

Berlin, den 25.3.2016

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung
Rathaus Schöneberg
10820 Berlin

Einwendung

Hiermit erhebe ich gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 7-68 ehemaliger Güterbahnhof Wilmersdorf fristgerecht die nachfolgend benannten Einwendungen, die Planung des Bebauungsplans Nr. 7-68 lehne ich ab und beantrage, das Verfahren einzustellen. Zur Begründung trage ich vor:

Allgemein

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsamt, hat am 14.03.2016 die „Begründung zum Bebauungsplan 7-68 (Güterbahnhof Wilmersdorf) für eine Teilfläche des Grundstücks Hauptstraße 64, Handjerystraße 98 sowie die Grundstücke Handjerystraße 98A und 99 im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Friedenau“ als „Begründung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“ veröffentlicht.

Im Kern sieht der Bebauungsplan 7-68 die Errichtung von 940 Wohnungen auf dem 6,5 Hektar großen Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf im Ortsteil Friedenau vor. Obwohl im Ortsteil Friedenau jetzt schon „ein begründetes Defizit an wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen von 88 Hektar“ besteht (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz), wurde seitens des Bezirksamts (BA) Tempelhof-Schöneberg und der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) eine alternative Entwicklung des Brachgeländes zu einer begehbaren Grünfläche nicht berücksichtigt.

Frage: Sind dem BA und der BVV die Defizite an Grünflächen in Friedenau bekannt?

Frage: Warum wurden diese Defizite bei der Planung bereits im Anfangsstadium nicht berücksichtigt?

Frage: Warum wurde die mögliche Reduzierung des Grünflächen-Defizits um 6,5 Hektar nicht umgesetzt, obwohl die Möglichkeit mit dem Ankauf des ehemaligen Bahngeländes objektiv bestand? Immerhin hat das Defizit schon jetzt klimatologische und lufthygienische Auswirkungen auf das gesamte Wohnumfeld von Friedenau (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz).

Frage: Wie kam es stattdessen zum Verkauf des ehemaligen Bahngeländes an die BÖAG Beteiligungs-Aktiengesellschaft?

Frage: Wann war dem BA und der BVV bekannt, dass der neue Eigentümer der Fläche die Absicht hatte, dort ein Wohngebiet zu errichten?

Frage: Wurde bei der Entscheidung zur Aufstellung des Bebauungsplans 7-68 das berechnete Interesse der Friedenauer nach Reduzierung des Grünflächen-Defizits gegen den Wunsch des

Eigentümers nach Bebauung der Fläche abgewogen? Wenn ja: Mit welcher genauen Begründung wurde dem Interesse des Eigentümers Vorrang gegenüber dem Gemeinwohl der bereits hier lebenden Friedenauer gegeben?

Dazu kommt, dass Friedenau schon jetzt der am dichtesten besiedelte Ortsteil in Berlin ist. Die Errichtung von zusätzlich 940 Wohnungen mit prognostizierten 2000 Einwohnern würde diese Situation noch verschärfen.

Frage: Wie begründen BA und BVV diese wissentlich herbeigeführte Verschärfung der Siedlungsdichte im Ortsteil Friedenau?

Zwischenfazit: Bereits aus grundsätzlichen Erwägungen – Grünflächendefizit in Friedenau und erhebliche weitere Verdichtung des am dichtesten besiedelten Ortsteils Berlins – ist der Bau von weiteren 940 Wohnungen abzulehnen. Er würde städtebaulichen Maximen und dem Allgemeinwohl der bereits hier lebenden Friedenauer extrem widersprechen. Vielmehr gilt es die Brachfläche zu einer nutzbaren Grünfläche umzuwandeln, um dem für Gesundheit und Klima schädlichen Grünflächen-Defizit Friedenaus entgegenzuwirken. Das muss das Ziel verantwortungsbewusster Politik und korrektem Verwaltungshandeln sein.

Die einzelnen Gutachten:

Artenschutz

Auszug aus dem Gutachten: Mit der geplanten Umsetzung des Vorhabens ist von einer nahezu vollständigen Umgestaltung und Überbauung des Areals auszugehen. Damit kommt es zum nahezu vollständigen Verlust der Biotope und Lebensräume im Plangebiet. Für am Rande liegende Reviere z.B. von Brutvögeln gehen die Lebensraumbestandteile (Nahrungsgrundlagen) innerhalb des Plangebietes verloren.

