht realisierbar ist. Der Biotopflächen-Faktor (BFF) wird mit 0,36 statt der planerischen Vorgabe von 0,6 eklatant unterschritten.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen.</p> <p>Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.1.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk – auf die Forderung eines Biotopflächenfaktors von 0,6 fußt - ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die 2019 verwendete Berechnungsmethodik nicht mehr dem aktuellen, für den Bebauungsplan verwendeten Berechnungsstandard entspricht und daher die Werte nicht vergleichbar sind. Hauptunterschied zwischen den beiden Rechenmodellen ist, dass gebäudebezogene Maßnahmen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Rückhaltung von Regenwasser) oberhalb der Hochhausgrenze nach dem aktuellen Rechenmodell nicht mehr anrechenbar sind. Aus diesem Grund erreichen die aktuellen Berechnungen auch nicht mehr den BFF des Wettbewerbsergebnisses. Weitere Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll sind und über den DV gesichert werden (z. B. die Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartiere für Fledermäuse), sind im BFF ebenfalls nicht abbildbar.</p>
		Grundwasser / Altlasten	3. Grundwasserrisiken Das Grundstück liegt vollständig im Hauptgrundwasserleiter (ca. 2,8m unter Niveau). Ich befürchte, dass die erwartbare Tiefgründung von ca. 10 m für das Fundament des Hochhauses nachteilige Auswirkungen auf das Grundwasser und die umliegenden Biotope haben kann. Angesichts der Nutzungshistorie des	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Befürchtung, dass die Gründung erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser hat, wird nicht geteilt. Dazu sind die ggf. in das Grundwasser reichenden Bauwerksteile zu klein.</p> <p>Die Befürchtung, dass das Grundwasser in größeren Tiefen erheblich verunreinigt sein könnte, wird nicht geteilt. In den Jahren</p>

			Geländes (Tankstelle, Logistikgelände) erwarte ich eine Kontamination des Grundwassers und der Trinkwasser-Versorgung mit Altlasten beim Bau.	1994 und 1999 durchgeführte Untersuchungskampagnen erbrachten im Grundwasser keine relevanten Schadstoffbelastungen. Auch in der Stellungnahme der Bodenschutzbehörde zum Bebauungsplan werden derartige Befürchtungen nicht geäußert.
		Ablehnung des Vorhabens	<p>VI. Fazit und Forderungen</p> <p>Das geplante Bauvorhaben WoHo (Bebauungsplanverfahren VI-150g-2a VE) ist in seiner vorliegenden Form aus formalen, städtebaulichen und sicherheitstechnischen Gründen abzulehnen.</p> <p>Ich fordere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Stopp des beschleunigten Verfahrens und Durchführung einer umfassenden Umweltprüfung und Klimabilanz. 2. Neubewertung der Gutachten, insbesondere in Bezug auf Lärm (unter Einbeziehung des Schwerlastverkehrs) und Beson- nung (mit Fokus auf den 21. Dezember). 3. Lösung der logistischen und brandschutztechnischen Konflikte (Feuerwehrezufahrt, Müllentsorgung) unter Einhaltung aller einschlägigen Normen. 4. Prüfung von Alternativkonzepten unter Einbeziehung der Öffentlichkeit (Werkstattverfahren), um zu prüfen, ob die gleiche Wohnfläche auch anders zu erreichen ist, also sozial verträglicher und ohne Hochhausabhängigkeit und damit auch zu wesentlich geringeren Baukosten. <p>Das Projekt, das als "Leuchtturmprojekt für eine alternative Wohnungspolitik" dienen soll, ist mit absurd hohen experimentellen Risiken und hohen finanziellen Zusatzkosten verbunden. Es setzt falsche Signale und konterkariert eine behutsame, quartiersbezogene Weiterentwicklung und gefährdet die Belange der Nachbarschaft und öffentlicher Infrastruktur massiv.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ablehnung des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen. Die Forderungen werden zurückgewiesen. Zur Abwägung im Einzelnen s.o.</p>
	Bürger*in	Brandschutz	Ich habe die Plan-Dokumente und Gutachten gelesen und	Kenntnisnahme

	30.11.2025	(Feuerwehrflächen)	<p>denke, dass der Plan viele große Fehler und Risiken hat. Diese Fehler sind formal, technisch und ökologisch. Ich bin der Meinung, dass man den Bau in dieser Form nicht erlauben kann.</p> <p>I. Große Probleme mit der Sicherheit (Brandschutz und Logistik)</p> <p>Der Plan für das WoHo hat sehr große Mängel im Bereich Sicherheit, besonders beim Brandschutz. Das ist gefährlich für alle, die in der Nähe wohnen.</p> <p>1. Feuerwehzufahrt und Logistik: Ein sehr großes Risiko</p> <p>Der Brandschutz-Plan ist nicht fertig und hat große Fehler, besonders weil das Gebäude 98 Meter hoch ist und viele verschiedene Nutzungen hat (Gastro, Kita, Heim).</p> <p>1. Gefährlicher Nutzungskonflikt: Die einzige Einfahrt für die Feuerwehr von der Schöneberger Straße (ungefähr 25 Meter lang) soll gleichzeitig für die Müllentsorgung (BSR) und für alle Lieferungen des ganzen Komplexes genutzt werden. Das ist eine völlig absurde Planung.</p> <p>2. Blockade bei Brand: Es ist verboten, in Feuerwehzufahrten zu halten oder zu parken. Die Müllabfuhr (BSR) braucht aber längere Zeit (ungefähr 15 Minuten), um die Unterflurcontainer zu leeren. Das heißt, die Zufahrt ist im Brandfall blockiert.</p> <p>3. Zu kleine Fläche für die Feuerwehr: Die Feuerwehr braucht eine Einsatzfläche von mindestens 12 x 7 Metern. Der Plan hat aber nur 11,6 x 7 Meter, das ist zu wenig.</p> <p>4. Fläche ist nicht geschützt: Diese kleine Fläche liegt teilweise direkt unter dem 98 Meter hohen Turm (wegen der Auskragungen ab dem 11. Stock). Das heißt, die Fläche ist nicht sicher vor herabfallenden Brandlasten. Die nötigen Übergangsflächen fehlen komplett.</p>	<p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses 3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordert.</p> <p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
		Brandschutz	5. Fluchtwege in der Tiefgarage sind schlecht: Ich habe gesehen,	Kenntnisnahme

		(Evakuierung)	<p>dass die Fluchtwege in der Tiefgarage zu lang sind und die Steigung zu steil ist. Die Flüchtenden müssten eine Neigung von ungefähr 9 Prozent überwinden. Erlaubt sind aber maximal 6 Prozent. Das ist ein großer Mangel.</p>	<p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts können die Anforderungen zur Planung der Rettungswege der BauO Bln i. V. m. den eingeführten Sonderbauschriften umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Rettungswege aus der Tiefgarage mit 35 m Lauflinie innerhalb der Tiefgarage bis zu einem Ausgang, der auf einen Rettungsweg führt, basieren auf der Sonderbauvorschrift Muster-Garagenverordnung (M-GarVO). Die maximale Lauflänge wird bei maximal zwei Stellplätzen um 4 m überschritten. Durch die im Projekt geplante, nicht zwingend erforderliche Brandmelde- und Alarmierungsanlage kann die geringfügige Überschreitung der Rettungsweglänge kompensiert werden. - In Garagen sind nach den Anforderungen aus der M-GarVO Rettungswege über Rampen mit einer maximalen Neigung von 15 % möglich. Die maximale Neigung in der Planung mit 9 % ist deutlich geringer. <p>Das Rettungswegkonzept im Entwurf basiert auf den bauordnungsrechtlichen Anforderungen. In diesen Vorgaben werden Aussagen zu den Rettungsweglängen und -breiten getroffen, die eingehalten werden.</p>
		<p>Abfallentsorgung (Kapazität) Lärmschutz (Abfallentsorgung)</p>	<p>2. Müllentsorgung ist zu klein und macht Lärm Ich habe die benötigte Anzahl an Müllcontainern mit einem Rechner geprüft.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrund der großen Fläche und der vielen Nutzungen (Wohnen, Gastronomie, Büro, Laden) braucht WoHo mindestens 13 Unterflurcontainer. - Der aktuelle Plan hat aber nur 9 Container. Das ist eine Unterschätzung von mindestens 44 Prozent. - Die Container liegen direkt an der Straße, gegenüber den Wohnhäusern. Die Entleerung ist laut und braucht verschiedene 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das zu erwartende wöchentliche Abfallaufkommen wurde überschlägig mit dem Abfallrechner der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) ermittelt. Im Ergebnis sind die geplanten neun Unterflurcontainer (à 5.000 l) auskömmlich. Geplant sind drei Container für gemischte Siedlungsabfälle, zwei Container für Pappe/ Papier/ Kartonagen, ein Container für Biogut, zwei Container für Verpackungen (duales System) und ein Container für Glas.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines</p>

			<p>Fahrzeuge. Das führt zu wöchentlichem Lärm und Verkehrsblockaden, was in den Gutachten nicht berücksichtigt wurde.</p>	<p>urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum – wo die Entleerungen stattfinden werden – durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.</p>
		Brandschutz (Fassade)	<p>3. Risiko des Holz-Hochhauses und Vogelschutz</p> <p>Das WoHo ist ein Holz-Hochhaus, was den Brandschutz noch schwieriger macht.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die vier versetzten Bau-„Würfel“ am Turm haben horizontale Überhänge aus Holz. Das schafft "innenliegende" Ecken, wo sich Feuer gut ausbreiten kann (vertikaler Brandüberschlag). Das ist sehr kritisch. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden kann. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren soll dazu eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen werden. wird Dadurch wird eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindert einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden aus Brandschutzgründen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich werden in der Fassade Brandsperrern vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p>
		Brandschutz (Photovoltaik)	<ul style="list-style-type: none"> - Man will Solarmodule (PV) an der Fassade anbringen. PV-Anlagen sind kritisch für den Brandschutz, weil sie Brandherde verursachen können. Die nötigen Maßnahmen (wie Brandsperrern) wurden in der Planung noch nicht richtig konzipiert. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden.</p> <p>Die VV TB ordnet Photovoltaik-Module als Technische Gebäudeausrüstungen ein, die zwar eine CE-Kennzeichnung tragen müssen, allerdings nicht nach der Bauproduktenverordnung, sondern</p>

				<p>ausschließlich nach der EU-Niederspannungsrichtlinie. Somit sind durch die CE-Kennzeichnung wesentliche Merkmale eines Bauprodukts wie Festigkeit, Bruchverhalten und Brandverhaltens nicht spezifiziert. Es ist grundsätzlich ein gesonderter Verwendbarkeitsnachweis erforderlich.</p> <p>Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren wird die Gesamtkonstruktion der Fassade betrachtet und die vorhabenbezogene Verwendbarkeit der Photovoltaik-Modulen nachgewiesen.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vogelschlag)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Ich mache mir Sorgen um Vögel: Das Hochhaus ist so hoch, dass es eine Barriere im Luftraum ist. Für nachtaktive Zugvögel ist das Risiko hoch (Lichtfangschlag). - Die Maßnahmen gegen Vogelschlag sind nur "Soll"-Bestimmungen ("sollen Spiegelungen vermieden werden"). Das ist zu schwach und bietet dem Investor einen Ausweg. Ich fordere eine strikte "Muss"-Vorschrift. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist auf Grund der Kubatur des Hochhauses davon auszugehen, dass ein umfliegen grundsätzlich gut möglich ist. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag benennt mit Maßnahme V5 die Maßnahmen, die auf den nachfolgenden Planungsebenen zu Vermeidung des Vogelschlags beachtet werden sollen.</p> <p>Eine weitere Konkretisierung ist auf Ebene des Bebauungsplans nicht möglich, da die dazu erforderliche Objektplanung noch nicht vorliegt. Konkrete Gebäudeplanungen liegen auf Ebene des Bebauungsplans nicht vor und können daher nicht spezifisch geprüft und optimiert werden.</p> <p>Regelungen zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Vögel sind im Durchführungsvertrag verbindlich festgehalten.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)</p>	<p>II. Fachgutachten sind fehlerhaft und Daten sind alt Ich denke, die Gutachten unterschätzen die Probleme für die Nachbarn, weil die Datenbasis falsch oder veraltet ist.</p> <p>1. Sonne, Licht und Schatten</p> <p>Die Studie über die Sonne ist unvollständig und irreführend.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Studie schaut nur auf den 21. März. Das ist der günstigste 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-</p>

