

Vorlage zur Kenntnisnahme

für die Sitzung der Bezirksverordnetenversammlung am 21.11.2019

1. Gegenstand der Vorlage: Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum **Bebauungsplanverfahren XXIII-4c** im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Mahlsdorf

2. Die BVV wird um Kenntnisnahme gebeten:

Das Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf hat in seiner Sitzung am 05.11.19 beschlossen, die BA-Vorlage Nr. 0737/V der BVV zur Kenntnisnahme vorzulegen. Die Vorlage ist als Anlage beigefügt.

Dagmar Pohle
Bezirksbürgermeisterin und
Leiterin der Abt. Stadtentwicklung,
Gesundheit, Personal und Finanzen

Anlage

**Vorlage für das Bezirksamt
- zur Beschlussfassung -
Nr. 0737/V**

- A. Gegenstand der Vorlage:** Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum **Bebauungsplanverfahren XXIII-4c** im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Mahlsdorf
- B. Berichterstatlerin:** Bezirksbürgermeisterin Frau Pohle
- C.1 Beschlussentwurf:** Das Bezirksamt beschließt:
1. der Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit (Anlagen 1 und 2) zuzustimmen.
 2. Die Abteilung Stadtentwicklung, Gesundheit, Personal und Finanzen wird mit der Durchführung der weiteren Verfahrensschritte (Durchführung der Betroffenenbeteiligung im Sinne des § 4a Abs. 3 BauGB) beauftragt.
- C.2 Weiterleitung an die BVV zugleich Veröffentlichung:** Das Bezirksamt beschließt weiterhin, diese Vorlage der BVV zur Kenntnisnahme vorzulegen und umgehend zu veröffentlichen.
- D. Begründung:** siehe Anlagen
- E. Rechtsgrundlage:** §§ 1 Abs. 7, 3 Abs. 2, 4a Abs. 3 BauGB
§ 15, § 36 Abs. 2 Buchstabe b, f und Abs. 3
Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG)
- F. Haushaltsmäßige Auswirkungen:** Keine
- G. Zielgruppenrelevante Auswirkungen:** Keine

Dagmar Pohle
Bezirksbürgermeisterin und
Leiterin der Abt. Stadtentwicklung,
Gesundheit, Personal und Finanzen

Anlagen

D. Begründung:

1. Verfahrenszusammenfassung

Der Bebauungsplan XXIII-4c ist Teil des am 11.02.1992 mit Bezirksamtsbeschluss Nr. 164/92 eingeleiteten Bebauungsplanverfahren XXIII-4, welcher am 28.02.1992 im Amtsblatt Nr. 10 auf Seite 495 veröffentlicht wurde. Der Teilungsbeschluss zum Bebauungsplan XXIII-4c mit der Vorlage Nr. 0568/IV erfolgte am 29.10.2013. Dieser Beschluss wurde am 22.11.2013 im Amtsblatt für Berlin, Nr. 51, auf Seite 2418, veröffentlicht.

Im Zusammenhang mit dem Bebauungsplanverfahren XXIII-4 wurde gemäß § 3 Abs. 1 BauGB die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit vom 04.01.1996 bis einschließlich 01.02.1996 durchgeführt. Die Abwägung der vorgebrachten Anregungen erfolgte mit dem BA-Beschluss Nr. 191/1996 am 12.11.1996.

Auf der Grundlage des Abwägungsergebnisses zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte keine Änderung der Planung. Die Planungsinhalte wurden lediglich ergänzt und in der nächsten Stufe des Verfahrens konkretisiert.

Der Bebauungsplan XXIII-4c wird als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Hierbei kann und soll gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 BauGB von den Verfahrenserleichterungen des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 BauGB Gebrauch gemacht werden. Daraus resultierend wurde von der frühzeitigen Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs.1 und § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden) abgesehen. Zumal eine frühzeitige Beteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB bereits stattfand, als das B-Plan Verfahren noch zusammengefasst unter der Bezeichnung XXIII-4 geführt wurde.

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB fand vom 13.03.2015 bis einschließlich 25.04.2015 statt.

Die vorgebrachten Anregungen betrafen im Wesentlichen die Straßenplanung mit der Forderung einer ausreichenden Querschnittbreite der öffentlichen Verkehrsflächen, die Gewährleistung einer ausreichenden Löschwasserversorgung im Bereich des Plangebietes, die Berücksichtigung der Ziele des Artenschutzprogramms, die Berücksichtigung der Wasserschutzzone III und die Notwendigkeit der Betrachtung der Geräuschimmissionen.

Die Belange wurden entsprechend § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander abgewogen. Das Abwägungsergebnis führte zu keiner Änderung des Bebauungsplanes. Die Ziele der Planung (Sicherung von allgemeinen Wohngebieten, Sicherung der vorhandenen Kindertagesstätte als Gemeinbedarfsstandort und Sicherung von öffentlichen Verkehrsflächen) wurden beibehalten und weiter verfolgt. Angegebene Hinweise und Ergänzungen wurden in die Begründung und in die Planzeichnung eingearbeitet. Die Beteiligung der

Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 13a Abs. 1 Nr. 2 BauGB (Auslegung) wurde vorbereitet und durchgeführt.

2. Wesentliche Planungsziele

Ein wesentliches Ziel des Bebauungsplanes XXIII-4c ist die planungsrechtliche Sicherung eines allgemeinen Wohngebietes. Die vorhandene Kindertagesstätte soll als Gemeinbedarfsstandort planungsrechtlich gesichert werden. Des Weiteren soll ein Beitrag für die Umsetzung der Verkehrslösung Mahlsdorf geleistet werden. Hierzu erfolgt die Festsetzung von drei privaten Grundstücksstreifen als erforderliche Straßenverkehrsflächen für die Straße An der Schule.

Das Bebauungsplanverfahren ist ein Verfahren der Innenentwicklung und wird im beschleunigten Verfahren gem. § 13a BauGB ohne Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 Baugesetzbuch durchgeführt.

Das Bebauungsplanverfahren ist aus folgenden Gründen für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich:

- die planungsrechtliche Sicherung von allgemeinen Wohngebieten entsprechend dem FNP und nach den Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes Wohnen 2025,
- die planungsrechtliche Sicherung der vorhandenen Kindertagesstätte als Gemeinbedarfsstandort,
- die Sicherung von öffentlichen Verkehrsflächen (Straße An der Schule für die integrierte Verkehrslösung Mahlsdorf sowie der Erschließungsflächen zwischen Pestalozzistraße und Landsberger Straße).

3. Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung vom 19. März 2018 bis einschließlich 04. Mai 2018)

Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (Auslegung) fand vom 19. März 2018 bis einschließlich 04. Mai 2018 statt.

Die vorgebrachten Anregungen sind detailliert in der als Anlage 2 beigefügten Tabelle aufgelistet und mit dem entsprechenden Abwägungsvorschlag versehen. Die Äußerungen betrafen im Wesentlichen:

1. die Auswirkungen der Straßenplanung der Straße An der Schule im Zusammenhang mit der Verkehrslösung Mahlsdorf für die umliegenden Wohngebiete, insbesondere im Bereich der Pestalozzistraße (Lärm, Verkehr, Staub);
2. die Forderung zur Sicherung einer ausreichenden Querschnittbreite für die Straße An der Schule im westlichen Bereich des Planungsgebietes;
3. die Forderung zur Gewährleistung ausreichenden Platzbedarfes im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen für Straßenverkehrszeichen bzw. Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung;
4. Forderung zur Präzisierung der Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahmen auf den Haushalt und die Finanz- und Investitionsplanung.

3.1. Straßenplanung: Auswirkungen der Straßenplanung für die Straße An der Schule im Zusammenhang mit der Verkehrslösung Mahlsdorf für die umliegenden Wohngebiete, insbesondere im Bereich der Pestalozzistraße (Lärm, Verkehr, Staub)

Zum vorliegenden Entwurf des B-Planes wurde von Bürgern folgende Äußerungen getroffen: mit der Verkehrslösung Mahlsdorf und durch die geplante Straße An der Schule werde keine Verbesserung für die Anwohner erzielt. Vielmehr komme es zu signifikanten Erhöhungen der Emissionswerte. Es seien erhebliche Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten. Die nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf Boden und Wasser würden selbst mit den angedachten Maßnahmen nicht ausgeglichen werden können. Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan seien die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um im genannten Wohngebiet, insbesondere im Bereich der Pestalozzistraße eine erhebliche Erhöhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu schaffen. Dabei lasse dieses Vorhaben einen ganzheitlichen Ansatz zur Behebung der Verkehrsproblematik vermissen. Es werden erhebliche Bedenken gegen eine Verlagerung des Individualverkehrs von der Hönowener Straße in die Straße An der Schule geäußert. Auch die Sinnhaftigkeit des B-Planverfahrens sei generell in Zweifel gezogen, da das gesamte Gebiet bereits als Wohngebiet bebaut ist.