Die Entwicklung eines gemischten Baugebietes auf der durch den Bebauungsplan gesicherten ehemaligen Bahnfläche mit der Schaffung von Wohnraum und Arbeitsplätzen liegt im öffentlichen Interesse. In Abwägung mit den zu erwartenden Beeinträchtigungen der vorkommenden Arten und der Schaffung von Wohnraum und möglichen Arbeitsplätzen wird ein ausreichendes überwiegendes Interesse für die Ansiedlung festgestellt.

Die Prüfung zumutbarer Alternativen bezieht sich auf räumliche und auf zeitliche Alternativen. Räumliche Alternativen wurden im Flächennutzungsplan geprüft. Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan sichert planungsrechtlich ein Baugebiet. Die Flächenalternative ist weiterhin der Erhalt der Bahnbrache. Dieser Erhalt wird seitens des Bezirks und der Stadt nicht als Alternative gesehen.“

Frage: Es wird die „Schaffung von Arbeitsplätzen“ im Plangebiet angenommen. Wie viele Arbeitsplätze werden nach Kenntnis des BA im Plangebiet geschaffen?

Frage: Ab welcher Zahl von zu schaffenden Arbeitsplätzen überwiegt das Interesse für die Ansiedlung die zu erwartenden Beeinträchtigungen der vorkommenden Arten?

Frage: Als Alternative zum „Baugebiet“ wird einzig der „Erhalt der Bahnbrache“ angenommen. Das ist nicht realistisch. Warum werden nicht auch andere Alternativen herangezogen?

Frage: Ist für das BA und die BVV die Schaffung einer begehbaren Grünfläche eine Alternative zum Baugebiet? Wenn ja: Warum wird diese Alternative dann überhaupt nicht berücksichtigt? Wenn nein: Wie wird das begründet?

Klima

Auszug aus dem Gutachten: Während das Planareal selbst eine geringe bis mäßige Belastungssituation aufweist, liegt innerhalb der südlich angrenzenden Siedlungsfläche von Friedenau eine bioklimatisch ungünstige Situation vor. Dies ist auf das Durchlüftungsdefizit sowie die hohe Baumasse und die versiegelten Flächen zurückzuführen, welche sich während sommerlicher Strahlungswetterlagen stark aufheizen und in der Nacht die Wärme wieder an die Luft abgeben. Aus der vorliegenden Situation ergibt sich für die Planfläche zunächst eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsintensivierung und ist als Hinweis zu verstehen, die mögliche klimatische Auswirkung einer Nutzungsänderung im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu beurteilen.

Die Analyse der vorliegenden Informationen zeigt, dass es sich bei der B-Planfläche 7-68 um keine schützenswerte Struktur mit besonderer stadtklimatischer Funktion handelt. Eine Umsetzung der vorgesehenen Bebauung würde den nächtlichen Luftaustausch voraussichtlich nicht beeinflussen. Die Vorhabenfläche stellt damit einen vergleichsweise günstigen Standort für eine Innenentwicklung dar, da es sich um eine bereits teilweise bebaute Fläche handelt und somit kein Grünraum in Anspruch genommen wird. Die Gesamtversiegelung des Areals würde nach Umsetzung der Planungen sogar von 62 % auf 56 % abnehmen. Die für den zentralen Bereich des Baufeldes vorgesehene öffentliche Grünfläche wird aufgrund des geplanten Baumbestandes und der damit einher gehenden Verschattung eine Überwärmung während entsprechender sommerlicher Wetterlagen dämpfen. Ergänzt wird diese Wirkung durch eine geplante Dachbegrünung. Zudem ergibt sich durch den nördlichen Gebäuderiegel eine abschirmende Wirkung gegenüber der von der A 100 bzw. der Bahnstrecke ausgehenden Luftschadstoff- und Lärmimmission. Wenngleich davon auszugehen ist, dass sich aus den zusätzlichen Baumassen eine lokale Zunahme der bodennahen Lufttemperatur ergeben wird, werden die klimaökologischen Auswirkungen für den Bestand aufgrund der Nähe zu thermisch entlastenden Strukturen wie dem breiten nördlich angrenzenden Gleisareal sowie dem Volkspark Wilmersdorf als vertretbar angesehen. Da keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten sind, bestehen gegen die Umsetzung des B-Plans 7-68 aus klimatischer Sicht keine Bedenken.