			<p>Tag.</p> <p>- Ich habe festgestellt, dass die Betrachtung des 21. Dezember (Winter) ein völlig anderes Bild zeigt: Die direkte Sonne reduziert sich von 5 Stunden auf nur 1,5 Stunden. Das ist eine massive Verschlechterung der Lebensqualität.</p>	<p>1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>
		Besonnung und Belichtung (passiver Solarertrag)	<p>Die alte IBA '87 Wohnanlage wurde für passiven Solar-Ertrag gebaut (mit Wintergärten). Die extreme Verschattung macht dieses Konzept kaputt. Ich erwarte, dass die Heizkosten steigen werden und es Schimmel geben kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten. Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden. Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.</p>
		Lärmschutz (Verkehrszahlen)	<p>2. Lärm und Verkehr</p> <p>Die Lärm- und Verkehrsprognosen sind nicht belastbar.</p> <p>- Veraltete Daten: Die Modelle nutzen Verkehrszahlen von 2014 bis 2016. Der Verkehr, besonders durch Onlinehandel und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen</p>

			LKW, ist seitdem stark gestiegen.	<p>auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es ist anzumerken, dass die Planungen eine Anlieferung des Plangebäudes überwiegend mittels Transporter vorsehen. Eine planinduzierte Zunahme des Lkw-Verkehrs wird somit entgegengewirkt.</p>
		Verkehr (Stellplätze)	- Parkplatzdruck: Die 43 geplanten Tiefgaragen-Plätze sind für ca. 150 Eigentumswohnungen viel zu wenig. Ich erwarte, dass viele Leute in der Umgebung Parkplätze suchen müssen, was zu mehr Verkehr führt.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des</p>

				<p>StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen</p>
--	--	--	--	--

				<p>umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehen Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot.- Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung,
--	--	--	--	--

				<p>in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. <p>Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte</p>
--	--	--	--	--

				ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.
		Lärmschutz (haustechnische Anlagen Nachbargrundstück)	- Gewerbelärm ist Black Box: Das Gutachten hat keine konkreten Daten für die technischen Anlagen des Nachbargebäudes "Grasblau". Man nimmt einfach an, dass der Lärm nachts um 50% sinkt. Das ist eine Annahme ohne Beweis ("Black Box") und sehr kritisch, weil die Richtwerte nachts schnell überschritten werden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt.</p>
		Lärmschutz (Anlagen Berliner Wasserbetriebe)	- Lärmquellen fehlen: Ich habe bemerkt, dass die lauten Geräusche der Berliner Wasserbetriebe (Pumpgeräusche, Summern) im Gutachten nicht modelliert wurden.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schallrelevanten Anlagen des Abwasserpumpwerks befinden sich innerhalb einer geschlossenen Gebäudefassade. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist somit von einer effektiven Abschirmwirkung für die Schallemissionen der Anlagen auszugehen, wodurch an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen lediglich nachrangige Schallimmissionen zu erwarten sind. Die vorhandenen gewerblichen Nutzungen sowie die bestehende Wohnbebauung entlang der Schöneberger Straße sprechen zudem für ein geringes Konfliktpotenzial zwischen Abwasserpumpwerk und Umgebung. Relevante Schallemissionen konnten im Rahmen der Ortsbegehung nicht festgestellt werden. Die vorgesehene Gebietsnutzung des Plangebiets als urbanes Gebiet (MU) begegnet ohnehin bereits der vorliegenden räumlichen Nachbarschaft von gewerblichen Nutzflächen und Wohnbebauung mit erhöhten Immissionsricht- und Orientierungswerten. Eine zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Geräuscheinwirkungen durch das Abwasserpumpwerk auf das Plangebiet wird dementsprechend als nicht erforderlich betrachtet.</p>

		Lärmschutz (aktive Maßnahmen)	- Schutz nur passiv: Man will Lärmprobleme fast nur durch dicke Fenster oder verglaste Loggien lösen. Das schränkt die Wohnqualität ein. Aktive Maßnahmen (wie Flüsterasphalt) wurden abgelehnt.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung identifiziert verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen, die zur Kompensation geeignet sind: Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den umliegenden Straßenabschnitten und den Einbau einer lärmindernden Fahrbahnschicht. Hierbei handelt es sich jedoch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in die Kompetenz der Verkehrsverwaltung fallen. Die Anordnung solcher Maßnahmen im Bebauungsplan entzieht sich demnach der Regelungskompetenz des Plangebers und kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens nach übergeordneten Kriterien ohne bodenrechtlichen Bezug erfolgen. In der Untersuchung definierte „Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder Straßenbahnausgestaltung mit „Flüsterasphalt“ liegen in der Hand der Gemeinde.</p>
		Verfahren gem. § 13aBauGB	<p>3. Umwelt und Natur</p> <p>- Das Verfahren wird im beschleunigten Verfahren ohne Umweltprüfung durchgeführt. Das ist nicht gut für so ein großes Gebäude.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens richtet sich in erster Linie nach dem Umfang der zulässigen Grundfläche. Diese ist vorliegend relativ gering. Daher ist das beschleunigte Verfahren anwendbar. Die Höhe des Gebäudes ist nicht entscheidend.</p> <p>Trotzdem müssen alle Umweltauswirkungen des Vorhabens gerecht in die Abwägung eingestellt werden. Das ist passiert.</p>
		Biotopflächenfaktor	- Der Biotopflächen-Faktor (BFF) ist nur 0,36. Der Plan verlangt aber 0,6.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen.</p>

				<p>Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.01.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk - auf dem die Forderung eines Biotopflächenfaktors von 0,6 fußt - ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die 2019 verwendete Berechnungsmethodik nicht mehr dem aktuellen, für den Bebauungsplan verwendeten Berechnungsstandard entspricht und daher die Werte nicht vergleichbar sind. Hauptunterschied zwischen den beiden Rechenmodellen ist, dass gebäudebezogene Maßnahmen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Rückhaltung von Regenwasser) oberhalb der Hochhausgrenze nach dem aktuellen Rechenmodell nicht mehr anrechenbar sind. Aus diesem Grund erreichen die aktuellen Berechnungen auch nicht mehr den BFF des Wettbewerbsergebnisses. Weitere Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll sind und über den DV gesichert werden (z. B. die Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartiere für Fledermäuse), sind im BFF ebenfalls nicht abbildbar.</p>
		Biotopverbindung	- Das Hochhaus ist eine massive Störung für die Biotopverbindung vom Gleisdreieckpark zum Mendelssohn-Bartholdy-Park.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Biotopverbindung zwischen Mendelssohn-Bartholdy-Park und Elise-Tilse-Park wird im Bestand durch die Grünverbindung Anhalter Steg sichergestellt. Das Vorhabengrundstück spielt für die Verbindung keine relevante Rolle. Diese Situation wird sich mit Umsetzung der Planung nicht verschlechtern, tendenziell eher verbessern.</p>
		Grundwasser / Altlasten	Grundwasser: Der Grundwasserspiegel ist nur 2,8 Meter unter dem Boden. Das Grundstück liegt im Hauptgrundwasserleiter. Die Tiefgründung (ca. 10m) kann dem Grundwasser und den Biotopen schaden. Wegen der alten Nutzung (Tankstelle, Logistikgelände) erwarte ich, dass beim Bau Altlasten in das Trinkwasser	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Befürchtung, dass die Gründung erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser hat, wird nicht geteilt. Dazu sind die ggf. in das Grundwasser reichenden Bauwerksteile zu klein.</p>

			gelangen.	Die Befürchtung, dass das Grundwasser in größeren Tiefen erheblich verunreinigt sein könnte, wird nicht geteilt. In den Jahren 1994 und 1999 durchgeführte Untersuchungskampagnen erbrachten im Grundwasser keine relevanten Schadstoffbelastungen. Auch in der Stellungnahme der Bodenschutzbehörde zum Bebauungsplan werden derartige Befürchtungen nicht geäußert.
		Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe	<p>III. Blockade öffentlicher Pläne und formelle Mängel</p> <p>Ich sehe, dass der Plan öffentliche Interessen blockiert und formelle Fehler hat.</p> <p>1. Blockade öffentlicher Träger</p> <p>Der Plan lagert Abstandsflächen auf Nachbargrundstücke aus. Ich kritisiere, dass die Auswirkungen nur für das private Nachbargrundstück geprüft wurden. Die öffentlichen Grundstücke (Schule, Berliner Wasserbetriebe) wurden nicht geprüft. Das ist eine indirekte Privatisierung öffentlichen Raums.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schule: Die Fanny-Hensel-Grundschule braucht dringend eine Mensa oder Erweiterung. Der WoHo-Plan verbaut diese Option dauerhaft durch die Abstandsflächen. Auch die Sporthalle bekommt weniger Licht und Sonne, was die Heizkosten erhöht. - Berliner Wasserbetriebe (BWB): Die BWB wollen zwei Geschosse Wohnraum aufstocken. Das Hochhaus macht das unmöglich. Die Belange dieses öffentlichen Trägers werden missachtet. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig. Die Besonnung der Sporthalle wurden untersucht und ausgewertet. Eine relevante Erhöhung der Heizkosten ist nicht zu erwarten.</p>
		Zahlen in Begründung und Gutachten	<p>2. Widersprüchliche Angaben und falsche Darstellung</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ich habe verschiedene, sich widersprechende Zahlen in den Dokumenten gefunden, zum Beispiel für die GFZ (7,6, 8,0 oder 9,1). Das ist ein formaler Fehler, und ich denke, der Abwägung liegen falsche Zahlen zugrunde. - Die Angabe, dass das Projekt aus „75% Wohnen und 25% 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die</p>

			<p>Gewerbe, sowie öffentliche Flächen“ besteht, ist irreführend. Man nutzt das Wort "sowie", um die öffentlichen Flächen über 100% hinaus gut zu rechnen. In Wirklichkeit ist die Verteilung ungefähr 60% Wohnraum, 25% Gewerbe und 15% öffentliche Nutzungen.</p>	<p>geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnte. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p> <p>Hinsichtlich der Zahlen zu den für das Wohnen genutzten Flächen ist zu berücksichtigen, dass in der Begründung die Geschossfläche Wohnen genannt wird, während das Gutachten die Nutzungsflächen Wohnen (ohne Technikflächen, Verkehrsflächen, Konstruktions-Grundflächen) betrachtet.</p> <p>Der zitierte Satz zur Nutzungsverteilung ist weder Teil der Begründung noch des Vorhabenbeschreibung oder des Durchführungsvertrags.</p>
	Vertragsstrafe / Sicherheiten, DGNB-Zertifizierung	<p>3. Ungesicherte Vertragsinhalte und Bauruine-Risiko</p> <p>Der Durchführungsvertrag (DV, Stand 16.10.2025) sichert die Interessen des Landes Berlin nicht gut genug ab.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bauruine-Risiko: Der Vertrag verlangt nur eine „Finanzierungsbestätigung“. Das ist keine harte Bankbürgschaft (Vertragserfüllungsbürgschaft). Wenn der Investor während des komplexen - Hochhausbaus insolvent wird, hat die Stadt kein Geld, um die Baustelle zu sichern oder abzureißen. Das Risiko einer 100m hohen Bauruine ist real. - DGNB-Zertifizierung ist zu weich: Der Investor muss "möglichst" das DGNB-Zertifikat „Platin“ anstreben. Das ist eine weiche Zusage und schwer durchzusetzen. Wenn Platin nicht erreicht wird, gibt es keine Strafe. - Vertragsstrafe ist zu klein: Die Strafe bei Verzögerung bezieht sich nur auf die Kosten der geförderten Wohnungen (30 % der Fläche). Das ist im Verhältnis zum Gesamtprojekt (98 m Hochhaus) viel zu niedrig. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine solche Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind vom Mustervertrag zum Berliner Modell der kooperativen Bauleitplanung nicht vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen. Denn die Regelungen sind auf den mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum zu beschränken.</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 7 Abs. 2 Durchführungsvertrag verbindlich, mindestens ein DGBN-Zertifikat Gold zu erlangen. Eine verpflichtende Regelung zur Erlangung des Zertifikats Platin soll nicht erfolgen, da der zur Erlangung erforderlich Aufwand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zulässig abschätzbar ist. Dies ist erst im Zuge der weiteren Objektplanung möglich.</p>	