Kenntnisnahme.

Der vorliegende B-Plan dient hauptsächlich der Sicherung der vorhandenen Nutzungen als allgemeines Wohngebiet entsprechend dem FNP und nach den Vorgaben des Stadtentwicklungsplanes Wohnen 2025 – insbesondere der geordneten Entwicklung weiterer Wohnbaugrundstücke und der Kindertagesstätte sowie die Sicherung von drei privaten Grundstücksstreifen als erforderliche Straßenverkehrsflächen für die Straße An der Schule im Zusammenhang mit der Verkehrslösung Mahlsdorf.

Die Pestalozzistraße ist im Bestand bereits eine Anliegerstraße und verbindet die Landsberger Straße mit der Straße An der Schule. Sie ist weiterhin erforderlich zur Erschließung der Grundstücke der Wohnsiedlung an dieser Straße. Nach nochmaliger Prüfung des Sachverhaltes unter Berücksichtigung der aktuell vorliegenden Vorplanung der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima (SenUVK), Abt. V Tiefbau, zur neuen Straßenplanung mit einem Abzweig zur Pestalozzistraße (Breite 6,5 m) bleibt die Pestalozzistraße eine Anliegerstraße. Damit wird mit erheblich mehr an Verkehr in der Pestalozzistraße nicht gerechnet. Somit ist auch mit einer unerträglichen Belastung für das Planungsgebiet XXIII-4c nicht zu rechnen.

Die Betroffenheit der Anliegerinnen und Anlieger durch die Planung der Verkehrslösung Mahlsdorf/neue Straße An der Schule besteht lediglich in dem westlichen Teil des Plangebietes. Direkt betroffen sind die Grundstücke An der Schule 31A, 35, 37 und die Flurstücke 90, 92, 94 und 97. Funktionell soll die Pestalozzistraße Anliegerstraße bleiben. Ein unzumutbarer Durchgangsverkehr über die Pestalozzistraße wird nicht erwartet.

Auch im Zusammenhang mit der geplanten Verkehrslösung zur Realisierung der Straße An der Schule wird mit einer erheblichen Belastung der Pestalozzistraße durch Lärmimmissionen nicht gerechnet.

Das Verkehrskonzept der Straße An der Schule liegt seit 2008 vor. Die Machbarkeitsstudie ist aus dem Jahr 2007 und die Straßenbahnstudie ist aus dem Jahr 2009. Beide Untersuchungen wurden durch die Senatsverwaltung beauftragt und durchgeführt.

Das Verkehrskonzept der Straße An der Schule ist bereits mit den Fachabteilungen der SenUVK/Verkehrslenkung und des Straßen- und Grünflächenamtes (SGA) des Bezirkes abgestimmt und dient der Entlastung des Straßenzuges der Hönowe Straße/des Hultschiner Damms. Da die Hönowe Straße aufgrund ihres Querschnittes nicht ausgebaut werden kann, wird eine Entlastung über die auszubauende Straße An der Schule mit Anbindung an die Hönowe Straße vorgesehen. Mit dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen im OT Mahlsdorf und nach nochmaliger Prüfung der vorliegenden Vorzugsvariante zur Verkehrslösung Mahlsdorf ist diese Umleitung weiterhin erforderlich. Die Mehrbelastung an Verkehr für die Straße An der Schule wird auch damit in Kauf genommen.

Zu der neuen Straße An der Schule mit einem Prognose-Wert von 16.600 Kfz/24h und 8.000 Kfz/24h für die Landsberger Straße wird davon ausgegangen, dass die Richtwerte zur DIN 18005-1 für die umliegenden allgemeinen Wohngebiete von 55 dB(A) überschritten werden. Im Vergleich zum jetzigen Zustand werden sich die Immissionsbelastungen in der neuen Straße An der Schule erhöhen. Dies wird auch Auswirkungen auf das Planungsgebiet XXIII-4c haben. Es werden diesbezüglich zum Schutz der Wohnnutzung entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen angestrebt bzw. vorgenommen (siehe textliche Festsetzung Nr. 5).

Die Erforderlichkeit den Hauptverkehr bzw. einen Teil davon an der Straße An der Schule entlang zu leiten, wird durch Gutachten belegt. Es handelt sich nicht um zusätzliche Ziel- und Quellverkehre, sondern um bereits im Ortsteil Mahlsdorf bestehende Verkehre.

Mit der geplanten Verkehrslösung (siehe vorliegende Vorzugsvariante zur Verkehrslösung Mahlsdorf) wird mit einer Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten Ortsteil Mahlsdorf gerechnet. Zwar wird mit einem Prognose-Wert von 16.600 Kfz/24h für die Straße An der Schule mit einem Verkehr gerechnet, den es bisher nicht im Wohngebiet gab. Für das gesamte Wohngebiet wird dennoch mit einer Verbesserung der Verkehrssituation insbesondere in der und um die Hönowe Straße gerechnet.

Hierzu:

- Städtebauliche Stärkung durch Neuordnung des Verkehrs sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit:

Es sind erhebliche Verkehrssicherheitsdefizite im Straßenzug Hönowe Straße/Hultschiner Damm vorhanden. Die Straßenraumbreiten weisen in allen Anlagen geringe Breiten auf. Im Fahrbahnbereich hat das zur Folge, dass der MIV teilweise auf die eingleisige Anlage der Straßenbahn ausweicht. Besonders in den Kurven verstärkt sich dieser Effekt aufgrund fehlender oder zu geringer Innenrandverbreiterungen.

- Aufwertung durch Verkehrsentslastung im Bereich der Hönowe Straße:

Durch die jetzige eingleisige Führung kommt es zu Gefahrensituationen und Verkehrsstauungen, wenn sich Fahrzeuge und Straßenbahn auf der Gleisanlage begegnen. Wegen fehlender Radverkehrsanlagen müssen Radfahrer in dieser unzureichenden Situation die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen. Zudem gestalten Parkstände, Bäume, Zufahrten sowie die anliegenden Geschäfte den Straßenraum unruhig und unübersichtlich.

Insgesamt führt die vorhandene Situation zu erheblichen Konflikten. Durch die Verkehrsverlagerung in den neuen Straßenzug An der Schule und der damit verbundenen Entflechtung des MIV und der Straßenbahn, werden sich die Verkehrssicherheitsdefizite reduzieren.

- Gestalterische Qualität im Straßenraum An der Schule und in der Hönowe Straße durch Fuß- und Radwege einschließlich Baumreihen:

In der Straße An der Schule wird die Verkehrssicherheit durch separat geführte sowie bedarfsgerechte Anlagen für den Fuß- und Radweg gewährleistet. Die Knotenpunkte werden mit separaten Anlagen für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr und nach aktuellen Regelwerken geplant, wodurch sich die Situation an den Knotenpunkten insgesamt als übersichtlicher und dadurch auch verkehrssicherer darstellt.

- Durch Verkehrsentslastung südlich der Pestalozzistraße ergeben sich deutliche Attraktivitätssteigerung für Fußgänger und bessere Querungsmöglichkeiten:

Im Bereich der Schule ist ein 4,0 m breiter Gehweg vorgesehen. An den signifikanten Querungsstellen der Schüler soll nach vorliegender Vorplanung eine Mittelinsel die Situation sicherer gestalten.

- Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen:

Die getrennte Führung der Straßenbahn und des MIV birgt weniger Konfliktpunkte im Verkehrsraum, weswegen mit einem stetigeren Verkehrsfluss zu rechnen ist. Dadurch und durch die Entlastung des Ortskerns verringern sich grundsätzlich die Schall- und Luftimmissionen in dem entlasteten Abschnitt der Hönowe Straße.