Frage: Der Gutachter behauptet, dass „eine Umsetzung der vorgesehenen Bebauung den nächtlichen Luftaustausch voraussichtlich nicht beeinflussen“ würde. Heißt „voraussichtlich“, dass die Ergebnisse keineswegs eindeutig sind? Wie stehen BA und BVV im Wissen dieser vagen Aussage zur Folgerung des Gutachters, dass „die Vorhabenfläche damit einen vergleichsweise günstigen Standort für eine Innenentwicklung“ darstellen soll?

Frage: „Wenngleich davon auszugehen ist, dass sich aus den zusätzlichen Baumassen eine lokale Zunahme der bodennahen Lufttemperatur ergeben wird“, so der Gutachter. Wie hoch ist diese Zunahme genau, liegen genaue Daten vor? Wenn nein, wie kann dann behauptet werden, dass einzelne Maßnahmen Abhilfe schaffen?

Frage: Der geplante geschlossene Riegelbau von mehr als 500 Meter Länge und einer Höhe von 71,0 bis 84,0 Meter über NHN schottet das Plangebiet und die südlich davon gelegenen Gebiete nach Norden gänzlich ab. Wie können unter diesen Umständen das nördlich angrenzende Gleisareal und gar der Volkspark Wilmersdorf „entlastend“ in klimatologischer Hinsicht wirken? Das ist völlig unklar und entbehrt jeder Logik.

Frage: Die Gesamtversiegelung des Areals würde nach Umsetzung der Planungen sogar von 62 % auf 56 % abnehmen, so das Gutachten. Wie ist das durch eine Bebauung von 940 Wohnungen möglich? Bitte den genauen Nachweis führen, auch unter der Berücksichtigung, dass das Areal alternativ zu einer begehbaren Grünfläche umgebaut werden kann!

Frage: Ist eine Dachbegrünung im städtebaulichen Vertrag mit dem Eigentümer als zwingend vorgesehen? Sind Grünausstattung, Verwendung von hellen Baumaterialien, Fassadenbegrünung, Brunnenanlagen und möglichst vielgestaltige Klimaoasen im städtebaulichen Vertrag mit dem Eigentümer als zwingend vorgesehen?

Lufthygiene

Auszug aus dem Gutachten: Das Vorhaben ist in einem immissionsökologisch stark vorbelasteten Umfeld angesiedelt. Die Hintergrundkonzentrationen der Luftschadstoffkomponenten Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) sind gemäß Luftreinhalteplan in der Nachbarschaft des Geltungsbereiches überdurchschnittlich hoch (SENSTADTUM [Hrsg.] 2013). Insbesondere an vielbefahrenen Straßenabschnitten mit erhöhten lokalen Zusatzbelastungen sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten. Dies wird sowohl in den Modellrechnungen des Luftreinhalteplanes, als auch in den Auswertungen des BLUME-Messnetzes (Abb. 3.02, Seite 10) deutlich. Die folgenden Aussagen konzentrieren sich daher auf die Luftschadstoffkomponenten NO₂ und PM₁₀.

Das Hauptaugenmerk der lufthygienischen Untersuchung liegt nach Absprache mit dem Referat Immissionsschutz Berlin auf den nördlich des Geltungsbereiches gelegenen Abschnitten der „Hauptstraße“. Aufgrund des geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens (mit einer lediglich 30-prozentigen Abwicklung des an der Ostseite des Vorhabens ein- und ausfahrenden Verkehrs) in Richtung Süden und einer geringeren Grundbelastung ist dort nicht von einer Gefährdung der Grenzwerte oder erheblichen Zusatzbelastungen auszugehen.“

Frage: Die Nicht-Einbeziehung der Handjerystraße wegen des „geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens“ kann nicht hingenommen werden. Dort nimmt der Verkehr laut Gutachten um 25 Prozent zu. Wann werden die Werte für die Handjerystraße nachgeliefert? In welchem Maß verändern diese Werte das Ergebnis des vorliegenden Gutachtens?