		Kindertageseinrichtungen	<p>- Kita-Pflicht fehlt: Der Vertrag verzichtet auf die Kita-Pflicht, obwohl das Projekt über 15.000 m² Wohnfläche hat. Das basiert auf aktuellen Berechnungen, aber die Bauzeit ist sehr lang (5+ Jahre). Wenn sich der Bedarf ändert, fehlt die soziale Infrastruktur im Quartier.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Bedarfsermittlung für Plätze in Kindertageseinrichtungen basiert auf der aktuellen Bevölkerungsprognose für das Land Berlin. Danach kann im Prognoseraum Kreuzberg Nord aktuell und voraussichtlich auch zukünftig der sich ergebende Bedarf an zusätzlichen Kinderbetreuungsplätzen in vorhandenen Kindertageseinrichtungen gedeckt werden. Eine darüberhinausgehende Herstellung von Plätzen in Kindertageseinrichtungen ist nicht sinnvoll.</p>
		Ablehnung des Vorhabens	<p>IV. Fazit und Ablehnung</p> <p>Ich lehne das Bauvorhaben WoHo (Bebauungsplanverfahren VI-150g-2a VE) in dieser Form ab.</p> <p>Das Projekt ist ein Prestigeprojekt, das ich für nicht nachhaltig halte. Hochhäuser kosten 50% mehr in der Errichtung und schaden dem regionalen Klima durch Strömungsveränderungen und Hitzeinseln. Das Bauvorhaben ist mit unnötig hohen experimentellen Risiken verbunden, die in Deutschland noch keine erfolgreiche Umsetzung als "Vertical Village" gefunden haben.</p> <p>Ich fordere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der beschleunigte Plan muss gestoppt werden. Man braucht eine umfassende Umweltprüfung und eine Klimabilanz. 2. Die Gutachten (Schatten, Lärm, Verkehr) müssen mit aktuellen und vollständigen Daten neu gemacht werden. 3. Die Brandschutzprobleme (Feuerwehrezufahrt, Fluchtwege) müssen gelöst werden, weil sie die öffentliche Sicherheit gefährden. <p>Ich denke, dass eine sozialverträgliche und nachhaltige Planung möglich ist. Es gibt einen Alternativentwurf, der fast die gleiche Wohnfläche ermöglicht, aber mit über 50 % geringeren Baukosten und ohne Hochhausrisiko.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ablehnung des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen. Die Forderungen werden zurückgewiesen Zur Abwägung im Einzelnen s.o.</p>

	Bürger*in 30.11.2025	Brandschutz (Feuerwehrflächen)	<p>I. Eklatante Mängel in den Sicherheitskonzepten (Brandschutz und Logistik)</p> <p>Die Planung des WoHo weist gravierende und potenziell gefährliche Mängel in den Bereichen Logistik, Müllentsorgung und Brandschutz auf, die meines Erachtens die Genehmigungsfähigkeit des gesamten Komplexes in Frage stellen.</p> <p>1. Unverantwortlicher Nutzungskonflikt der Feuerwehrezufahrt</p> <p>Die geplante ca. 25 Meter lange Feuerwehreinfahrt von der Schöneberger Straße soll gleichzeitig für die Entsorgung durch die BSR und als Lieferweg für den Großteil der Logistik (ca. 25.000 qm Bruttogeschossfläche) des hochverdichteten Komplexes genutzt werden. Dies halte ich für eine völlig absurde und verantwortungslose Planung.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstoß gegen die StVO: Das Halten und Parken in Feuerwehrezufahrten ist grundsätzlich verboten. Lieferfahrzeuge sind keine Sonderfahrzeuge, weshalb ich die geplante Doppelnutzung für Lieferverkehr und Brandbekämpfung als hochriskant und unpraktikabel bewerte. - Standzeiten der Müllabfuhr: Die BSR-Entsorgung mittels Unterflurcontainern erfordert längere Standzeiten (geschätzt ca. 15 Minuten pro Vorgang), was die Zufahrt im Brandfall blockieren würde. <p>Fehlende Einsatzfläche: Die nach DIN Norm 14090 und MHHR erforderliche Einsatzfläche von mindestens 12 x 7 m (= 84 qm) wird mit nur 11,6 x 7 m unterschritten. Diese verminderte Fläche liegt zudem teilweise direkt unter den Auskragungen des 98 Meter hohen Turmgebäudes (ab der 11. Etage) und ist damit nicht vor herabfliegenden Brandlasten geschützt. Die vorgeschriebenen Übergangsbereiche fehlen gänzlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Angabe des Verfassers des Brandschutzkonzepts liegt die Alarmadresse und der Anlaufpunkt für die Feuerwehr im öffentlichen Straßenland der Schöneberger Straße. Von dort werden die Erstinformationen für Feuerwehr, die im Erdgeschoss des Hauses 3 (Turm) im Nahbereich zum Feuerwehraufzug verortet werden sollen, fußläufig innerhalb einer Lauflänge von circa 38 m erreicht.</p> <p>Die nach dem Merkblatt für Flächen für die Feuerwehr gestaltete, gradlinige Zufahrt mit der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt stelle eine optionale Zufahrt dar, um die Eingänge ins Gebäude, die sich in einem Abstand von über 50 m zum öffentlichen Straßenland befinden, zu erreichen, wenn die Einsatztaktik es erfordert.</p> <p>Das Merkblatt der Feuerwehr lasse ein gradliniges Zurückfahren nach dem Einsatz zu. Wendestellen seien bei gradlinigen Zufahrten nicht erforderlich.</p> <p>Da es sich um eine alternative Zufahrt handele, die nicht den Hauptanlaufpunkt für die Feuerwehr darstelle, entstehe für die Angriffsführung der Feuerwehr bei der Entleerung der Container keine Behinderung. Bei der Leerung ist der Fahrer des Müllwagens jederzeit anwesend und kann das Fahrzeug aus der Zufahrt fahren.</p> <p>Die Bewegungsfläche wird in Abmessungen 12 m x 7 m hergestellt. Bei der Positionierung der Bewegungsfläche am Ende der Zufahrt sind nach den Regelungen aus dem Merkblatt für Flächen der Feuerwehr keine Übergangsbereiche erforderlich.</p>
		Brandschutz	2. Mangelhafte Fluchtwege und Evakuierung	<p>Kenntnisnahme</p>

		(Evakuierung)	<p>Trotz der modellierten Anwesenheit von bis zu 1432 Personen im Gebäude fehlt ein umfassendes und valides Evakuierungskonzept für die insgesamt vier Gebäudeteile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fluchtwege in der Tiefgarage: Die Fluchtwege im südöstlichen Teil des Untergeschosses überschreiten die erlaubten Radien (35m nach ASR/Bln BauO bzw. 30m nach M_GARVO). Darüber hinaus wird die maximal zulässige Steigung (6 %) für Flüchtende mit ca. 9 % massiv überschritten. - Sammelstelle: Angesichts der fast vollständigen Bebauung des Grundstücks und der hohen Personenanzahl ist für mich nicht ersichtlich, wo eine ausreichend bemessene und sichere Sammelstelle außerhalb des Gefahrenbereichs verortet werden soll. 	<p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts können die Anforderungen zur Planung der Rettungswege der BauO Bln i. V. m. den eingeführten Sonderbauschriften umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sammelstellen leiten sich aus dem Arbeitsrecht ab. Bauordnungsrechtliche Anforderungen bestehen nicht. - Die Rettungswege aus der Tiefgarage mit 35 m Lauflinie innerhalb der Tiefgarage bis zu einem Ausgang, der auf einen Rettungsweg führt, basieren auf der Sonderbauvorschrift Muster-Garagenverordnung (M-GarVO). Die maximale Lauflänge wird bei maximal zwei Stellplätzen um 4 m überschritten. Durch die im Projekt geplante, nicht zwingend erforderliche Brandmelde- und Alarmierungsanlage kann die geringfügige Überschreitung der Rettungsweglänge kompensiert werden. - In Garagen sind nach den Anforderungen aus der M-GarVO Rettungswege über Rampen mit einer maximalen Neigung von 15 % möglich. Die maximale Neigung in der Planung mit 9 % ist deutlich geringer. <p>Das Rettungswegkonzept im Entwurf basiert auf den bauordnungsrechtlichen Anforderungen. In diesen Vorgaben werden Aussagen zu den Rettungsweglängen und -breiten getroffen, die eingehalten werden.</p>
		Abfallentsorgung (Kapazität) Lärmschutz (Abfallentsorgung)	<p>3. Logistische Unterschätzung des Müllaufkommens</p> <p>Ich habe festgestellt, dass die Planung den Entsorgungsbedarf massiv unterschätzt. Unter Berücksichtigung der geplanten Nutzflächen (Wohnen, Gastronomie, Büro, Einzelladen) ergibt die Anwendung des BSR-Abfallrechners einen Bedarf von mindestens 13 Unterflurcontainern. In der aktuellen Planung sind jedoch nur neun Container vorgesehen, was eine Unterschätzung von mindestens 44 % darstellt. Die Platzierung der Container unmittelbar</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das zu erwartende wöchentliche Abfallaufkommen wurde überschlägig mit dem Abfallrechner der Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) ermittelt. Im Ergebnis sind die geplanten neun Unterflurcontainer (à 5.000 l) auskömmlich. Geplant sind drei Container für gemischte Siedlungsabfälle, zwei Container für Pappe/Papier/ Kartonagen, ein Container für Biogut, zwei Container für Verpackungen (duales System) und ein Container für Glas.</p>

			gegenüber dem Wohngebiet führt bei der Entleerung unweigerlich zu wöchentlicher Lärmbelastung und Verkehrsblockaden.	<p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p> <p>Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum – wo die Entleerungen stattfinden werden – durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.</p>
		Brandschutz (Fassade)	<p>4. Fassadenkonzept und Holzhochhaus-Risiko</p> <p>Angesichts der Höhe und der komplexen Struktur des Holz-Hochhauses halte ich das fehlende Brandschutzkonzept für die Fassade für unverantwortlich.</p> <p>- Das Bauwerk mit blank freiliegendem Holz und horizontal versetzten Kragplatten am Turm erzeugt "innenliegende" Ecken, die ideale, geschützte Bedingungen für eine vertikale Brandausbreitung (Brandüberschlag) schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden kann. Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren soll dazu eine Löschanlage (Sprinkleranlage oder Wassernebelhochdrucklöschanlage) mit einer Fassadensprinklerung vorgesehen werden. wird Dadurch wird eine Brandausbreitung von Geschoss zu Geschoss über die Fassade begrenzt. Die Löschanlage verhindert einen Fassadenbrand über die Fassadenöffnungen aus den Wohnungen. Doppelfassaden aus Brandschutzgründen sind nicht vorgesehen. Zusätzlich werden in der Fassade Brandsperren vorgesehen, die die Fassade je Geschoss abtrennt.</p>
		Brandschutz (Photovoltaik)	<p>- Die Verwendung von vertikal montierten PV-Modulen am Turm ist brandschutztechnisch kritisch, da sie Brandherde verursachen oder Schwelbrände optisch verdecken können. Komplexe Maßnahmen (wie Brandsperren und geschossweise Einspeisung), die bei Hochhäusern erforderlich wären, wurden in der</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des Brandschutzkonzepts kann die Projektplanung umgesetzt werden.</p> <p>Die VV TB ordnet Photovoltaik-Module als Technische</p>

			Planung bisher nicht skizziert oder vollständig konzipiert.	<p>Gebäudeausrüstungen ein, die zwar eine CE-Kennzeichnung tragen müssen, allerdings nicht nach der Bauproduktenverordnung, sondern ausschließlich nach der EU-Niederspannungsrichtlinie. Somit sind durch die CE-Kennzeichnung wesentliche Merkmale eines Bauprodukts wie Festigkeit, Bruchverhalten und Brandverhaltens nicht spezifiziert. Es ist grundsätzlich ein gesonderter Verwendbarkeitsnachweis erforderlich.</p> <p>Im Rahmen des Brandschutznachweis im Baugenehmigungsverfahren wird die Gesamtkonstruktion der Fassade betrachtet und die vorhabenbezogene Verwendbarkeit der Photovoltaik-Modulen nachgewiesen.</p>
		Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)	<p>II. Fehlerhafte Gutachten und Unterschätzung der Umweltauswirkungen</p> <p>Die zur Abwägung vorgelegten Fachgutachten sind in wesentlichen Punkten fehlerhaft, veraltet oder methodisch mangelhaft.</p> <p>1. Irreführende Besonnungsstudie</p> <p>Die Besonnungsstudie ist methodisch mangelhaft, da sie relevante Zeitpunkte und Normen missachtet.</p> <p>- Beschönigung durch Stichtagswahl: Die Studie fokussiert sich ausschließlich auf den 21. März. Die Behauptung einer Reduktion von nur „bis zu 15%“ der Besonnungsdauer ist irreführend, da die Betrachtung des 21. Dezember (Wintersonnenwende) ein völlig anderes Bild ergibt: Die direkte Sonne reduziert sich für die betroffenen Nachbarn von 5 Stunden (ohne WoHo) auf nur 1,5 Stunden (mit WoHo).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>
		Besonnung und Belichtung (passiver Solarertrag)	<p>- Zerstörung bauklimatischer Belange: Die extreme Verschattung macht das passive Solar-Ertragskonzept der angrenzenden IBA '87 Wohnanlage zunichte. Die Bewohner erfahren dadurch massive Nachteile wie immens steigende Heizkosten und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten.</p>