Geringe Verkehrszahlen im entlasteten Abschnitt der Hönowe Straße fördern die Aufenthaltswirkung und machen die Nutzung für den unmotorisierten Verkehr attraktiver. In der Straße An der Schule erhöhen sich dagegen die Immissionsbelastungen.

Die aktuell vorläufige Planung zur neuen Straße An der Schule liegt diesbezüglich vor und wird derzeit mit den zuständigen Fachabteilungen des Bezirkes und der Senatsverwaltung abgestimmt.

Im Zusammenhang mit den Bauplanungsunterlagen/BPU der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klima, Abt. V Tiefbau, zur neuen Straßenverbindung An der Schule werden begleitend zur Verkehrsplanung folgende Untersuchungen durchgeführt:

Objektkonkrete Verkehrsprognose, landschaftspflegerische Begleitplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen stehen noch aus und werden im weiteren Planungsverlauf der neuen Straße (Planfeststellungsverfahren) berücksichtigt. Es wird in dem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mit der Festsetzung von hier geplanten allgemeinen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse zu

gewährleisten sind. Hierzu gibt es umfangreiche technische Möglichkeiten (passive und aktive Maßnahmen sowie der Ansatz vom schallmindernden Asphalt-Belag), die im Rahmen der Planausführung umgesetzt werden können /müssen. Diesbezüglich wird im vorliegenden B-Plan auf weitere Festsetzungen zum Lärmschutz verzichtet.

Bedenken, die im Zusammenhang mit der Realisierung der Straße An der Schule erhoben werden, werden auch in diesem Rahmen behandelt und der Umgang damit festgelegt.

Der Ausbau der Straße An der Schule wird dem Planfeststellungsverfahren überlassen. Die mit der Straßenplanung der Straße An der Schule zu erwartenden Emissionen und Belastungen auf die vorhandene Wohnsiedlung (Bestandseigentümer) sowie weitere Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erhoben und der Umgang damit festgelegt. Auch die hierzu erforderlichen Maßnahmen werden in Abstimmung mit der SenUVK in diesem Rahmen definiert und festgelegt.

Die Aufteilung der Verkehrsflächen einschließlich der Freiräume und die Organisation des Verkehrsflusses sowie deren Auswirkungen in Bezug auf die geplante Straße An der Schule sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanes. Die für die neue Straßenplanung vorgesehenen Verkehrsflächen sind ausreichend dimensioniert, um die Belange der hier geplanten Straße abdecken zu können.

3.2. Forderung zur Sicherung einer ausreichenden Querschnittbreite für die Straße An der Schule im westlichen Bereich des Planungsgebietes

Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 13 und des Fachbereichs Straßen- und Grünflächenamt/SGA wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Breite für die neue Straße An der Schule 22 – 24 m beträgt. Einer Reduzierung dieser Breiten kann nicht zugestimmt werden. Außerdem sollte die Ausbildung des Bogens zwischen Pestalozzistraße und Straße An der Schule abgewartet werden, bis erste Vorplanungsunterlagen vorliegen, um auch hier möglichen Mehrbedarf für die Fahrbahnen oder mögliche Reduzierungen im östlichen Seitenbereich ausreichend beurteilen zu können.

Diesem Belang wird gefolgt

Die Vorplanung zur neuen Straße der Straße An der Schule liegt vor. Aufgrund der Gewährleistung ausreichender Verkehrsflächen für die Sicherung des Verkehrsflusses und die Verkehrssicherheit im Ortsteilkern Mahlsdorf wird unter Berücksichtigung der o.g. Vorplanung einer Erweiterung der Straßenquerschnitte im Bereich der Flurstücke Nr. 90, 92 und 94 erforderlich. Die Straßenbegrenzungslinie im Westen des Planungsgebietes wird entsprechend der vorliegenden Planung angepasst bzw. korrigiert und in die Planzeichnung eingearbeitet. In dem Zusammenhang werden zur Sicherung der hier betroffenen

Verkehrsfläche Teilflächen von folgenden privaten Grundstücken (Flurstücke Nr. 90, 92, und 94; ca. 360 m²) benötigt. Dabei wird das Flurstück Nr. 97 (private Grundstücksfläche) für die Ausbildung des Bogens zur Pestalozzistraße nicht mehr benötigt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Realisierung der Straße An der Schule sind die betroffenen Teilflächen zu erwerben.

3.3. Forderung zur Gewährleistung ausreichendes Platzbedarfes im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen für Straßenverkehrszeichen bzw. Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung

Seitens der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12 wird darauf hingewiesen, dass Bedenken hinsichtlich des Platzbedarfes und hinsichtlich der Frage, an welcher Stelle ggf. Verkehrszeichenbrücken oder Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung platziert werden müssen, bestehen bleiben. Alle Bestandteile von Ingenieurbauwerken nach Nr. 10 Abs. 6 der Anlage zum Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz (ZustKat AZG) sind einschl. Wartungstreifen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien zu berücksichtigen. Eine Mitbenutzung von privaten Flächen scheidet aus. Das gilt auch für Zubehör nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 Berliner Straßengesetz (BerlStrG). Das Nichtvorliegen der Machbarkeitsstudie der Verkehrslösung wird angemahnt.

Kenntnisnahme.

Der vorliegende Belang wurde bereits im Rahmen der Auswertung der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB mit folgendem Ergebnis behandelt:

Der vorliegende Bebauungsplan XXIII-4c sowie die umliegenden B-Pläne XXIII-3, XXIII-4a, XXIII-4b und XXIII-3-1VE berücksichtigen die vorliegende Machbarkeitsstudie der Abt. VII B der zuständigen Senatsverwaltung zur Verkehrslösung Mahlsdorf und setzen öffentliche Verkehrsflächen in ausreichender Breite fest, so dass die geplanten Nutzungen problemlos durchgeführt werden können.

Im Zusammenhang mit der Durchführung dieses Bebauungsplanes sind die durch den B-Plan festgesetzten Verkehrsflächen für die geplanten Nutzungen ausreichend dimensioniert. Die Aufteilung der Straßenflächen ist nicht Gegenstand des B-Planes. Sie ist Bestandteil der Ausführungsplanung und die hier erforderlichen Bauplanungsunterlagen/BPU sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens mit der Verkehrslenkung Berlin abzustimmen. In diesem Zusammenhang sind die angegebenen Hinweise zu Verkehrszeichenbrücken sowie Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung Bestandteile der Durchführungsplanung. Sie werden im Rahmen der Erstellung der Bauplanungsunterlagen/BPU berücksichtigt. Sie sind also Gegenstand der Durchführungsplanung und werden im Bebauungsplan nicht geregelt.

3.4. Forderung zur Präzisierung der Auswirkungen der geplanten Straßenbaumaßnahmen auf den Haushalt und die Finanz- und Investitionsplanung

Seitens der Senatsverwaltung für Finanzen/SenFin wird gefordert, dass die Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- und Investitionsplanung präzisiert werden. Dabei sind die voraussichtlichen Kosten einerseits zu benennen und andererseits ist anzugeben, wer diese tragen wird.

Kenntnisnahme.

Zu der vorliegenden Planung und bezüglich der Verkehrslösung Mahlsdorf mit der geplanten Straße An Schule ist weder der Ausbau der Straße noch die Aufteilung der Verkehrsflächen Gegenstand des B-Planes. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Straße An der Schule werden zum gegebenen Zeitpunkt die voraussichtlichen Kosten für die Durchführung der Ausbaumaßnahmen ermittelt und in den Landeshaushalt eingestellt.

Für die Realisierung der Straße An der Schule ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes mit einem Grundstücksankauf in einem Umfang von insgesamt ca. 360 m² erforderlich. Betroffen sind die Flurstücke Nr. 90, 92 und 94. Es handelt sich um private Grundstücksflächen. Die Kosten zum Erwerb dieser privaten Grundstücksflächen werden im Rahmen der Erstellung der Bauplanungsunterlagen/ BPU bzw. des Planfeststellungsverfahrens ermittelt. Diese Mittel bzw. Kosten werden in den Landeshaushalt des Landes Berlin als Träger der Baumaßnahmen eingestellt.

4. Fazit

Die Belange sind entsprechend § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander abgewogen worden.