Auszug aus dem Gutachten: Das Verkehrsgutachten wurde im Verlauf des Jahres 2015 gegenüber dem hier dokumentierten Stand vom 08.01.2015 mehrfach revidiert.

Frage: Wie kam es zur mehrmaligen Revidierung des Verkehrsgutachtens?

Frage: Die Verkehrsbelastung wurde in der Prognose ausschließlich nach unten korrigiert. Wie kam es dazu? Welche neuen Erkenntnisse haben zu den neuen Zahlen geführt?

Verkehr

Auszug aus dem Gutachten: Im Westen ist die Anbindung in Höhe des bestehenden EDEKA-Marktes an die Handjerystraße möglich. Sie hat vorwiegend eine Erschließungsfunktion für das angrenzende Wohngebiet und ist in Teilabschnitten verkehrsberuhigt (Z 325 StVO). Nördlich der Varziner Straße geht die Handjerystraße in die Prinzregentenstraße über und mündet in die Wexstraße als Zubringer zur A 100 bzw. zur Bundesallee.

Der gesamte Straßenzug Handjerystraße – Prinzregentenstraße ist Teil des Radrouthenauptnetzes, dabei ist die Prinzregentenstraße nördlich der Wexstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Außerdem führt die Teltow-Radrouten über die nördliche Hauptstraße und die Rubensstraße.

Für die spätere Umlegung neuer Verkehre aus dem Untersuchungsgebiet müssen bei der Anbindung an das Hauptstraßennetz somit die Anforderungen der Radfahrer besonders betrachtet werden.

Frage: Welche baulichen Maßnahmen sind geplant, um den Anforderungen der Radfahrer gerecht zu werden?

Auszug aus dem Gutachten: Das Vorhaben erzeugt auf Basis der genannten Annahmen ein Verkehrsaufkommen von rund 2.190 Kfz-Fahrten / 24 Stunden.

Aus der vorgesehenen Gliederung der Wohnblöcke und deren Anbindung sowie der Lage der geplanten Tiefgaragen und ihrer Einfahrten geht hervor, dass künftig etwas mehr als ein Drittel des Kfz-Verkehrs aus der Wohnnutzung aus dem Westteil des Untersuchungsgebietes auf die Handjerystraße einbiegt. Die übrigen etwa zwei Drittel des durch Wohnen erzeugten Verkehrs sowie sämtliche Kfz-Fahrten des Einzelhandels werden über die Hauptstraße angebunden.

Der Neuverkehr wird im umgebenden Netz auf die Bestands-Verkehrsmengen umgelegt. Die größte relative Zunahme wird auf der Prinzregentenstraße zwischen Varziner Straße und Wexstraße erwartet (+13 %).

Die Leistungsfähigkeitsbetrachtungen zeigen sowohl für die Früh-, als auch Spätspitzenstunde eine sehr gute Qualität des Verkehrsablaufs für die westliche Anbindung an die Handjerystraße und somit auch eine sehr gute Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt.

Feststellung des Einwenders: Die Annahme der sehr guten Qualität des Verkehrsablaufs an der Handjerystraße ist unrealistisch. Zum einen nimmt der Verkehr durch das Wohnbauprojekt um mehr als 25 Prozent zu. Zum anderen ergibt sich bereits jetzt tagtäglich eine komplizierte Verkehrssituation genau an dieser Stelle: Fußgänger, Radfahrer, Autos auf der Straße und ein- und ausfahrende Autos aus den Edeka-Parkplätzen plus Lieferverkehr schaffen z.T. chaotische Zustände.

Frage: Sind dem BA und der BVV die genauen Verhältnisse am Edeka-Markt bekannt?

Frage: Was haben Verkehrsbeobachtungen am Edeka-Markt ergeben?