			Risiken wie Schimmelbildung in den Wintergärten.	<p>Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden.</p> <p>Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.</p>
		Besonnung und Belichtung (Vorgehensweise Gutachten)	- Normverstöße: Die Verschattung wurde unzulässig auf Fassadenebene dargestellt, statt auf der vorgeschriebenen Innenwandebene (DIN EN 17037).	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Untersuchung der Besonnung erfolgte auf Grundlage der DIN EN 17037:2018 mit Stand vom Mai 2022. Dies ist die aktuell geltende Norm.</p> <p>Die in der Tageslichtuntersuchung gewählte zweistufige Vorgehensweise zur Untersuchung der Besonnung (1. Stufe: Identifikation eindeutig unkritischer Bereiche durch Betrachtung auf Fassadenebene; 2. Stufe Untersuchung ggf. kritischer Bereiche gemäß DIN EN 17037 auf Innenwandebene) ist fachlich nicht zu beanstanden. Eine Besonnungsdauer von 3 Stunden entspricht bereits der „mittleren Empfehlungsstufe“ zur Besonnung der DIN EN 17037. Bei einer Besonnungsdauer von 3 h auf Fassadenebene kann laut Gutachter ohne weitere Untersuchungen sicher von Einhaltung der Empfehlungsstufe „gering“ gemäß DIN EN 17037 ausgegangen werden. Eine weitere Berechnung ist daher nicht</p>

				erforderlich.
		Lärmschutz (Verkehrszahlen)	<p>2. Mängel im Verkehr- und Lärmgutachten</p> <p>Das Lärmgutachten stützt sich auf eine kritisch zu hinterfragende Datenbasis, die zu Lasten der betroffenen Nachbarn modelliert wurde.</p> <p>- Veraltete Verkehrszahlen: Die Modellierung beruht auf Hochrechnungen veralteter Verkehrszahlen (LKW 2014, andere KFZ 2015/16) und ignoriert den massiven Zuwachs beim Individual- und Lieferverkehr.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es ist anzumerken, dass die Planungen eine Anlieferung des Plangebäudes überwiegend mittels Transporter vorsehen. Eine planinduzierte Zunahme des Lkw-Verkehrs wird somit entgegengewirkt.</p>
		Verkehr (Stellplätze)	<p>- Unrealistische Parkplatzprognose: Die angenommene Anzahl von 60 Tiefgaragen-Stellplätzen ist angesichts von ca. 60 Eigentumswohnungen im Hochpreissegment (über 13.000 EUR/qm) weltfremd. Ich erwarte, dass der eklatante Parkplatzdruck zu zusätzlichen Quellverkehren durch Parkplatzsuchende führen wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit</p>

				<p>dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der</p>
--	--	--	--	---

				<p>Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehen Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot. - Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen
--	--	--	--	--

				<p>Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. - Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum
--	--	--	--	---

				<p>ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.</p>
		Lärmschutz (haustechnische Anlagen Nachbargrundstück)	- Lärm-Schönrechnung: Das Gutachten verwendet pauschale Erfahrungswerte für den Gewerbelärm des Nachbargebäudes "Grasblau" und nimmt eine ungesicherte Leistungsreduzierung um 50 % nachts an.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt.</p>
		Lärmschutz (Anlieferung)	- Außerdem ignoriere ich die Notwendigkeit von Schwerlastverkehr (Lkw) im internen Anlieferungsbereich. Das Gutachten rechnet "schön" (Transporter statt Lkw, gedrosselte Anlagen nachts, wenig Verkehr), um die Machbarkeit nachzuweisen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die über den Durchführungsvertrag gesicherte Objektplanung sieht lediglich Nutzungen vor, die zum ganz überwiegenden Teil die Nutzung von Transportern zur Anlieferung erwarten lassen. Neben der Wohnnutzung sind kleine Gewerbebetriebe, Büros, Räume für freie Berufe und Anlagen für soziale Zwecke geplant. Die Anlieferung durch LKW konnte daher vernachlässigt werden. Auch hinsichtlich einer möglichen Anlieferung im öffentlichen Straßenraum werden die daraus resultierenden Lärmimmissionen nicht als so relevant eingeschätzt, dass eine vertiefte Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich wäre.</p> <p>Ohnehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, die Einhaltung der TA Lärm im Betrieb sicherzustellen. Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass eine aktualisierte Schalluntersuchung mit</p>

				Einreichung eines Bauantrags vorzulegen ist, wenn sich die Planung im weiteren Verfahren dahingehend ändert, dass eine Anlieferung mit LKWs stattfindet.
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Höhenmonitoring)	<p>3. Mangelnder Artenschutz</p> <p>Ich halte die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens im beschleunigten Verfahren nach § 13aBauGB ohne umfassenden Umweltbericht für ungeeignet, da ich befürchte, dass massive Auswirkungen unerkannt bleiben.</p> <p>- Höhenmonitoring fehlt: Die Fledermausuntersuchung beschränkte sich auf bodengebundene Detektorbegehungen, obwohl hochfliegende Arten (Großer Abendsegler) nachgewiesen wurden. Das Kollisionsrisiko in höheren Luftschichten bei einem 98 Meter hohen Bauwerk wurde methodisch nicht erfasst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kartierumfang und Methodik wurden vor Durchführung mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stellt der geplante Turm ein schmales Einzelgebäude dar, welches von Fledermäusen in der Regel gut umflogen werden kann. Die Flugaktivitäten der vorkommenden Fledermausarten sind durchschnittlich bis unterdurchschnittlich für einen innerstädtischen Lebensraum. Die nachgewiesenen Flugrouten verlaufen überwiegend am Rande des Plangebietes.</p> <p>Im Hinblick auf die nach den Ergebnissen der faunistischen Kartierungen nur geringe Lebensraumeignung des Plangebiets für Fledermäuse und das geringe Kollisionsrisiko dieser Artengruppe mit Gebäuden ist ein Höhenmonitoring nicht erforderlich.</p>
		Biotopflächenfaktor	<p>- Biotopflächenfaktor (BFF): Der BFF wird mit 0,36 statt der planerischen Vorgabe von 0,6 eklatant unterschritten. Darüber hinaus liegen die Hauptbereiche der Grünflächen auf den 15., 22. und 29. Stockwerken. Dies erfordert, dass Fledermäuse und Insekten Höhen von 45m bis 98m überwinden, was ich als praktisch nicht realisierbar bewerte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen.</p> <p>Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.01.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk - auf dem die Forderung eines Biotopflächenfaktors von 0,6 fußt - ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die 2019 verwendete Berechnungsmethodik</p>

				<p>nicht mehr dem aktuellen, für den Bebauungsplan verwendeten Berechnungsstandard entspricht und daher die Werte nicht vergleichbar sind. Hauptunterschied zwischen den beiden Rechenmodellen ist, dass gebäudebezogene Maßnahmen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Rückhaltung von Regenwasser) oberhalb der Hochhausgrenze nach dem aktuellen Rechenmodell nicht mehr anrechenbar sind. Aus diesem Grund erreichen die aktuellen Berechnungen auch nicht mehr den BFF des Wettbewerbsergebnisses. Weitere Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll sind und über den DV gesichert werden (z. B. die Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartiere für Fledermäuse), sind im BFF ebenfalls nicht abbildbar.</p>
		<p>Vertragsstrafe / Sicherheiten</p>	<p>III. Risiken im Durchführungsvertrag und ungesicherte öffentliche Belange</p> <p>Der vorliegende Durchführungsvertrag (DV) (Stand 16.10.2025) sichert die Interessen des Landes Berlin nur unzureichend ab und birgt hohe Risiken für die Öffentlichkeit.</p> <p>1. Fehlende Absicherung gegen eine Bauruine</p> <p>Der DV verlangt lediglich eine „Finanzierungsbestätigung“, die die Bonität bescheinigt. Dies ist keine Bankbürgschaft (Vertragserfüllungsbürgschaft). Sollte der Vorhabenträger während der komplexen Bauphase insolvent gehen, hat das Land Berlin keinen direkten Zugriff auf finanzielle Mittel zur Sicherung oder zum Rückbau der Baustelle. Ich befürchte das Risiko einer 100 Meter hohen Bauruine mitten im Wohnviertel.</p> <p>Altlastenrisiko: Da auf dem Gelände Altlasten erwartet werden (Historie als Tankstelle, Logistikgelände), fordere ich eine qualifizierte Sicherheitsleistung (Bankbürgschaft) spezifisch für die Bodensanierungskosten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Vertragsstrafe und eine Sicherheit sind – mit Ausnahme für die Umsetzung der mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen – nicht vom Mustervertrag vorgesehen und wären weder erforderlich noch angemessen.</p>

	DGNB-Zertifizierung	<p>2. Schwache vertragliche Verpflichtungen</p> <p>Ich kritisiere die weiche Formulierung zur DGNB-Zertifizierung. Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich lediglich, das DGNB-Zertifikat „Platin“ „möglichst“ anzustreben, während „Gold“ der Mindeststandard ist. Diese „Bemühungszusage“ ist rechtlich weich und stellt ein Greenwashing-Risiko dar, da dem Land Berlin Sanktions- oder Kompensationsmechanismen fehlen, falls das öffentlich beworbene Ziel Platin verfehlt wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Vorhabenträgerin verpflichtet sich gemäß § 7 Abs. 2 Durchführungsvertrag verbindlich, mindestens ein DGBN-Zertifikat Gold zu erlangen. Eine verpflichtende Regelung zur Erlangung des Zertifikats Platin soll nicht erfolgen, da der zur Erlangung erforderlich Aufwand im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht zulässig abschätzbar ist. Dies ist erst im Zuge der weiteren Objektplanung möglich.</p>
	Auswirkungen Schule und Berliner Wasserbetriebe	<p>3. Städtebauliche Blockade öffentlicher Träger</p> <p>Die geplante, extrem hohe Kubatur erzwingt große Abstandsflächen und blockiert damit die Entwicklungsmöglichkeiten wichtiger öffentlicher Träger:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schule: Eine dringend benötigte bauliche Erweiterung der Fanny-Hensel-Grundschule (z.B. eine Mensa) wird durch die Abstandsflächenüberlagerung unnötig erschwert oder unmöglich. Die Sporthalle der Schule wird zudem massiv weniger natürliche Belichtung erhalten, was höhere Heizkosten und mehr Kunstlichtbedarf zur Folge hat. - Berliner Wasserbetriebe (BWB): Die BWB haben signalisiert, zwei Geschosse aufstocken zu wollen, um zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Diese Option wäre durch das WoHo dauerhaft verbaut. Ich sehe dies als eine Missachtung der Belange eines Trägers öffentlicher Hand. Die fiktive Bebauung des angrenzenden privaten Grundstücks wurde geprüft, die Auswirkungen auf die öffentlichen Grundstücke (BWB und Schule) jedoch nicht. Ich sehe darin eine indirekte Privatisierung öffentlichen Raums zugunsten des Investors. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bauliche Weiterentwicklung der benachbarten Grundstücke wird durch das Vorhaben nicht behindert. Alle nach gültigem Planungsrecht möglichen Nachverdichtungen bleiben zulässig. Die Besonnung der Sporthalle wurden untersucht und ausgewertet. Eine relevante Erhöhung der Heizkosten ist nicht zu erwarten. Die Berliner Wasserbetriebe haben in ihrer Stellungnahme nicht angekündigt, das straßenseitige Gebäude aufstocken zu wollen.</p>
	FNP	<p>IV. Städtebauliche und formelle Einwände</p> <p>1. Kollision mit FNP und Überdimensionierung</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargestellt, ist der Bebauungsplan</p>