Aufgrund der Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsfläche für die Sicherung des Verkehrsflusses und die Verkehrssicherheit im Ortsteilkern Mahlsdorf wird unter Berücksichtigung der Vorplanung zur neuen Straße An der Schule eine Erweiterung des Straßenquerschnittes im Bereich der Flurstücke Nr. 90, 92 und 94 erforderlich. Auch wenn gegenüber der bisherigen Planung damit auf den betroffenen Grundstücken zusätzlich Teile der Grundstücke in Anspruch genommen werden (ca. 1,2 m), bleibt die Funktionalität der betroffenen Grundstücke gewährleistet. Die Verbreiterung der Straßenverkehrsflächen der Straße An der Schule um ca. 1, 2 m im westlichen Bereich des B-Planungsgebietes erfolgt zur Gewährleistung des Fußweges.

Die Ziele der Planung (Sicherung von allgemeinen Wohngebieten, Sicherung der vorhandenen Kindertagesstätte als Gemeinbedarfsstandort und Sicherung von öffentlichen Verkehrsflächen) werden beibehalten und weiter verfolgt. Angegebene Hinweise und Ergänzungen werden in die Planzeichnung und in die Begründung eingearbeitet.

Aufgrund der o.g. Änderung (Verschiebung der Straßenbegrenzungslinie um ca. 1,2 m nach Osten zur Sicherung der Verkehrsflächen) wird eine Betroffenenbeteiligung im Sinne des § 4a Abs. 3 BauGB erforderlich.

**Bebauungsplan XXIII-4c
für die Grundstücke An der Schule 31-37, Pestalozzistraße 15-30 und Landsberger Straße 13, 14
sowie einer Teilfläche der Straße An der Schule im Bezirk Marzahn-Hellersdorf, Ortsteil Mahlsdorf**

Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|--|---|
| 1 | Bürger 1 | <p>Hinweise:</p> <p>1. Sinnhaftigkeit des Verfahrens wird generell in Zweifel gezogen, da das gesamte Gebiet bereits als Wohngebiet bebaut ist;</p> <p>2. Auflagen zum Schutz vor Verkehrslärm deuten darauf hin, dass der Hauptverkehr an der Straße An der Schule entlang geleitet wird; dies wird abgelehnt aufgrund des Schutzes der Anwohner und vor allem der Schüler;</p> | <p>Verkehr und Verkehrslärm</p> | <p>Zu 1: Kenntnisnahme. Die Sinnhaftigkeit der Planung wird mit der Planerforderlichkeit begründet: Der B-Plan dient hauptsächlich zur Sicherung der vorhandenen Nutzungen – insbesondere der Kita, der geordneten Entwicklung bestehender Wohnbaugrundstücke sowie der Sicherung eines Grundstücksstreifens in dem hier betroffenen Bereich als Verkehrsfläche für die die Verkehrslösung Mahlsdorf.</p> <p>Zu 2: Kenntnisnahme. Zur Berücksichtigung des gesamten Konzeptes mit den übergeordneten Verkehrsbelangen im Stadtteil Mahlsdorf besteht die Erforderlichkeit Teil des bereits existierenden Verkehrs aus dem Gebiet an der Straße An der Schule entlang zu leiten. Es handelt sich nicht um zusätzliche Ziel- und Quellverkehre, sondern um bereits bestehende Verkehre. Diese wird auch durch Gutachten belegt.</p> <p>Mit einer prognostizierten Verkehrsstärke von etwa 16.600 Kfz/24h bis 2030, der Nutzung durch das vorhandene und gerade realisierte Wohnen und Gewerbe sowie dem Verlauf vom Mahlsdorfer Ortsrand zum Ortsteilzentrum wird die geplante Straße An der Schule der Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) zugeordnet. Es handelt sich um eine angebaute Hauptverkehrsstraße mit nähräumiger Verbindungsfunktion sowie zum betroffenen Planungsgebiet XXIII-4c. Die vorläufige Planung zur neuen Straße An der Schule liegt diesbezüglich vor und wird derzeit mit den zuständigen Fachabteilungen des Bezirkes und der</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--------------------------------------|------------|---|
| | | | | <p>Senatsverwaltung abgestimmt.</p> <p>Im Vergleich zum jetzigen Zustand werden sich die Immissionsbelastungen in der neuen Straße An der Schule erhöhen. Dies wird auch Auswirkungen auf das Planungsgebiet XXIII-4c haben. Es werden diesbezüglich zum Schutz der Wohnnutzung entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen angestrebt.</p> <p>Entsprechend der textlichen Festsetzung Nr. 5 müssen bei Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen die Außenbauteile die entlang der Straße An der Schule und der Pestalozzistraße orientiert sind, im WA 1 resultierenden bewerteten Schalldämm-Maße (erf. $R_{w,res}$) von maximal 35 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts in Aufenthaltsräumen von Wohnungen, 40 dB(A) tags in Büroräumen und ähnlichen Räumen aufweisen.</p> <p>Hinweis: Im Zusammenhang mit der neuen Straßenverbindung An der Schule werden begleitend zur Verkehrsplanung folgende Untersuchungen durchgeführt: Objektkonkrete Verkehrsprognose, landschaftspflegerische Begleitplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung.</p> <p>Die Ergebnisse dieser Untersuchungen stehen noch aus und werden im weiteren Planungsverlauf der neuen Straße berücksichtigt.</p> <p>Es wird in dem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mit der Festsetzung von hier geplanten allgemeinen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten sind. Hierzu gibt es umfangreiche technische Möglichkeiten (passive und aktive Schutzmaßnahmen sowie der Ansatz vom schallmindernden Asphalt-Belag), die im Rahmen der Planausführung umgesetzt werden können/müssen.</p> <p>Diesbezüglich wird im vorliegenden B-Plan auf weitere Festsetzungen zum Lärmschutz verzichtet.</p> <p>Bedenken die im Zusammenhang mit der Realisierung der Straße An der Schule erhoben werden, werden auch in diesem Rahmen (Planfeststellungsverfahren) behandelt und der Umgang damit festgelegt.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|------------|--|
| | | <p>3. Führung der Bebauungslinie durch die Flurstücke (FS) 91, 92, 93 und 96 ist nicht nachvollziehbar- der Schutz des Gartens der Kita kann auch anderweitig erfolgen;</p> <p>4. an der Pestalozzistraße befinden sich fast ausschließlich neu gebaute Häuser, die jetzt außerhalb der Bauflächen liegen- es bleibt unklar, warum dies erst genehmigt wurde;</p> <p>5. die Straßenbegrenzungslinie ist auf den Flurstücken 90, 92, 94, 97 aus den gleichen Gründen abzulehnen wie unter Pkt. 2.</p> | | <p>Zu 3: Kenntnisnahme. Die Lage der Baugrenzen im Bereich der Flurstücke 91, 92, 93 und 96 soll im Falle einer Neubebauung der betroffenen Grundstücke eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Grundstücke ermöglichen und hat keinen Bezug zur Sicherung der Freiflächen der Kita. Sie stellt die Grenze der bebaubaren Flächen dar und ermöglicht die Sicherung der Freiflächen und des erforderlichen Grundstücksstreifens als Verkehrsfläche für die spätere Realisierung der Straße An der Schule.</p> <p>Zu 4: Kenntnisnahme. Diese Bewertung ist falsch, die vorliegenden Baugenehmigungen deuten darauf, dass der überwiegende Teil der vorhandenen Gebäude keine neuen gebauten Häuser sind. Der große Anteil dieser Gebäude befindet sich innerhalb der Baugrenzen und das prägt der Bestand. Die Lage der Baugrenzen soll im Falle einer Neubebauung der betroffenen Grundstücke eine geordnete städtebauliche Entwicklung der Grundstücke ermöglichen.</p> <p>Zu 5: Kenntnisnahme. Nach aktuell vorliegender Vorplanung der Senatsverwaltung/SenUVK werden die benannten Flurstücke 90, 92 und 94 für die Neuanlage der Straße An der Schule benötigt und sollen deshalb auch nach nochmaliger Prüfung als öffentliche Verkehrsfläche gesichert werden.</p> <p>Hinweis: Im Zusammenhang mit der neuen Straßenverbindung An der Schule werden begleitend zur Verkehrsplanung folgende Untersuchungen durchgeführt: Objektkonkrete Verkehrsprognose, landschafts- pflegerische Begleitplanung und Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen stehen noch aus und werden im weiteren Planungsverlauf der neuen Straße berücksichtigt.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|--|---|
| | | | | Bedenken die im Zusammenhang mit der Realisierung der neuen Straße An der Schule erhoben werden, werden auch in diesem Rahmen (Planfeststellungsverfahren) behandelt und der Umgang damit festgelegt. |
| 2 | Bürger 2 | <p>Hiermit legen wir Widerspruch formal gegen den Bebauungsplan „Pestalozzistraße/Straße An der Schule“ und zu allen, die im Zusammenhang mit der „Verkehrslösung Mahlsdorf“ stehen, ein.</p> <p><u>Begründung:</u> Durch diese Maßnahme wird keine Verbesserung für die Anwohner erzielt. Vielmehr kommt es zu signifikanten Erhöhungen der Emissionswerte. Es sind erhebliche Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt zu erwarten. Die nachteiligen Auswirkungen in Bezug auf Boden und Wasser können selbst mit den angedachten Maßnahmen nicht ausgeglichen werden. Durch den hier vorliegenden Bebauungsplan werden die gesetzlichen Voraussetzungen geschaffen, um im genannten Wohngebiet eine erhebliche Erhöhung der Emissionen, in Bezug auf Lärm, Verkehr und Staub zu schaffen. Dabei lässt dieses Vorhaben einen ganzheitlichen Ansatz zur Behebung der Verkehrsproblematik vermissen. Die Vorzugsvariante, Ausbau der Straße An der Schule, entstammt Planungen, die über 20 Jahre alt sind. Diese beruhen zum Teil auf nicht mehr aktuellen Informationen, wie Gutachten.</p> | <p>Belastung der Pestalozzistraße durch die Planung</p> <p>Erhöhung der Emissionswerte und damit nachteilige Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</p> | <p>Kenntnisnahme. Der Widerspruch gegen den Bebauungsplan und zu allen, die im Zusammenhang mit der Verkehrslösung wird zur Kenntnis genommen. Es wird darauf hingewiesen, dass die geplanten Festsetzungen im Bebauungsplan XXIII-4c mit dem Ziel der planungsrechtlichen Sicherung von bestehenden allgemeinen Wohngebieten und der vorhandenen Kindertagesstätte in sich keine erhebliche Erhöhung der Emissionswerte verursachen und damit keine erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt.</p> <p>Die zu befürchteten negativen Auswirkungen stehen im direkten Zusammenhang mit der geplanten Verkehrslösung und können im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens XXIII-4c nicht gelöst werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit der neuen Straßenverbindung An der Schule werden begleitend zur Verkehrsplanung folgende Untersuchungen durchgeführt: objektkonkrete Verkehrsprognose (VMZ), landschaftspflegerische Begleitplanung (Büro Planland) und Umweltverträglichkeitsprüfung (Büro Planland).</p> <p>Die Ergebnisse dieser Untersuchungen stehen noch aus und werden im weiteren Planungsverlauf der neuen Straße berücksichtigt.</p> <p>Es wird in dem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mit der Festsetzung von hier geplanten allgemeinen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten sind. Hierzu gibt es umfangreiche technische Möglichkeiten (passive und aktive Schutzmaßnahmen sowie der Ansatz vom schallmindernden Asphalt-Belag), die im Rahmen der Planausführung umgesetzt werden können/müssen. Diesbezüglich wird im vorliegenden B-Plan auf weitere</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--------------------------------------|------------|---|