Frage: In welcher Weise soll der Knotenpunkt am Edeka-Markt umgebaut werden, damit der Verkehrsfluss gesichert wird?

Frage: Wird es dort eine Ampel geben, um Fußgängern und Radfahrern die Querung zu ermöglichen?

Auszug aus dem Gutachten: Der Einzelhandelsverkehr und der weitaus größte Teil des Anwohnerverkehrs werden frühzeitig in Tiefgaragen geleitet. Der Parkraumbedarf des Gebietes wird vollständig im Gebiet selbst gedeckt. Verlagerungen in angrenzende Bereiche sind daher nicht zu erwarten.

Frage: Wie teuer wird ein Tiefgaragenplatz für die neuen Bewohner des Plangebiets sein?

Frage: Wie hoch schätzt das BA den Anteil der neuen Bewohner des Plangebiets, die den Tiefgaragenplatz nicht anmieten und auch nicht nutzen werden?

Frage: Welche angrenzenden Straßen werden durch diesen Anteil der „freien Parker“ zusätzlich belastet? Gibt es entsprechende Untersuchungen? Wenn ja, was sind die Ergebnisse dieser Untersuchungen. Wenn nein, wann wird es entsprechende Untersuchungen geben und wann werden die Ergebnisse öffentlich gemacht?

Auszug aus dem Gutachten: Die Besucherparkplätze (Wohnen) werden oberirdisch am Rande des Untersuchungsgebiets angelegt, davon elf im westlichen Bereich an der Zufahrtstraße zwischen Handjerystraße und östlichem Stadtplatz und 20 im östlichen Bereich südlich des östlichen Stadtplatzes.

Frage: Wie viel Fläche muss neu versiegelt werden, um die oberirdischen Parkplätze anzulegen?

Auszug aus dem Gutachten: Durch die verkehrliche Anbindung an die Hauptstraße im Osten und die Handjerystraße im Westen sind keine negativen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz zu erwarten.

Frage: Eine Zunahme des Verkehrs um weit mehr als 2000 Fahrzeuge pro Tag ist eine negative Auswirkung auf das Straßennetz. Wie ist dann der Schluss des Gutachtens möglich, dass es keine negativen Auswirkungen gäbe? Verstehen BA und BVV eine erhebliche Zunahme des Verkehrs als positive Auswirkung auf das Straßennetz? Wie verträgst sich diese Haltung mit dem allgemein verbindlichen Ziel die Straßen zu entlasten, um Lärm- und Feinstaub-Emissionen zu reduzieren?

Schall

Auszug aus dem Gutachten: An der Zufahrt im Bereich der Handjerystraße wird derzeit von einem Mehrverkehr von 500 Fahrten statt zuvor von 343 Fahrten ausgegangen.

Frage: Wie kommt es zu dieser erheblichen Differenz von zunächst prognostizierten 343 Fahrten zu den jetzt erwarteten 500 Fahrten im Bereich der Handjerystraße? Was ist die Grundlage der vorgelegten Zahlen?

Auszug aus dem Gutachten: Die Hauptlärmquellen stellen in der Reihenfolge die Autobahn A100, die S-Bahntrasse 6020 sowie die geplante Ertüchtigung der Güterbahntrasse auf der Strecke 6170 dar. Im Osten des Plangebietes kommt die Hauptstraße als relevante Schallquelle hinzu.

Für die nächstgelegene Bebauung nördlich der Bahntrasse sind aufgrund der geplanten Schallschutzbebauung an der Bahn geringfügige Pegelerhöhungen durch Reflexionseinflüsse in Höhe von bis zu 0,4 dB am Tag und 0,5 dB in der Nacht zu erwarten (siehe Anlage 9). Diese liegen zwar unterhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle, sind jedoch dennoch in den Bereichen mit Wohnbebauung als relevant einzustufen, in denen bereits in der Nullprognose, also der Prognose ohne Planvorhaben durch die vorhandenen Verkehrswege (hier insbesondere die Autobahn A100, die S-Bahntrasse 6020 sowie die geplante Ertüchtigung der Güterbahntrasse auf der Strecke 6170) Vorbelastungen von mehr als 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht vorliegen (siehe Anlage 8). In diesem Fall ist abzuwägen, ob durch den Bebauungsplan in geeigneter Weise reagiert werden kann.