			<ul style="list-style-type: none"> - GFZ: Die geplante Geschossflächenzahl (GFZ) überschreitet mit Werten zwischen 7,6 und 9,1 den Orientierungswert für urbane Gebiete (3,0) extrem stark. Ich halte diese angestrebte Dichte städtebaulich für nicht ausreichend begründet. - Grünflächenvernichtung: Im Flächennutzungsplan (FNP) ist das Plangebiet als Grünfläche bzw. Grünverbindung dargestellt. Die Planung vernichtet diese fast vollständig und wirkt wie ein Pfropfen, der die räumliche Verbindung der Grünzüge kappt. Die Aufenthaltsqualität der Grünflächenverbindung „Anhalter Steg“ wird durch Verschattung und die „schluchtartige“ Wirkung des Turms drastisch gemindert. 	<p>aus dem FNP entwickelbar. Entsprechend ist auch keine FNP-Änderung erforderlich.</p> <p>Der Geltungsbereich ist nicht als Grünfläche dargestellt. Die Darstellung einer Grünverbindung in symbolischer Breite wird durch die bestehende, funktionsfähige und öffentliche Grünanlage "Schöneberger Str. 22A -Veloroute zum Anhalter Bahnhof" bereits umgesetzt. Gründe, warum die bestehende Grünanlage zur Umsetzung der Darstellung nicht ausreichend sein sollte, sind nicht ersichtlich. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grünverbindung gem. FNP sind bei der Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Die Schaffung einer weiteren öffentlichen Wegeverbindung über das Vorhabengrundstück wird im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Das zuständige Referat IB SenStadt wurde an der Planung beteiligt. Die o. g. Einschätzung der Entwickelbarkeit aus dem FNP wird geteilt.</p>
	Zahlen in Begründung und Gutachten	<p>2. Formelle und kommunikative Mängel</p> <p>Ich habe in den ausgelegten Unterlagen diverse Abweichungen zwischen wichtigen Kennzahlen festgestellt (z.B. GFZ 7,6, 8,0, 9,1). Solche Unstimmigkeiten lassen mich vermuten, dass der Abwägung fehlerhafte Zahlen zugrunde gelegt wurden. Weiterhin kritisiere ich die irreführende Darstellung der Nutzungsverteilung (75% Wohnen und 25% Gewerbe „sowie“ öffentliche Flächen), die ich mathematisch manipulierend finde. Die tatsächliche Verteilung liegt eher bei 60 % Wohnraum, 25 % Gewerbe und 15 % öffentlichen Nutzungen.</p>	<p>Eine Abweichung der in der Begründung bzw. in der Projektplanung zur Öffentlichkeitsbeteiligung genannten Zahlen und Nutzungen von früheren Angaben ist normal und der Weiterentwicklung der Planung geschuldet.</p> <p>Hinsichtlich der Gutachten wurde jeweils geprüft, ob die geänderten Zahlen relevanten Auswirkungen auf das Ergebnis des Gutachtens haben könnte. Dies war bei der Verkehrsuntersuchung der Fall. Hier erfolgte eine Aktualisierung. Ansonsten haben die bisherigen Ergebnisse weiterhin Bestand.</p> <p>Hinsichtlich der Zahlen zu den für das Wohnen genutzten Flächen ist zu berücksichtigen, dass in der Begründung die Geschossfläche Wohnen genannt wird, während das Gutachten die Nutzungsflächen Wohnen (ohne Technikflächen, Verkehrsflächen, Konstruktions-Grundflächen) betrachtet.</p>	

				Der zitierte Satz zur Nutzungsverteilung ist weder Teil der Begründung noch der Vorhabenbeschreibung oder des Durchführungsvertrags.
		Beteiligung	Die Vorgaben des Hochhausleitbilds zur Partizipation wurden nicht eingehalten, da der mindestens zu organisierende Beteiligungsworkshop bis heute nicht durchgeführt wurde.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Veranstaltung am 09.03.2020 handelte es sich um eine "Nachbarschaftswerkstatt". Die Anforderungen zur Beteiligung nach dem Hochhausleitbild wurden erfüllt.</p> <p>Auch die sonstigen Verfahrensschritte wie die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung und die öffentliche Auslegung wurden durchgeführt.</p>
		Ablehnung des Vorhabens	<p>3. Fazit und Ablehnung</p> <p>Das WoHo in seiner jetzigen Form ist ein rekordhohes Prestige-projekt, das in der nationalen Baugeschichte keine erfolgreiche Umsetzung eines „Vertical Village“ vorweisen kann. Es birgt unnötig hohe experimentelle Risiken, hohe finanzielle Zusatz-Kosten und erhöht das Gentrifizierungsrisiko. Es stellt keine Alternative zur Wohnungsnot dar, da die Umsetzung eines B-Plan-Verfahrens dieser Komplexität den zeitlichen Rahmen bis zur Fertigstellung ungemein verzögert.</p> <p>Ich lehne das Vorhaben in der geplanten Form aufgrund der dargelegten formalen, inhaltlichen, städtebaulichen und sicherheitstechnischen Mängel ab. Eine sozialverträgliche und nachhaltige Planung ist möglich, jedoch nur durch eine behutsame, quartiersbezogene Weiterentwicklung, wie sie alternative Konzepte mit geringerer Kubatur bei fast gleicher Wohnfläche vorschlagen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ablehnung des Vorhabens wird zur Kenntnis genommen. Zur Abwägung im Einzelnen s.o.</p>
14	Bürger*in 14 30.11.2025	Fachgutachten (allgemein)	<p>I. Mängel in den Fachgutachten und unvollständige Prüfungen</p> <p>Die vorliegenden Gutachten sind in ihrer Methodik, Datengrundlage und ihrem Umfang als fehlerhaft oder unvollständig zu bewerten, weshalb eine Abwägung auf Basis dieser Unterlagen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zu Abwägung im Einzelnen s. u.</p>

			nicht haltbar ist.	
		<p>Verkehr (Verkehrszahlen)</p> <p>Verkehr (Stellplätze)</p> <p>Verkehr (Abfallentsorgung)</p>	<p>1. Fehlerhafte Annahmen im Verkehrsgutachten</p> <p>Das Verkehrsgutachten stützt sich auf eine fehlerhafte Datengrundlage, was zur Unterschätzung der Verkehrswerte zu Lasten der Nachbarn führt.</p> <p>Veraltete Verkehrszahlen:</p> <p>Die Modellierung basiert auf Hochrechnungen veralteter Verkehrszahlen (LKW 2014, andere KFZ 2015/2016). Seit 2014 bzw. 2015/2016 hat der Individualverkehr und insbesondere der Lieferverkehr durch Onlinehandel massiv zugenommen.</p> <p>Unberücksichtigte Quellverkehre:</p> <p>Das Modell berücksichtigt weder die zusätzlichen Quellverkehre noch die Parkplatzbedarfe kürzlich realisierter oder geplanter Bauvorhaben in der Nähe, wie das CA Immo Bürogebäude GrasBlau (ca. 80 Stellplätze), das Anhalter 'Exil'-Museum oder die geplante Urbane Mitte (erwartetes Aufkommen von rund 15.920 Nutzern/Tag).</p> <p>Fehlende Berücksichtigung von Verdichtungen:</p> <p>Weitere seit 2015 erstellte Büro- und Wohngebäude im 500m-Umkreis wurden nicht berücksichtigt.</p> <p>Mangelhafte Stellplatzprognose:</p> <p>Die angenommene Anzahl von 60 TG-Stellplätzen erscheint angesichts von ca. 60 Eigentumswohnungen im Hochpreissegment (über 13.000 EUR/qm) vollkommen naiv und weltfremd. Es ist zu befürchten, dass ein eklatanter Parkplatzdruck zusätzliche Quellverkehre durch Parkplatzsuchende induziert.</p> <p>Müllentsorgungsverkehr:</p> <p>Die Entsorgung der Müllsammelstelle, die sich direkt nordöstlich der TG-Ein- und Ausfahrt konzentriert, ist nicht modelliert und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Verkehrszahlen</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es werden auch Nachverdichtungen und größere städtebauliche Projekte berücksichtigt, weshalb die Quell- und Zielfahrten von Einzelvorhaben hier nicht extra in die Berechnung eingestellt werden müssen. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Stellplatzprognose</p> <p>Die Festlegung des Stellplatzschlüssels und die daraus abgeleitete Zahl der Stellplätze in der Projektplanung ist nicht das Ergebnis einer rein verkehrsplanerisch-fachlichen Ableitung, sondern erfolgte, wie nach § 1 Abs. 7 BauGB erforderlich, im Rahmen einer Abwägung aller öffentlichen und privaten Belange. Neben dem verkehrlichen Belang, möglichst allen Bewohner*innen bedarfsgerecht einen Stellplatz auf dem Grundstück zu</p>

			<p>wird zu zusätzlichen Verkehrsstörungen führen.</p>	<p>Verfügung stellen, war auch das Ziel einer - den Belangen des Klimaschutzes, des Immissionsschutzes und der Verkehrssicherheit dienenden - Reduzierung des Kfz-Verkehrs in die Abwägung einzustellen. Darüber hinaus sind auch die Vorgaben des Handlungskonzepts des Stadtentwicklungsplans Mobilität und Verkehr (StEP MoVe) zu berücksichtigen, da im Land Berlin die Darstellungen des Flächennutzungsplans durch die Stadtentwicklungspläne konkretisiert werden. Gemäß dem Handlungskonzepts des StEP MoVe (Handlungsschwerpunkt Minderung negativer Verkehrsfolgen auf Umwelt und Klima) ausgeführt, dass „...insbesondere die weitgehend autofreie Gestaltung der neuen Stadtquartiere mit deutlich reduziertem Parkplatzschlüssel (Zielsetzung in Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen 0,1 bis 0,3), der in manchen Teilräumen überdurchschnittliche Nachholbedarf bei der Schaffung mobilitätsgesetzkonformer Infrastrukturen mit Vorrang des Umweltverbunds sowie der Reduzierung des Flächenverbrauchs für den MIV handlungsleitend...“ seien (Seite 35, StEP MoVe, 2021). Dem wurde hier entsprochen. Aufgrund der innerstädtischen Lage und der guten Anbindung an den ÖPNV wird hier ein Stellplatzschlüssel von 0,15 Stellplätzen pro Wohneinheit vorgesehen. Ausgehend von den Erfahrungen bereits umgesetzter Wohnprojekte innerhalb der letzten Jahre kann festgestellt werden, dass nur ein Bruchteil der vorgesehenen Stellplätze bei Neubauvorhaben tatsächlich benötigt werden und ein Großteil der hergestellten Stellplätze ungenutzt bleiben. Hierdurch werden die natürlichen Ressourcen unnötigerweise belastet und es sind negative Auswirkungen auf Natur, Umwelt und das Klima zu erwarten.</p> <p>Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Nachbarschaft wurde durch Fachplaner ein Mobilitätskonzept erarbeitet. Ausgehend von den gutachterlichen Untersuchungen kann durch eine</p>
--	--	--	---	---

				<p>fahrradfreundliche Ausgestaltung des Vorhabens (Anordnung der Fahrradstellplätze in der Tiefgarage/ausreichende Breite der Zufahrt in einer Breite von 2,20 m/ausreichende Größe des Fahrradstuhls mit einer Länge von 2,40 m) in Verbindung mit einem Car-sharing-Angebot für die Bewohner*innen, der tatsächliche Bedarf an Stellplätzen zuverlässig verringert werden.</p> <p>Der Vorhabenträger verpflichtet sich innerhalb der Projektplanung und durch planergänzende Regelungen diese Maßnahmen umzusetzen, weshalb davon ausgegangen werden kann, dass signifikante Auswirkungen auf den fließenden und ruhenden Verkehr im Planumfeld sind durch Umsetzung des Konzepts nicht zu erwarten sind.</p> <p>Die geregelte Herstellung von 45 Stellplätzen ist somit das Ergebnis eines gerechten Abwägungsprozesses. Aufgrund der sehr guten Erschließung durch den ÖPNV und die verpflichtend umzusetzenden Mobilitätsmaßnahmen ist nur von minimalen Auswirkungen auf die Nachbarschaft aufgrund eines möglicherweise erhöhten Parksuchverkehrs zu rechnen.</p> <p>Trotz des verpflichtend umzusetzenden Mobilitätskonzepts sind folgende Aspekte ebenfalls in die Abwägung einzustellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alle Bewohner*innen eines Quartiers haben das gleiche Recht, Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum nachzufragen. Bei neuen Vorhaben einen Stellplatznachweis auf dem eigenen Grundstück zu fordern, damit sich die Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum für die bestehenden Anwohner*innen (im Sinne eines Bestandsschutzes) nicht verschlechtern, ist nicht sachgerecht. Insoweit besteht aus rechtlicher Sicht kein Verschlechterungsverbot. - Die Parkraumbedürfnisse von Anwohner*innen, die zu den Belangen nach § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB zu zählen sind, unterliegen der Abwägung. Insbesondere sind sie bei der Abwägung
--	--	--	--	--