| | | | | <p>Festsetzungen zum Lärmschutz verzichtet.</p> <p>Die genannten Beeinträchtigungen der Anliegerinnen und Anlieger und die dafür erforderlichen Maßnahmen werden auch in diesem Rahmen behandelt und der Umgang auch dort damit festgelegt.</p> <p><u>Hinweis:</u> Das Planungsgebiet XXIII-4c wird durch die Pestalozzistraße als eine Anliegerstraße erschlossen. Sie verbindet die Landsberger Straße mit der Straße An der Schule. Sie ist weiterhin erforderlich zur Erschließung der Grundstücke der Wohnsiedlung an dieser Straße. Auch nach vorliegender Straßenplanung der neuen Straße An der Schule soll sie funktionell Anliegerstraße bleiben.</p> <p>Die Einmündung der Pestalozzistraße an der neuen Straße An der Schule soll maximal 6,50 m betragen. Ein unzumutbarer Durchgangsverkehr wird nicht erwartet. Auch mit einem erheblichen Anstieg des Verkehrsaufkommens auf der Pestalozzistraße und somit einer erheblichen Belastung wird insgesamt nicht gerechnet.</p> <p>Hinweis zum Verkehrskonzept: Das Verkehrskonzept der Straße An der Schule liegt seit 2008 vor, ist bereits mit den Fachabteilungen SenUVK/Verkehrlenkung und SGA des Bezirkes (Straßen- und Grünflächenamt) abgestimmt und dient der Entlastung des Straßenzuges der Hönower Straße/des Hultschiner Damms. Da die Hönower Straße aufgrund ihres Querschnittes nicht ausgebaut werden kann, wird eine Entlastung über die auszubauende Straße An der Schule mit Anbindung an die Hönower Straße vorgesehen.</p> <p>Im südlich des Plangebietes liegenden B-Plan XXIII-4b (Sicherung des Schulstandortes und eines SO-Gebietes) ist südlich des geplanten Gemeinbedarfsstandortes und des SO-Gebietes außerdem eine Erschließung zwischen der Landsberger Straße und der Straße An der Schule (Planstraße) vorgesehen. Diese Planstraße trägt zur weiteren Entlastung des Siedlungsgebietes im Bereich</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|---|
| | | <p>Fragestellungen:</p> <p>1. Wie hoch ist beispielsweise der Bedarf an Verkehrsfläche in der Hönowe Straße für Radfahrer oder Fußgänger, die einen Ausbau erfordert und damit eine Verlegung in die Straße An der Schule?</p> <p>2. Wie wird sich das Verkehrsverhalten im Hinblick auf den Bau der Oberschule entwickeln?</p> <p>3. Der Stadtteil hat sich in den letzten Jahren verändert. Wie ist diese Entwicklung in den Planungen berücksichtigt worden?</p> | | <p>der Pestalozzistraße bei.</p> <p>Zu 1: die Hönowe Straße befindet sich nicht im Plangebiet. Diese Frage ist Bestandteil des übergeordneten Planverfahrens „Verkehrslösung Mahlsdorf“.</p> <p>Hinweis: Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Ausbau des Ortskerns Mahlsdorf vom 2009 belegt, dass im betroffenen Abschnitt der Hönowe Straße bis auf kurze Bereiche im unmittelbaren Knotenpunktbereich mit der B 1/5 und im angrenzenden Haltestellenbereich der Straßenbahnhaltestelle Alt Mahlsdorf keine ausgewiesenen Radverkehrsanlagen vorhanden sind. Der Radverkehr nutzt die Fahrbahn bzw. teilweise freigegebene Gehwege. Der Bedarf an Verkehrsflächen in der Hönowe Straße für Radfahrerinnen und Radfahrer oder Fußgängerinnen und Fußgänger ist entsprechend sehr hoch.</p> <p>Zu 2: Mit dem Bau der Schule ist mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Dies hat Auswirkung auf alle umliegenden Plangebiete sowie auf dem B-Plan XXIII-4c. Daraus resultierend wird auch das Planfeststellungsverfahren zur Realisierung der Verkehrslösung Mahlsdorf erforderlich.</p> <p>Zu 3: Mit der Errichtung des Wohnstandortes und der Mahlsdorfer Märkte/EDEKA sowie auch nun mit dem Bau der Schule im Bereich der Straße An der Schule hat sich der Stadtteil entsprechend stark verändert. Diese Entwicklung war bereits zu erwarten und wurde in den übergeordneten Planungen sowie der FNP und in den aktuellen vorliegenden Bebauungsplanentwürfen berücksichtigt. Hierzu erfolgen die Sicherung von Wohngebieten, Sicherung von Gemeinbedarfseinrichtungen und Gewerbenutzungen sowie auch die Sicherung von ausreichenden Verkehrsflächen für den Ausbau der Straße An der Schule. Die Entwicklungsprognose deckt sich mit den</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|--|
| | | <p>4. Wie wird sichergestellt, dass mit der Maßnahme das öffentliche Interesse bzw. die Meinung vertreten/verfolgt wird?</p> <p>5. Aus der Senatsverwaltung von Herrn Jens-Holger Kirchner haben wir dazu Aussagen gehört, dass mit der Neustrukturierung des Individualverkehrs keine Entspannung an den neuralgischen Knotenpunkten, wie unter den S-Bahn-/Regionalbahnbrücken oder Zufahrt zur B1/B5, zu rechnen ist. Es wird also der Verkehr in ein beruhigtes Wohngebiet umgeleitet, auch vor einen Schulneubau, ohne von einem verbesserten Verkehrsfluss auszugehen. Warum sollte eine solche Maßnahme also umgesetzt werden?</p> | | <p>vorliegenden Planungen ab.</p> <p>Die Entwicklung eines attraktiven urbanen Stadtteilzentrums war und ist Ziel der bereits damals eingeleiteten Bebauungspläne XXIII-2, XXIII-3 und XXIII-4. Auch die Prognosedaten für Verkehr und Schulbedarf wurden dem o.g. Entwicklungsziel zugrunde gelegt.</p> <p>Zu 4: Die Lösung der Verkehrskonflikte liegt im öffentlichen Interesse, auch wenn weiterhin Engstellen im Umfeld bestehen bleiben. Mit der Trennung des Straßenbahnverkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) im geplanten Bereich werden Konfliktpunkte zwischen Kfz- und Straßenbahnverkehr minimiert und zum anderen ein störungsfreier Verkehrsfluss im Kreuzungsbereich der Hönower Straße mit der B 1/5 unter Berücksichtigung des Bestandes erreicht.</p> <p>Zu 5: Im Zusammenhang mit dem stetig wachsenden Verkehrsaufkommen im OT Mahlsdorf wird zwar mit keiner großen Entspannung an den neuralgischen Knotenpunkten, wie unter den S-Bahn-/Regionalbahnbrücken oder Zufahrt zur B 1/5 gerechnet, aber die Umleitung eines Teils des vorhandenen Verkehrs im Bereich der Straße An der Schule bleibt erforderlich. Der Ausschnitt der Hönower Straße in Folge des baulichen Bestandes ermöglicht nicht die versicherte Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer bzw. aller Verkehrsbelange.</p> <p>Zu der jetzigen Bestandssituation, zwischen Mahlsdorf-Nord und Mahlsdorf-Süd stellen die Hönower Straße sowie auch der Hultschiner Damm derzeit die Hauptverbindung her und bindet diese an die B1/B5 an. Dieser Straßenzug ist der Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) gemäß des Stadtentwicklungsplans Verkehr – Übergeordnetes Straßennetz Bestand 2017 zuzuordnen. Auf dem Straßenzug beträgt die Verkehrsbelastung (DTV) derzeit etwa 11.000 Kfz/24 h. Die beidseits angrenzende Wohn- und Gewerbebebauung</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--------------------------------------|------------|--|
| | | | | <p>ist zum Teil historisch gewachsen. Die örtlichen Anforderungen entsprechen nicht einer Verbindungsstraße der Stufe II. Der bestehende Verkehrsraum entspricht nicht den hohen Anforderungen der örtlichen Situation. Sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwege weisen eine zu geringe Breite auf. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Das in Seitenlage in der Fahrbahn vorhandene Straßenbahngleis beeinträchtigt zusätzlich den Verkehrsablauf. Insgesamt entsprechen die Nutzungsbreiten der einzelnen Anlagen nicht den Anforderungen aus dem gegenwärtigen und zukünftigen Verkehrsaufkommen. Damit ist wie bereits oben erwähnt, die Umleitung eines Teils des Verkehrs in den umliegenden beruhigten Wohngebieten (Straße An der Schule) nicht abwendbar. Mit der geplanten Verkehrslösung (siehe vorliegende Vorzugsvariante zur Verkehrslösung Mahlsdorf) wird mit einer Verbesserung der Verkehrssituation im gesamten Ortsteil Mahlsdorf gerechnet. Zwar wird mit einem Prognose-Wert von 16.600 Kfz/24h für die Straße An der Schule mit einem Verkehr gerechnet, der bisher nicht im Wohngebiet gab. Für das gesamte Wohngebiet wird dennoch mit einer Verbesserung der Verkehrssituation in der und um die Hönower Straße gerechnet. Hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauliche Stärkung durch Neuordnung des Verkehrs sowie Verbesserung der Verkehrssicherheit: (es sind erhebliche Verkehrssicherheitsdefizite im Straßenzug Hönower Straße/Hultschiner Damm vorhanden). Die Straßenraumbreiten weisen in allen Anlagen geringe Breiten auf. Im Fahrbahnbereich hat das zur Folge, dass der MIV teilweise auf die eingleisige Anlage der Straßenbahn ausweicht. Besonders in den Kurven verstärkt sich dieser Effekt aufgrund fehlender oder zu geringer Innenrandverbreiterungen. - Aufwertung durch Verkehrsentslastung im Bereich der Hönower Straße: durch die jetzige eingleisige Führung kommt es zu Gefahrensituationen und Verkehrsstauungen, wenn sich Fahrzeuge und Straßenbahn auf der Gleisanlage begegnen. Wegen fehlender Radverkehrsanlagen müssen |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--------------------------------------|------------|---|