Durch die Prüfung ergibt sich keine auch unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Reflexionseinflüsse. Demnach sollte abgewogen werden, ob die durch Reflexion ausgelöste, sehr geringe Pegelzunahme von bis zu 0,5 dB(A) toleriert bzw. den Nachbarn zugemutet werden kann.

Frage: Wie soll die vorhandene Bebauung im Norden vor mehr Lärm durch Reflexion des Riegelbaus im Plangebiet geschützt werden?

Frage: Sind die Anwohner dieses angrenzenden Gebiets über die Planungen rechtzeitig informiert worden? Sind sie im Planverfahren als Betroffene gehört worden?

Frage: Hat eine Abwägung stattgefunden, „ob die durch Reflexion ausgelöste, sehr geringe Pegelzunahme von bis zu 0,5 dB(A) toleriert bzw. den Nachbarn zugemutet werden kann“? Wenn ja, was war das Ergebnis dieser Abwägung? Wenn nein, wann wird diese Abwägung stattfinden und wann werden die Ergebnisse öffentlich gemacht?

Erschütterungen/Zugverkehr

Auszug aus dem Gutachten: Nur abschätzend konnte Güterzugverkehr berücksichtigt werden, da derzeit lediglich S-Bahnen im Grundstücksbereich verkehren. Insbesondere bzgl. genauer Beurteilung der Einhaltung von Spitzenpegelkriterien (TA Lärm bzw. Ao-Wert aus DIN 4150-2) sind weitere Messungen empfehlenswert, sofern dies bei der weiteren Planung zu beachten ist.

Frage: Die Deutsche Bahn (DB) plant, im Oktober 2016 den Fern- und Güterverkehr auf zwei Gleisen unmittelbar am Plangebiet wieder aufzunehmen. Warum wird diese Tatsache im Gutachten nicht berücksichtigt?

Frage: Welche Kenntnisse haben BA und BVV über den zu erwartenden Güterzugverkehr am Plangebiet?

Frage: Welchen Einfluss hat das Vorhaben der DB, Fern- und Güterzüge auf zwei Gleisen am Plangebiet wieder aufzunehmen, auf das Planverfahren des Bebauungsplans Nr. 7-68?

Frage: Wann liegt ein realistisches Erschütterungsgutachten vor, das den Fern- und Güterzugverkehr mit einbezieht?

Frage: Wird die Strecke für den Fern- und Güterverkehr im Bereich des Plangebiets elektrifiziert? Wenn ja, wann ist damit zu rechnen?

Frage: Wenn Dieselloks verkehren, welchen Einfluss hat dies auf die Gutachten zum Lärm und zu den Erschütterungen im Plangebiet?

Altlasten/Kampfmittel

Auszug aus dem Gutachten: Im Auswertungsgebiet „Berlin, ehem. Güterbahnhof Wilmersdorf“ konnten Bombardierungen bzw. Bodenkämpfe recherchiert werden. Mit dem Auffinden von Bombenblindgängern sowie Handkampfmitteln und Granaten muss im Auswertungsgebiet gerechnet werden. Gemäß Arbeitshilfen Kampfmittelräumung besteht weiterer Erkundungsbedarf (AH KMR 2011, S. 36). Wir empfehlen die Konsultation des Kampfmittelbeseitigungsdienstes Berlin oder einer Fachfirma für die Kampfmittelbeseitigung. Diese muss über die Zulassung nach § 7 SprengG und entsprechendes Personal mit Befähigungsschein nach § 20 SprengG verfügen.

Frage: Hat auf dem Areal eine Kampfmittel-Untersuchung stattgefunden? Wenn ja, wann war die Untersuchung und welche Ergebnisse hat sie gebracht? Wenn nein, wann wird die Untersuchung stattfinden?

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Entscheidungsgremien für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung. Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse einzubringen.

Mit Hinweis auf die dargelegten Gründe behalte ich mir vor, im weiteren Verfahren mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln gegen diese unverantwortlichen Bebauungspläne vorzugehen.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Stich