				<p>unter besonderer Berücksichtigung einer auf Vermeidung und Verringerung von Verkehr ausgerichteten städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, Urteil vom 20. April 2016 - OVG 2 A 1/14, BeckRS 2016, 50507 Rn. 35). Die Annahme, dass Anwohner*innen erforderlichenfalls die gebührenpflichtigen Alternativparkmöglichkeiten in der unmittelbaren Umgebung wahrnehmen werden, ist schlüssig und lebensnah. Denn die Erwartung, in einem innerstädtischen Gebiet eine „bequeme“ Stellplatzreserve auf dem eigenen Grundstück vorzufinden, entspricht nicht mehr den heutigen (gewandelten) Verhältnissen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durch die geplante Parkraumbewirtschaftung wird sich die Nachfrage nach Parkständen im öffentlichen Straßenraum voraussichtlich verringern. - Regelungen zu einer erforderlichen Mindestanzahl an Stellplätzen sind grundsätzlich Gegenstand des Bauordnungsrechts. Das Land Berlin regelt die Mindestanforderungen über die AV Stellplätze. Die danach erforderlichen Stellplätze werden in der Projektplanung nachgewiesen. Die AV Stellplätze sieht seit 2021 endgültig keine Mindestanzahl für Kfz-Stellplätze mehr vor. - Selbst wenn deutlich mehr Stellplätze hergestellt würden, besteht keine planungsrechtliche Möglichkeit den zukünftigen Bewohner*innen daran zu hindern, weiterhin Parkstände im öffentlichen Raum nachzufragen. - Das Plangebiet ist mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar und es ist ein autoarmes Quartier geplant. - Während tagsüber der Anwohnerschaft 22 Kfz-Stellplätze zur Verfügung stehen, können durch Doppelnutzung über Nacht sämtliche der 45 Kfz-Stellplätze im Sinne eines effizienten und ressourcensparenden Parkmanagements genutzt werden. Durch eine (konservativ) angesetzte Reduktionsquote der
--	--	--	--	---

				<p>Carsharing-Stellplätze von 1:5 erhöht sich die (rechnerische) Gesamtkapazität auf 51 Kfz-Stellplätze. Im Vergleich zum ortsspezifischen Stellplatzschlüssel von 0,4, der die Herstellung von 59 Stellplätzen erfordern würde, ergibt sich somit lediglich eine rechnerische Differenz von 6 Stellplätzen. Durch die geplante fahrradfreundliche Erschließung des Bauvorhabens sowie die durch zusätzlichen ÖPNV-Linien (Straßen- und S-Bahn) nochmals verbesserte ÖPNV-Situation stellt das Erschließungskonzept in Summe eine bedarfsgerechte und den übergeordneten Zielvorgaben entsprechende Planung dar.</p> <p>Abfallentsorgung</p> <p>Die Standplatzbestätigung liegt seitens der BSR vor, was auf Seite 59 der VU erläutert wird. Die Schleppkurvenanalyse liegt im Anlagenband vor. Zusätzliche Behinderungen durch die Müllabfuhr sind ebenfalls nicht zu erwarten, da die Müllentleerung auf dem Plangebiet und nicht auf der Schöneberger Straße stattfindet. Der zum Vorhaben gehörende Lieferverkehr wird ebenfalls auf das Plangebiet geleitet und findet nicht in zweiter Reihe statt.</p>
		Lärmschutz (Anfahr- und Bremsgeräusche)	<p>2. Fehlerhafte Annahmen im Lärmgutachten</p> <p>Das Lärmgutachten ist als Grundlage für die Abwägung ungeeignet, da es nicht alle lärmrelevanten Aspekte berücksichtigt und auf nicht belastbaren Verkehrszahlen beruht.</p> <p>Unzureichende Modellierung des Anfahr- und Bremslärms:</p> <p>Die Störwirkung wurde nur auf Ampelknotenpunkte bezogen, nicht aber auf die zahlreichen zusätzlichen Einfahrten (TG Schöneberger Str. 11, TG WoHo, Stellplätze CA Immo Grasblau) und erwartbare Behinderungen durch Müllabfuhr oder Lieferverkehr in zweiter Reihe.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Grundlage zur Ermittlung des Straßenverkehrslärms stellen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019 (RLS-19) dar. Diese sehen lediglich für Knotenpunkte (Lichtsignalanlagen, Kreisverkehre) Zuschläge für Anfahr- und Bremsgeräusche vor. Durch das Vorhaben wird nur ein geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen erzeugt. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist eine signifikante Verschlechterung des Verkehrsflusses in der Schöneberger Straße somit nicht zu erwarten. Zusätzliche Behinderungen durch die Müllabfuhr sind ebenfalls nicht zu erwarten, da die Müllentleerung auf dem Plangebiet und nicht auf der Schöneberger Straße stattfindet. Der</p>

				zum Vorhaben gehörende Lieferverkehr wird ebenfalls auf das Plangebiet geleitet und findet nicht in zweiter Reihe statt.
		Lärmschutz (Verkehrszahlen)	<p>Veraltete Emissionsdaten:</p> <p>Die besonders lärmrelevanten Anteile des LKW-Verkehrs basieren auf veralteten Werten (Umweltatlas 2014) und werden dem massiven Anstieg des urbanen Güterverkehrs nicht gerecht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung weisen die Verkehrsmengenentwicklungen an den umliegenden Knotenpunkten in den vergangenen Jahrzehnten zwar Schwankungen auf, bewegen sich jedoch insgesamt in vergleichbaren Größenordnungen und deuten tendenziell auf eine Reduktion des Verkehrsaufkommens hin. Die Verkehrsprognose des Landes Berlin für das Jahr 2035 geht nicht von einer Steigerung, sondern eher von einer Verringerung des Aufkommens gegenüber den verwendeten Erhebungsdaten aus dem Jahr 2017 aus. Die Prognosedaten berücksichtigen auch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung und Mobilitätstrends. Die in der Verkehrsuntersuchung verwendeten Daten stellen somit eine Abschätzung zur sicheren Seite im Sinne eines Worst-Case dar. Diese Vorgehensweise wurde mit der oberen Verkehrsbehörde abgestimmt.</p> <p>Es ist anzumerken, dass die Planungen eine Anlieferung des Plangebäudes überwiegend mittels Transporter vorsehen. Eine planinduzierte Zunahme des Lkw-Verkehrs wird somit entgegengewirkt.</p>
		Lärmschutz (tieffrequente Geräusche)	<p>Fehlendes Tieffrequenz-Monitoring:</p> <p>Tieffrequente Geräusche, insbesondere vom Tempodrom (Bässe bei Konzerten) und von großen Rückkühlwerken (Grasblau, WoHo), wurden nicht detailliert untersucht oder vorschnell als nicht relevant eingestuft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In Übereinstimmung mit den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung wird es wegen der massiven Bauweise, der Art des Veranstaltungsbetriebs, der Entfernung zwischen dem Tempodrom und dem Vorhaben und der in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben bereits bestehender nachts schutzbedürftiger Nutzungen als unwahrscheinlich eingeschätzt, dass das Vorhaben schädlichen Umwelteinwirkungen durch tieffrequente Geräusche nach Nummer 7.3 TA Lärm ausgesetzt sein wird. Beschwerden</p>

				<p>über Belästigungen durch tieffrequente Geräusche sind dem Umwelt- und Naturschutzamt nicht bekannt und wurden im Rahmen der Beteiligungsverfahren auch sonst nicht vorgetragen.</p> <p>Hinzu kommt, dass die für tieffrequenten Geräuschen maßgebliche DIN 45680:1997-03 zur Beurteilung auf Schallmessungen in potentiell betroffenen Räumen abstellt. Eine Methodik zur prognostischen Beurteilung enthält die Norm nicht. Auch sonst existieren keine allgemein anerkannten Verfahren für eine Prognose.</p> <p>Da die Ausbreitung von tieffrequentem Schall innerhalb eines Gebäudes stark von den Raumgeometrien, der Baukonstruktion und den Baumaterialien abhängt, erfordern die zur Verfügung stehenden Prognoseverfahren eine möglichst genaue Kenntnis dieser Einflussgrößen. Da diese zum jetzigen Planungsstand nicht bekannt sind, wurde entschieden, im Vorfeld des Baugenehmigungsverfahrens eine auf Messungen basierende Ausbreitungsrechnung zu erstellen. Auf dieser Grundlage sollen mögliche weitere Handlungserfordernisse identifiziert werden, wobei auch geprüft wird, ob die bereits durch den A-bewerteten Anteil des Anlagenlärms erforderlichen Schallschutzmaßnahmen zur Abschirmung der möglichen tieffrequenten Geräuscheinwirkungen ausreichen dimensioniert sind. Der Durchführungsvertrag wird um eine entsprechende Regelung ergänzt.</p>
		Lärmschutz (Anlagen Berliner Wasserbetriebe)	<p>Fehlende Berücksichtigung von Nachbargeräuschen und Techniklärm:</p> <p>Die Geräusche der Berliner Wasserbetriebe (Pumpgeräusche, Summern) wurden nicht modelliert.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schallrelevanten Anlagen des Abwasserpumpwerks befinden sich innerhalb einer geschlossenen Gebäudefassade. Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung ist somit von einer effektiven Abschirmwirkung für die Schallemissionen der Anlagen auszugehen, wodurch an den umliegenden schutzbedürftigen Nutzungen lediglich nachrangige Schallimmissionen zu erwarten sind. Die vorhandenen gewerblichen</p>

				<p>Nutzungen sowie die bestehende Wohnbebauung entlang der Schöneberger Straße sprechen zudem für ein geringes Konfliktpotenzial zwischen Abwasserpumpwerk und Umgebung. Relevante Schallemissionen konnten im Rahmen der Ortsbegehung nicht festgestellt werden. Die vorgesehene Gebietsnutzung des Plangebiets als urbanes Gebiet (MU) begegnet ohnehin bereits der vorliegenden räumlichen Nachbarschaft von gewerblichen Nutzflächen und Wohnbebauung mit erhöhten Immissionsricht- und Orientierungswerten. Eine zusätzliche Berücksichtigung der möglichen Geräuscheinwirkungen durch das Abwasserpumpwerk auf das Plangebiet wird dementsprechend als nicht erforderlich betrachtet.</p>
		Lärmschutz (haustechnische Anlagen Vorhaben)	<p>Ebenso fehlt eine Modellierung der Schallemissionen durch Belüftung, Klimatechnik oder Heizung des Hochhauses, insbesondere bei Einsatz von Wärmepumpen oder Geothermie-Pumpen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung war eine Berücksichtigung der haustechnischen Anlagen als Anlagenschallquelle nicht erforderlich. Erhebliche Belästigungen sind wegen der Lage der Anlagen auf dem Dach nicht zu befürchten. Der Einsatz von Wärmepumpen ist nicht geplant. Ohnehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, im Betrieb die Immissionsrichtwerte der TA Lärm einzuhalten. Potenzielle Lärmkonflikte gehen als nicht zu Lasten der Nachbarn.</p>
		Lärmschutz (haustechnische Anlagen Nachbargrundstück)	<p>Unrealistische Annahmen zum Gewerbelärm und Nachtverkehr: Die Emissionsdaten für das Nachbargebäude "Grasblau" sind unsicher, basieren auf pauschalen Erfahrungswerten und nehmen eine ungesicherte Leistungsreduzierung der Anlagen um 50 % nachts an.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die auf dem Dach des Gebäudes Schöneberger Straße 22A („Grasblau“) genehmigten technischen Anlagen einschließlich Betriebszeiten wurden anhand der Bauantragsunterlagen für das Gebäude überprüft. Der Verfasser der schalltechnischen Untersuchung hat festgestellt, dass die gewählte Herangehensweise eine Annahme zur sicheren Seite darstellt.</p>
		Lärmschutz	<p>Auch die Annahme von nur vier Fahrten in die Tiefgarage</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