| | | | | <p>Radfahrerinnen und Radfahrer in dieser unzureichenden Situation die Fahrbahn im Mischverkehr nutzen. Zudem gestalten Parkstände, Bäume, Zufahrten sowie die anliegenden Geschäfte den Straßenraum unruhig und unübersichtlich.</p> <p>Insgesamt führt die vorhandene Situation zu erheblichen Konflikten. Durch die Verkehrsverlagerung in den neuen Straßenzug An der Schule und der damit verbundenen Entflechtung des MIV und der Straßenbahn, werden sich die Verkehrssicherheitsdefizite reduzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gestalterische Qualität im Straßenraum An der Schule und in der Hönowe Straße durch Fuß- und Radwege einschließlich Baumreihen: in der Straße An der Schule wird die Verkehrssicherheit durch separat geführte sowie bedarfsgerechte Anlagen für den Fuß- und Radweg gewährleistet. Die Knotenpunkte werden mit separaten Anlagen für den Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr und nach aktuellen Regelwerken geplant, wodurch sich die Situation an den Knotenpunkten insgesamt als übersichtlicher und dadurch auch verkehrssicherer darstellt. - Im Bereich der Schule ist ein 4,0 m breiter Gehweg vorgesehen. An den signifikanten Querungsstellen der Schüler soll nach vorliegender Vorplanung eine Mittelinsel die Situation sicherer gestalten. <p>Für die Hönowe Straße soll durch eine verkehrssichere Gestaltung eine deutliche Attraktivitätssteigerung für Fußgängerinnen und Fußgänger und bessere Querungsmöglichkeiten erzielt werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen: Die getrennte Führung der Straßenbahn und des MIV birgt weniger Konfliktpunkte im Verkehrsraum, weswegen mit einem stetigeren Verkehrsfluss zu rechnen ist. Dadurch und durch die Entlastung des Ortskerns verringern sich grundsätzlich die Schall- und Luftimmissionen in dem entlasteten Abschnitt der Hönowe Straße. |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|---|
| | | <p>6. Als Argument haben wir u.a. gehört, dass damit eine Erschließung der Anwohner im Sinne von Erreichbarkeit herzustellen ist. Bei dieser Betrachtung interessiert es uns, wie die aktuellen Anwohner ihre Grundstücke erreichen? Der Schulneubau erfordert eine Erschließung. In diesem Zuge eröffnet sich uns die Frage, mit wie vielen Pkw's-anfahrenden Schülern die Verwaltung rechnet? Uns würde auch interessieren, wie es von der Verwaltung und der Senatorin gesehen wird, dass Schüler eher durch die unmittelbare Nähe zu einer Hauptverkehrsstraße in ihrem Mobilitätsverständnis geprägt werden und nicht durch den öffentlichen Nahverkehr.</p> | | <p>Hinweis: Die genauen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität, Schallimmissionen und Umwelt der Verkehrsverlagerung werden im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung zur neuen Straßenplanung der Straße An der Schule ermittelt. Es wird in dem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass mit der Festsetzung von hier geplanten allgemeinen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten sind. Hierzu gibt es umfangreiche technische Möglichkeiten (passive und aktive Schutzmaßnahmen sowie der Ansatz vom schallmindernden Asphalt- Belag), die im Rahmen der Planausführung umgesetzt werden können/müssen.</p> <p>Nach aktuell vorliegender Vorplanung der neuen Straßenplanung mit einem Abzweig zur Pestalozzistraße (max. Breite von 6,5 m) ist darauf hinzuweisen, dass mit einer erheblichen Belastung für das Planungsgebiet XXIII-4c nicht zu rechnen ist. Hier wird auch darauf hingewiesen, dass die Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplans XXIII-4c selber kein Mehr an Verkehr verursachen.</p> <p>Zu 6: Die Anwohnerinnen und Anwohner der Pestalozzistraße erreichen ihre Grundstücke nach wie vor über diese Anwohnerstraße. Die Erschließung des Schulneubaus wird durch die Straße An der Schule gesichert. Die Ermittlung der Anzahl der mit PKWs anfahren Schüler zum möglichen Einfluss auf die Mobilitätsverständnis ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|---|
| | | <p>7. Um die Oberschule zu erschließen, wäre auch ein konzentrierter Ausbau, also Zusammenlegung des Fußgänger- und Radverkehrs aus der Hönowe Straße und des geplanten Fußgänger- und Radverkehrs aus der Straße An der Schule, vor der Oberschule in Form eines verkehrsberuhigten Bereiches, also Fußgängerzone, denkbar. Freiwerdende Verkehrsflächen in der Hönowe Straße können für den Ausbau des Straßenbahn- bzw. Autoverkehrs genutzt werden. Der gewünschte Sicherheitsaspekt der Anwohner gegenüber den künftigen Schülern der Oberschule würde Rechnung getragen werden. Durch die absolute Trennung zwischen Rad- und Autoverkehr wäre auch generell für die Anwohner eine sichere Benutzung des Fahrrades dadurch möglich. Der Charakter des Wohngebiets um das Musikerviertel würde erhalten bleiben.</p> <p>8. Verfolgt man den Gedanken der Senatsverwaltung weiter, soll im Gegenzug zum Ausbau der Straße An der Schule und dem Neubau des Neuen Hultschiner Damms in der Hönowe Straße der Tramverkehr zweigleisig mit einer 10min Taktung ausgeweitet werden. Die Vergangenheit hat bereits schon einmal bewiesen, dass auf einem Gleis auch eine 10min Taktung der Tram möglich war. Welche Bedenken bestehen bei dem Träger BVG gegen die ressourcensparende Verwendung öffentlicher Mittel zur Intensivierung des Straßenbahnverkehrs?</p> <p>9. Eine Staugefahr an der Querung B1/B5 kann beispielsweise durch eine bessere Ampelschaltung behoben werden. Eine Behinderung des Verkehrsflusses nach und aus Berlin, sollte Pendler dazu bewegen, eher den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Dies sollte im Interesse der Verwaltung</p> | | <p>Zu 7: Erschließungsfragen hinsichtlich der Sicherheit, der Aufteilung und des Ausbaus der Verkehrsflächen zum geplanten Schulstandort sind nicht Gegenstand dieses B-Planverfahrens.</p> <p>Der Ausbau der Straße An der Schule wird dem Planfeststellungsverfahren überlassen. Dabei wird auch der Sicherheitsaspekt im Bereich der Schule und gegenüber den Anwohnern in Betracht gezogen. Der Charakter des Wohngebiets um das Musikerviertel wird dabei nicht in Frage gestellt.</p> <p>Zu 8: Die Klärung der Fragen in Bezug auf Straßenbahnverkehr ist nicht Gegenstand dieses B-Planverfahrens. Zum vorliegenden Verfahren hat auch die BVG im Rahmen der Behördenbeteiligung keine Einwände erhoben.</p> <p>Alle weiteren Belange sind im Rahmen der Beteiligungsverfahren der „Verkehrslösung Mahlsdorf“ zu erörtern (Planfeststellungsverfahren). Der Bebauungsplan sichert lediglich die erforderlichen Verkehrsflächen im Plangebiet.</p> <p>Zu 9: Diese Belange werden zur Kenntnis genommen. Sie sind nicht Gegenstand des B-Planverfahrens. Sie werden im Rahmen der Beteiligungsverfahren der „Verkehrslösung Mahlsdorf“ zu erörtern sein.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|------------|---|
| | | <p>von Berlin stehen und im Sinne der Nachhaltigkeit sein. Weiterhin hat eine Umfrage des Bürgervereins „Mahlsdorfer Bürger e.V.“ gezeigt, dass die Verlegung des Durchgangsverkehrs weg von den Gewerbetreibenden kritisch gesehen und nicht befürwortet wird.</p> <p>10. Erfordern die ansteigenden Fahrgastzahlen eine Ausweitung des Tram-Verkehrs oder steht nur die Umsetzung eines politischen Willens im Vordergrund?</p> <p>Im Rahmen der Verkehrslösung Mahlsdorf wurde die Ausweitung des B-Bereichs des öffentlichen Nahverkehrs angeregt. Viele Pendler nutzen den Bahnhof Mahlsdorf als Park and Ride- Möglichkeit. Diesen Verkehr kann man durch die Ausweitung des B-Bereichs vermeiden. Ein angedachtes Parkhaus wurde als Lösung von Herrn Jens-Holger Kirchner wegen des zu wertvollen Bodens ausgeschlossen. Mit diesem Argument erschließt es sich uns nicht, warum an dem Ausbau eines Verkehrsmittels festgehalten wird, welches ausschließlich und nur von sich selbst genutzt und einer für sich eigens bereitgestellten Infrastruktur bedarf. Vor dem Hintergrund dieser Argumentation sollte eher ein Rückbau der Tram erfolgen und der Ausbau von z.B. E-Bussen durchgeführt werden. Dies hätte zur Konsequenz, dass gerade in dem Kreuzungsbereich B1/B5 oder generell auf dem Hultschiner Damm mehr Raum für Links-Abbiegerspuren zur Verfügung steht. Der Öffentlichkeit zur Verfügung stehende Raum würde effizienter genutzt werden können. Die Verkehrssicherheit würde erhöht werden, da sich mehrere Verkehrsmittel nicht queren müssten. Eine individuellere Verkehrsgestaltung wäre möglich, da kurzfristig Verkehrstransportmittel situativ zu jedem Zeitpunkt an entsprechenden Orten eingesetzt werden können. Instandhaltungskosten würden für</p> | | <p>Zu 10: Diese Belange werden zur Kenntnis genommen. Mit der Entwicklung des Stadtteils Mahlsdorf und mit der ansteigenden Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner wird die Ausweitung des öffentlichen Verkehrs sowie des Tram-Verkehrs erforderlich. Dabei wird auch einen Beitrag zum Klimaschutz geleistet.