		(Gastronomie)	zwischen 5 und 6 Uhr nachts erscheint für ein Gebäude mit Gastronomie und kultureller Nutzung unrealistisch.	Nach Feststellung des Verfassers der Verkehrsuntersuchung basieren die angesetzte Menge und tageszeitliche Verteilung des vorhabeninduzierten Verkehrs auf empirisch belegten Erfahrungswerten, deren Anwendung von den zuständigen Behörden anerkannt ist. Die als Grundlage für die Abschätzung verwendeten Studien etc. werden in der Verkehrsuntersuchung benannt.
		Lärmschutz (Anlieferung) Lärmschutz (Abfallentsorgung)	<p>Unterschätzung des Schwerlastverkehrs:</p> <p>Für die Anlieferung werden primär Transporter angenommen, obwohl Schwerlastverkehr (Lkw) für Müllabfuhr und Palettenlieferung unvermeidbar ist und deutlich höhere Schalleistungspegel aufweist. Das Lärmgutachten berücksichtigt diese nicht explizit im internen Bereich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die über den Durchführungsvertrag gesicherte Objektplanung sieht lediglich Nutzungen vor, die zum ganz überwiegenden Teil die Nutzung von Transportern zur Anlieferung erwarten lassen. Neben der Wohnnutzung sind kleine Gewerbebetriebe, Büros, Räume für freie Berufe und Anlagen für soziale Zwecke geplant. Die Anlieferung durch LKW konnte daher vernachlässigt werden. Auch hinsichtlich einer möglichen Anlieferung im öffentlichen Straßenraum werden die daraus resultierenden Lärmimmissionen nicht als so relevant eingeschätzt, dass eine vertiefte Untersuchung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erforderlich wäre.</p> <p>Ohnehin ist der künftige Betreiber verpflichtet, die Einhaltung der TA Lärm im Betrieb sicherzustellen. Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass eine aktualisierte Schalluntersuchung mit Einreichung eines Bauantrags vorzulegen ist, wenn sich die Planung im weiteren Verfahren dahingehend ändert, dass eine Anlieferung mit LKWs stattfindet.</p> <p>Die Abfallentsorgung gehört zur generellen Versorgung eines urbanen Gebiets und ist demnach nicht dem Anlagenlärm zuzuordnen. Diese Geräusche sind somit nachbarschaftlich hinzunehmen, wie es bereits derzeit zwischen den Bestandsnutzungen im Umfeld geschieht.</p>

				Zusätzlich ist in Rechnung zu stellen, dass der Immissionsrichtwert der TA Lärm für den Tagzeitraum – wo die Entleerungen stattfinden werden – durch die in der Berechnung berücksichtigten Schallquellen deutlich unterschritten wird (10 dB(A)). Nach Feststellung des Verfassers der schalltechnischen Untersuchung wären erhebliche Belästigungen daher auch bei Berücksichtigung der Abfallentsorgung nicht zu befürchten.
		Lärmschutz (aktive Maßnahmen)	<p>Fokus auf Passiven Schallschutz:</p> <p>Die Lösung von Konflikten wird fast ausschließlich durch passive Maßnahmen (dicken Fenster, verglaste Loggien) gelöst, was die Wohnqualität erheblich einschränkt. Aktiver Schallschutz (wie Flüsterasphalt) wird als unverhältnismäßig abgelehnt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung identifiziert verschiedene aktive Schallschutzmaßnahmen, die zur Kompensation geeignet sind: Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in den umliegenden Straßenabschnitten und den Einbau einer lärmindernden Fahrbahnschicht. Hierbei handelt es sich jedoch um straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in die Kompetenz der Verkehrsverwaltung fallen. Die Anordnung solcher Maßnahmen im Bebauungsplan entzieht sich demnach der Regelungskompetenz des Plangebers und kann nur außerhalb des Bebauungsplanverfahrens nach übergeordneten Kriterien ohne bodenrechtlichen Bezug erfolgen. In der Untersuchung definierte „Maßnahmen der Verkehrsberuhigung oder Straßenbahnausgestaltung mit „Flüsterasphalt“ liegen in der Hand der Gemeinde.</p>
		Besonnung und Belichtung (Stichtagswahl)	<p>3. Verschattung, Solarertrag und Tageslicht</p> <p>Die Besonnungsstudie ist methodisch mangelhaft und verschleiern die massiven Auswirkungen auf die Nachbarschaft, insbesondere in den Wintermonaten.</p> <p>Methodische Fehler bei der Normenanwendung:</p> <p>Statt der vorgeschriebenen Innenwandebene (DIN EN 17037) wurde die Verschattung unzulässig auf Fassadenebene</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die DIN EN 17037 legt als möglichen Stichtag zur Prüfung der Besonnungssituation eine Zeitspanne zwischen dem 1. Februar und dem 21. März fest. Die Wahl des Datums des 21. März entspricht damit den Vorgaben der DIN 17037. Der 21.03. wurde als Stichtag gewählt um eine Analogie zur bisherigen DIN 5034-1:2011 herzustellen. Dies ist die fachlich übliche Vorgehensweise. Die Norm hat nicht zum Ziel, die Besonnung zum</p>

			<p>dargestellt. Die Studie stützt sich zudem auf veraltete DIN-Normen.</p> <p>Beschönigung durch Stichtagswahl:</p> <p>Die Studie fokussiert sich ausschließlich auf den günstigsten Stichtag, den 21. März (Tag-und-Nachtgleiche). Der kritischste Tag, der 21. Dezember (Wintersonnenwende), ergibt ein völlig anderes Bild:</p> <p>Die direkte Sonne reduziert sich von 5 Stunden ohne WoHo auf nur 1,5 Stunden mit WoHo. Die Behauptung einer Reduktion von nur „bis zu 15 %“ ist irreführend, da die tatsächliche Verschlechterung massiv ist.</p>	<p>ungünstigsten Zeitpunkt zu ermitteln, sondern zielt auf die Beurteilung bei einer durchschnittlichen Besonnungssituation ab.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung (meteorologische Einflüsse)</p> <p>Besonnung und Belichtung (Vegetation)</p>	<p>Ausschluss relevanter Faktoren:</p> <p>Meteorologische Einflüsse (Bewölkung, diffuse Strahlung) wurden nicht einbezogen. Ebenso wurde die Verschattung durch bestehenden dichten Bewuchs (Platanen) an der Hafenterrasse-Seite unberücksichtigt gelassen, was die Ergebnisse nur theoretischer Natur macht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine diffuse Strahlung bei bewölktem Himmel wurde normgemäß in jeder Tageslichtberechnung zugrunde gelegt. Eine direkte Besonnung wird normgemäß nur bei der Untersuchung der direkten Besonnung unterstellt.</p> <p>Die Vorgehensweise bei der Vegetation entspricht der DIN EN 17037 bzw. DIN 5034-1. Gründe für ein Abweichen von den Vorgaben sind nicht erkennbar.</p> <p>Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass grundsätzlich zur Beurteilung der direkten Besonnung die Bestandssituation mit der Plansituation verglichen wird. Sollte unüblicherweise Bewuchs, trotz der sehr variablen Randbedingungen (jahreszeitlich variable Belaubung/ Wuchshöhe/ Rückschnitt/ Fällung etc.), Berücksichtigung in den Untersuchungen finden, so sind bei Vergleich der Bebauungssituationen die Effekte gleich und heben sich gegenseitig auf.</p>
		<p>Besonnung und Belichtung</p>	<p>Beeinträchtigung bauklimatischer Belange:</p> <p>Die extreme Verschattung macht das passive Solar-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung hat Einfluss auf die Besonnung der Gebäude, das</p>

		(passiver Solarertrag)	Ertragskonzept der IBA '87 Wohnanlage, realisiert durch weiträumige Glasflächen und Wintergärten, zunichte. Dies führt zu erheblichen Nachteilen für die Bewohner (immens steigende Heizkosten) und Risiken wie Feuchtigkeitszunahmen und Schimmelbildung in den Wintergärten. Die Möglichkeit solarer Strom- und Wärmeerzeugung wird in den energetisch relevanten Mittagsstunden ökonomisch sinnlos.	wurde im Gutachten herausgearbeitet. Die Empfehlungen der DIN EN 17037 werden jedoch weiterhin deutlich eingehalten. Auch bei Bebauung des Vorhabengrundstücks mit einem Gebäude gleicher Höhe, wie der benannten Gebäude an der Schönebergerstraße 11-13, wäre im Winter ein Einfluss auf den solaren Eintrag der Schöneberger Straße 11-13 auszumachen. Derzeit profitieren die Gebäude von der - im Hinblick auf die innerstädtische Lage- niedrigen Bebauung der Nachbargrundstücke. Schimmelbildung im Bereich der Wintergärten kann, soweit nötig, durch sinnvolles Heizen und Lüften vorgebeugt werden. Insgesamt werden die durch den reduzierten solaren Eintrag entstehende Nachteile für die Nachbarschaft und die Nutzung erneuerbarer Energien als hinnehmbar bewertet. Die Abwägung erfolgt vor dem Hintergrund, dass insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Lagen kein Anspruch auf den unbeschränkten Erhalt eines hohen solaren Eintrags besteht, auch wenn dieser Grundlage eines architektonischen Entwurfes ist.
		Besonnung und Belichtung (Verschattung Grünanlagen)	Verschattung von Freiflächen: Die Beurteilung der Freiflächen wurde unvollständig durchgeführt. Die Beeinträchtigung der Grünflächennutzung durch Verschattung, insbesondere der Grünflächenverbindung 'Anhalter Steg' und des annähernd lichtlosen Hofes, ist problematisch. Die massiven Überhänge des Turms schaffen lichtlose, erdrückende Dunkelräume, welche die Aufenthaltsqualität drastisch mindern. Auch der Mendelssohn-Bartholdy-Park wurde nicht betrachtet, obwohl eine Verschattung zu erwarten ist.	Kenntnisnahme Eine gutachterliche Untersuchung des Mendelssohn-Bartholdy-Parks war nicht erforderlich, da ohne vertiefte Untersuchungen erkennbar ist, dass die zusätzlichen Verschattungen kein Maß erreichen, das die Erholungseignung der Anlage relevant beeinträchtigt. In den Vormittagsstunden kann der Schatten des Vorhabens Teilbereiche der Parkfläche zwar erreichen, dieser Teil Schatten wandert aber schnell weiter, sodass ab 11.00/12.00 Uhr der Park durch keinen Schattenwurf der Planung betroffen sein kann. Unabhängig davon besteht kein Anspruch auf Aufrechterhaltung der bisherigen Situation für eine öffentliche Freifläche. Ferner ist in Rechnung zu stellen, dass die Abstandsflächen des Vorhabens die Mitte der Schöneberger Straße nicht

				<p>überschreiten. Sie dürften aber - ohne dass der Bebauungsplan dazu Regelungen treffen müsste - nach § 6 Abs. 2 Satz 2 BauO Bln auch bis zu deren Mitte auf öffentliche Grünflächen fallen.</p> <p>Die Einschätzung es würden „lichtlose, erdrückende Dunkelräume“ geschaffen, entspricht erkennbar nicht den Tatsachen und wurde durch die Tageslichtuntersuchung widerlegt.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Höhenmonitoring)</p>	<p>4. Artenschutz und Mikroklima (Umweltgutachten)</p> <p>Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag weist erhebliche methodische Schwächen auf und ignoriert wichtige indirekte Wirkfaktoren.</p> <p>Unzureichendes Monitoring in der Höhe:</p> <p>Die Fledermausuntersuchung beschränkte sich auf bodengebundene Detektorbegehungen, obwohl hochfliegende Arten (Großer Abendsegler) nachgewiesen wurden. Das Kollisionsrisiko in den höheren Luftschichten, das bei einem 98m hohen Bauwerk relevant ist, wurde methodisch nicht erfasst.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kartierungsumfang und Methodik wurden vor Durchführung mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt.</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags stellt der geplante Turm ein schmales Einzelgebäude dar, welches von Fledermäusen in der Regel gut umflogen werden kann. Die Flugaktivitäten der vorkommenden Fledermausarten sind durchschnittlich bis unterdurchschnittlich für einen innerstädtischen Lebensraum. Die nachgewiesenen Flugrouten verlaufen überwiegend am Rande des Plangebietes.</p> <p>Im Hinblick auf die nach den Ergebnissen der faunistischen Kartierungen nur geringe Lebensraumeignung des Plangebiets für Fledermäuse und das geringe Kollisionsrisiko dieser Artengruppe mit Gebäuden ist ein Höhenmonitoring nicht erforderlich.</p>
		<p>Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Aktualität)</p>	<p>Veraltete Datengrundlage:</p> <p>Die faunistischen Kartierungen fanden 2022 statt. Angesichts eines wahrscheinlichen Baubeginns 2025 oder später sind die Daten älter als die oft geforderten zwei Jahre. Eine Aktualisierungsbegehung ist zwingend erforderlich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist die Aktualität der Kartierungen nach den in Berlin üblichen Methodenstandards ausreichend, zumal sich die naturräumlichen Gegebenheiten im Untersuchungsgebiet seit der Kartierung nicht relevant verändert haben. Kartierungen haben danach in der Regel eine Gültigkeit von 5 Jahren. Damit sind die vorliegenden Kartierungen noch bis 2027 als Grundlage für die Bewertung der artenschutzfachlichen Belange zum</p>

				<p>Bebauungsplan anwendbar.</p> <p>Im Durchführungsvertrag wird geregelt, dass, zum Schutz von Vogelniststätten und Fledermausquartieren, vor Beginn von Abrissarbeiten, Baumfällarbeiten und Gehölzrodungen eine nachweisbare Sichtkontrolle auf Nester und Fledermausquartiere vorzunehmen ist.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Mikroklima)	<p>Fehlende Betrachtung indirekter Wirkfaktoren:</p> <p>Der Bau verändert das Mikroklima (Windverwirbelungen, Verschattung) des angrenzenden Mendelssohn-Bartholdy-Parks, der als attraktives Jagdgebiet für Zwergfledermäuse identifiziert wurde. Die Auswirkungen dieser mikroklimatischen Veränderungen auf das Jagdhabitat fehlen in der Bewertung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Auch angesichts der Ergebnisse der mikroklimatischen Untersuchung und der Tageslichtuntersuchung ist eine solche Bewertung nicht erforderlich. Die potentiellen Auswirkungen sind erkennbar so gering, als das Ergebnis der Abwägung beeinflussen könnten.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag (Vogelschlag)	<p>Ungenügender Vogelschutz:</p> <p>Bei einem Gebäude, das die Umgebung deutlich überragt und als Barriere fungiert, fehlt eine spezifische Risikoanalyse für den Standort und die Höhe, insbesondere für nächtlich ziehende Vögel (Lichtfangschlag). Die Maßnahmen sind nur "Soll"-Bestimmungen, und die Festlegung verbindlicher technischer Parameter (z. B. Reflexionsgrad) bereits im B-Plan fehlt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Feststellung des Verfassers des artenschutzrechtlichen Fachbeitrags ist auf Grund der Kubatur des Hochhauses davon auszugehen, dass ein umfliegen grundsätzlich gut möglich ist. Der Artenschutzrechtliche Fachbeitrag benennt mit Maßnahme V5 die Maßnahmen, die auf den nachfolgenden Planungsebenen zu Vermeidung des Vogelschlags beachtet werden sollen.</p> <p>Eine weitere Konkretisierung ist auf Ebene des Bebauungsplans nicht möglich, da die dazu erforderliche Objektplanung noch nicht vorliegt. Konkrete Gebäudeplanungen liegen auf Ebene des Bebauungsplans nicht vor und können daher nicht spezifisch geprüft und optimiert werden.</p> <p>Regelungen zur Vermeidung des Kollisionsrisikos für Vögel sind im Durchführungsvertrag verbindlich festgehalten.</p>
		Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag	<p>Kritische Vergrämungsstrategie:</p> <p>Die vorgeschlagene Strategie, durch kontinuierlichen Baubetrieb</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist nicht auszuschließen, dass zum Zeitpunkt der</p>

		(Vergrämung)	vor der Brutzeit eine Ansiedlung zu verhindern ("Vergrämung"), ist rechtlich und fachlich kritisch, insbesondere wenn nicht im Vorfeld Ausgleichshabitate (Nistkästen) bereitgestellt werden.	bauvorbereitenden Maßnahmen Vögel in den Vegetationsstrukturen nisten. Daher empfiehlt die Bauzeitenregelung unter Berücksichtigung der längeren Brutzeiträume der nachgewiesenen Amsel einen Beginn im Winter (vor Beginn der Brutzeit). Um zu vermeiden, dass sich während Baupausen Vögel ansiedeln und mit der Brut beginnen, womit bei Störung dieser durch Wiederaufnahme der Baumaßnahme ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand vorliegen kann, sollte die Baumaßnahme kontinuierlich weitergeführt werden.
		Verfahren gem. § 13aBauGB Klimaschutz (Klimabilanz)	<p>II. Konzeptionelle, Städtebauliche und Ökologische Kritikpunkte</p> <p>Die Planung steht in massivem Konflikt mit städtebaulichen Zielen, den Belangen der Nachbarschaft und ökologischen Anforderungen.</p> <p>1. Verstoß gegen Klimaschutz und fehlende Umweltprüfung</p> <p>Die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens im beschleunigten Verfahren nach § 13aBauGB ohne umfassenden Umweltbericht ist angesichts der Größe und Komplexität des Hochhausbaus ungeeignet</p> <p>Fehlende Umweltprüfung und Klimabilanz:</p> <p>Aufgrund der fehlenden Umweltprüfung besteht die Gefahr, dass massive Umweltauswirkungen unerkannt bleiben. Es wird dringend eine umfassende Klimabilanz des Bauvorhabens gefordert, die die Effekte durch erhöhte Emissionen bei Hochbauten, die Verluste durch Verschattung und den verminderten thermischen Solarertrag in Bestandsbauten berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Anwendungsbereich des beschleunigten Verfahrens richtet sich in erster Linie nach dem Umfang der zulässigen Grundfläche. Diese ist vorliegend relativ gering. Daher ist das beschleunigte Verfahren anwendbar. Die Höhe des Gebäudes ist nicht entscheidend.</p> <p>Trotzdem müssen alle Umweltauswirkungen des Vorhabens gerecht in die Abwägung eingestellt werden. Das ist passiert.</p> <p>Die Erstellung einer Klimabilanz war nicht erforderlich. Grundsätzliche Klimabilanzen der Bauform Hochhaus sind nicht Aufgabe eines Bebauungsplans. Die Verringerung des Solarertrags an den Bestandsbauten ist zu gering, als das eine vertiefte Untersuchung gerechtfertigt wäre.</p>
		Klimaschutz (Bauform Hochhaus)	<p>Bauform im Konflikt mit Nachhaltigkeit:</p> <p>Die Bauform eines 29-Geschossers ist mit einem erheblichen Mehraufwand an Material, Energie, Kosten und Emissionen verbunden, sowohl in der Errichtung (ca. 50 % höhere Baukosten) als</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Dass bei einem Hochhaus mit einem Mehraufwand bezüglich Material, Energie, Kosten und Emissionen zu rechnen ist, ist zutreffend. Daraus kann jedoch nicht geschlossen werden, dass der</p>

			<p>auch im Unterhalt. Hochhäuser schaden dem regionalen Klima durch Strömungsveränderung (Hitzeinseln) und können den Luftaustausch in der Metropole Berlin verstellen.</p>	<p>Bau von Hochhäusern grundsätzlich den gesetzlichen Anforderungen zum Klimaschutz widerspricht.</p> <p>Zentrales Ziel der Planung ist die Schaffung von Planungsrecht für ein urbanes, gemischt genutztes Hochhaus. Zu den Gründen für diese Entscheidung wird auf die Ausführungen in der Begründung verwiesen. Der Klimaschutz (hier Freisetzung von Treibhausgasen beim Bau und Betrieb des Gebäudes) ist mit seinem ihm zukommenden hohen Gewicht in die Abwägung eingestellt worden.</p>
		<p>Biotopflächenfaktor</p>	<p>Bioklimatische Verschlechterung und BFF: Eine "Verbesserung der bioklimatischen Situationen und der Durchlüftung" wird verordnet, das Gegenteil ist jedoch absehbar. Der Biotopflächen-Faktor (BFF) wird mit 0,36 statt der planerischen Vorgabe von 0,6 eklatant unterschritten. Zudem sind die Grünflächen in der Höhe (15., 22., 29. Stockwerk) für Fledermäuse und Insekten praktisch nicht erreichbar.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Planung wurde, soweit dies im Rahmen des zur planerischen Umsetzung anstehenden Vorhabens möglich, optimiert. Es erfolgen eine vollständige örtliche Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und Regelungen zur Begründung der Frei-, Dach- und Fassadenflächen.</p> <p>Der Beschluss des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg vom 15.01.2019 über den Umgang mit Hochhausplanungen im Bezirk - auf die Forderung eines Biotopflächenfaktors von 0,6 fußt - ist seit der Veröffentlichung des Hochhausleitbilds für (ganz) Berlin nicht mehr anzuwenden.</p> <p>Hinzu kommt, dass die 2019 verwendete Berechnungsmethodik nicht mehr dem aktuellen, für den Bebauungsplan verwendeten Berechnungsstandard entspricht. Hauptunterschied zwischen den beiden Rechenmodellen ist, dass gebäudebezogene Maßnahmen (Dachbegrünung, Fassadenbegrünung, Rückhaltung von Regenwasser) oberhalb der Hochhausgrenze nach dem aktuellen Rechenmodell nicht mehr anrechenbar sind. Aus diesem Grund erreichen die aktuellen Berechnungen auch nicht mehr den BFF des Wettbewerbsergebnisses. Weitere Maßnahmen, die ökologisch sinnvoll sind und über den DV gesichert werden (z. B. die</p>

				Herstellung von Nisthilfen für Vögel und Quartiere für Fledermäuse), sind im BFF ebenfalls nicht abbildbar.
		Biotopverbindung	<p>Klimaökologischer Ausgleichsraum:</p> <p>Die massive Bebauung unterbricht die Freiluft- und Biotopverbindung Gleisdreieckpark / Anhalter Bahnhof / Mendelssohn-Bartholdy Park jäh.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Biotopverbindung zwischen Mendelssohn-Bartholdy-Park und Elise-Tilse-Park wird im Bestand durch die Grünverbindung Anhalter Steg sichergestellt. Das Vorhabengrundstück spielt für die Verbindung keine relevante Rolle. Diese Situation wird sich mit Umsetzung der Planung nicht verschlechtern, tendenziell eher verbessern.</p> <p>Auf die Luftströmung wird das Vorhaben nach den Ergebnissen der mikroklimatischen Untersuchung nur kleinräumig negative Auswirkungen haben. Der Anhalter Steg ist nicht betroffen.</p>
		FNP	<p>2. Kollision mit Flächennutzungsplan (FNP) und städtebauliche Inkompatibilität</p> <p>Vernichtung der Grünverbindung:</p> <p>Die massive Planung vernichtet die Grünfläche fast vollständig und wirkt als Pfropfen, der die räumliche Verbindung der Grünzüge kappt. Die Aufenthaltsqualität und ökologische Biotop-Qualität werden durch Verschattung und erdrückende Wirkung massiv vermindert ("schluchtartiger Charakter").</p> <p>Unklare Entwickelbarkeit:</p> <p>Die Entwickelbarkeit aus dem FNP ist zum jetzigen Planungsstand nicht abschließend prüfbar. Es fehlt der Nachweis, dass trotz Überschreitung der Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung keine negativen Auswirkungen zu erwarten sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Wie in der Begründung bereits dargestellt, ist der Bebauungsplan aus dem FNP entwickelbar. Entsprechend ist auch keine FNP-Änderung erforderlich.</p> <p>Der Geltungsbereich ist nicht als Grünfläche dargestellt. Die Darstellung einer Grünverbindung in symbolischer Breite wird durch die bestehende, funktionsfähige und öffentliche Grünanlage "Schöneberger Str. 22A -Veloroute zum Anhalter Bahnhof" bereits umgesetzt. Gründe, warum die bestehende Grünanlage zur Umsetzung der Darstellung nicht ausreichend sein sollte, sind nicht ersichtlich. Erhebliche Beeinträchtigungen der Grünverbindung gem. FNP sind bei der Umsetzung der Planung nicht zu erwarten. Die Schaffung einer weiteren öffentlichen Wegeverbindung über das Vorhabengrundstück wird im Bebauungsplan festgesetzt.</p> <p>Das zuständige Referat IB SenStadt wurde an der Planung beteiligt. Die o. g. Einschätzung der Entwickelbarkeit aus dem FNP</p>

				wird geteilt.
--	--	--	--	---------------