</p> <p>Der Rahmen zur Ausweitung oder zur Reduzierung des öffentlichen Verkehrs wird jedoch von der zuständigen Senatsverwaltung in Abstimmung mit der BVG festgelegt. In diesem Zusammenhang haben sich die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und die BVG AöR im Dezember 2017 in einer Vereinbarung zur Stärkung des ÖPNV als schadstoffarme und klimaschützende Alternative für die Mobilität der wachsenden Stadt Berlin verständigt. Dies betrifft die Vorbereitung, den Kauf und Einsatz von Elektrobussen an Stelle von Dieselnissen, den Aufbau der dafür notwendigen Elektroinfrastruktur und den Rahmen der dafür notwendigen Finanzierung.</p> <p>Hierzu berichtet die BVG: „Vorbehaltlich der Finanzierungsmöglichkeit plant die BVG die Beschaffung von Elektrobussen. Geplant ist zum einen die Beschaffung zunächst von 30 Stück 12m-Eindeckomnibussen. Des Weiteren werden 15 Stück 18m-Gelenkomnibusse mit Gelegenheitsladung (Forschungsprojekt geplant zusammen mit der TU Berlin und dem Reiner Lemoine Institut) den Fuhrpark der BVG verstärken. Die Linien, auf denen diese Fahrzeuge eingesetzt werden sollen, werden gegenwärtig mit der Senatsverwaltung abgestimmt.“</p> <p>Elektro-Doppeldecker sind in der in Berlin benötigten Größe derzeit nicht auf dem Markt erhältlich.</p> <p>Lärm und E- Busse: Zur Belastung durch Lärm lässt sich feststellen: Das</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|---|
| | | <p>Gleisanlagen entfallen und für die Verkehrsmittel sinken. Der Einsatz von E-Bussen würde Emission (Lärm) egal bei welcher Verkehrslösung (Vorzugsvariante oder Planungsidee) senken. Ein Eingriff in fremde Eigentumsverhältnisse würde vermieden werden. Insgesamt ist damit eine kostengünstige und effiziente Lösung möglich, die den Anwohnern und vor allem der Öffentlichkeit zugutekommt. Daher ist die Verlagerung des Individualverkehrs von der Hönower Straße in die Straße An der Schule zu hinterfragen und von der Verwaltung zu würdigen.</p> <p>Auch vor dem Hintergrund, dass die Anwohner ihre Entscheidung des Zuzuges von den aktuellen Gegebenheiten abhängig gemacht haben und eine mögliche Verkehrslösung dabei nicht Bestandteil der Überlegungen gewesen ist, sollte bedacht werden. So hat die Senatsverwaltung selbst analysiert und publiziert, dass der Hauptverkehr auf der Durchgangsstraße Hönower Straße nicht am Bahnhof endet, sondern jeweils weiter in Richtung Norden bzw. Süden weiter verläuft. Damit zeigt sich, dass eine Intensivierung des Straßenbahnverkehrs den Verkehrsfluss nicht reduzieren würde. Vielmehr ist sogar von einer Verschärfung der Problematik auszugehen, wenn die Straßenbahnen unter den S-Bahn-/Regionalbahnbrücken zum Halten kommen und die Fahrgäste umsteigen. Dies hätte zur Konsequenz, dass kein Verkehrsfluss mehr für Radfahrer, für den öffentlichen Nahverkehr (z.B. Busverkehr) und für den Personen- bzw. Lastkraftwagenverkehr möglich ist. Daher sollte die Verkehrslösung Mahlsdorf in einem größeren Kontext gesehen werden und neue Wohn-/Gewerbe-/Industriegebiete berücksichtigen, also sich auf neue Erschließungsgebiete konzentrieren.</p> | | <p>Fahrgeräusch eines Kraftfahrzeuges hängt neben den Antriebsgeräuschen stark von den Rollgeräuschen, verursacht durch den 5 Reifen-/Fahrbahnkontakt, ab. Die Rollgeräusche sind zudem stark geschwindigkeitsabhängig. Daher sind hier nur geringe Lärminderungen zu erwarten. Ein Elektrobuss verursacht aber jedenfalls deutlich geringere Anfahrgeräusche, die von Bewohnern im Nahbereich von Haltestellen oder Kreuzungen als besonders störend empfunden werden. Detaillierte Untersuchungen hierzu liegen aber noch nicht vor. Da noch nicht bekannt ist, welche Elektrobusse zukünftig beschafft werden, liegen auch keine technischen Daten für die Berechnungen der übrigen Umweltbelange vor.</p> <p>Wie bereits oben angemerkt, wird die Verkehrslösung seit 2008 diskutiert, so dass sich seitdem jeder Zuziehende umfassend informieren konnte.</p> <p>Weiter wird es auch angestrebt sich mit der Verkehrslösung im globalen Kontext auseinander zu setzen. Diesbezüglich sind alle weiteren Überlegungen im Rahmen der Beteiligungsverfahren der „Verkehrslösung Mahlsdorf“ zu erörtern.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|--------------|--|
| | | <p>11. Unsere getätigten Aussagen sollten bei der Abwägung in der Bezirksverordnetenversammlung zur Sprache kommen und sachlich diskutiert und bewertet werden. Im Übrigen bleiben unsere bisherigen Einwendungen (im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung) aufrechterhalten.</p> | | <p>Zu 11: Diese Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Vorliegende Hinweis sind abwägungsrelevante Belange und werden entsprechend behandelt. Sie werden mit allen anderen Anregungen der privaten und öffentlichen Belange zusammengestellt, abgewogen und den Bezirksgremien zur Beschlussfassung vorgelegt.</p> |
| 3 | Bürger 3 | <p>Es wird angemahnt, dass der B-Plan XXIII-4b nicht fortgeführt werde. Im B-Plan XXIII-4c werden aber diverse schalltechnische Untersuchungen zum B-Plan XXIII-4b vorgelegt, die zwar für den Schulstandort bezüglich der Auswirkungen von Holz-Possling nachvollziehbar sind, aber nicht in Bezug auf die Anlieger der Pestalozzistraße. Dazu finden sich in der Begründung des B-Plans XXIII-4c zwar Hinweise auf Dokumente der schalltechnischen Untersuchung und den als Anlage beigefügten Plan P4, die aber nicht leserlich waren. Auch die Ausführungen zur Nichterforderlichkeit einer hochabsorbierenden Schallschutzwand sowie zu den haustechnischen Anlagen mit einem Schall-Leistungspegel von 90 dB(A) auf Seite 29 sind nicht nachvollziehbar. Ferner wird darauf verwiesen, dass für den Umbau von Holz-Possling bereits eine Baugenehmigung erteilt wurde. Es wird um nähere Erläuterung und die Zurverfügungstellung der Dokumente [34] und [35] sowie des Planes P4 gebeten.</p> | Schallschutz | <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der Aufstellung des südlich angrenzenden Bebauungsplanes XXIII- 4b wurde ein schalltechnischer Bericht über die Beurteilung der Geräuschsituation im Zusammenhang mit der Aufstellung des Bebauungsplanes erarbeitet. Die Ergebnisse wurden zur Beurteilung der Lärmsituation für das nördlich angrenzende Wohngebiet im Plangebiet des Bebauungsplanes XXIII-4c herangezogen. Die benannten Planunterlagen können jederzeit im Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung, eingesehen werden. Im Bereich des B-Planes XXIII-4c ist und bleibt die Pestalozzistraße eine Anliegerstraße. Mit der Realisierung der neuen Straße An der Schule wird jedoch mit erheblicher Belastung in den umliegenden Wohngebieten sowie auch in der Pestalozzistraße durch Lärmimmissionen gerechnet. Mit einem Prognose-Wert von 16.600 Kfz/24h nach der Verkehrslösung für die Straße An der Schule und 8.000 Kfz/24h für die Landsberger Straße wird davon ausgegangen, dass die Richtwerte zur DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete von 55 dB(A) an der westlichen Plangebietsgrenze überschritten werden. Für das Planungsgebiet XXIII-4c werden entsprechend passive Schallschutzmaßnahmen zum Schutz der vorhandenen und künftigen Wohnbebauung vorgesehen. Hier würden aus städtebaulichen Gründen aktive Schallschutzmaßnahmen sowie eine hochabsorbierende Schallschutzwand wie im Bereich des Grundstückes Holz-Possling/B-Plan XXIII-4b nicht angemessen erscheinen, weil sie städtebaulich eine „abriegelnde“ Wirkung haben. Es wird auch in dem Zusammenhang darauf hingewiesen,</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|-----------------------------------|---|------------|--|
| | | | | <p>dass mit der Festsetzung von hier geplanten allgemeinen Wohngebieten gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten sind. Hierzu gibt es umfangreiche technische Möglichkeiten (passive und aktive Schutzmaßnahmen sowie der Ansatz vom schallmindernden Asphalt-Belag), die im Rahmen der Planausführung umgesetzt werden können/müssen. Diesbezüglich wird im vorliegenden B-Plan auf weitere Festsetzungen zum Lärmschutz verzichtet.</p> |
| 4 | Vattenfall Wärme Berlin AG | Im Bereich des Bebauungsplanes ist kein Anlagenbestand der Wärme Berlin vorhanden | | Kenntnisnahme. |
| 5 | BSR | <p>Bauliche – oder Grundstücksinteressen der BSR sowie Belange der Abfallbeseitigung werden nach dem vorliegenden Bebauungsplan nicht berührt. Auch aus reinigungstechnischer Hinsicht bestehen keine Bedenken.</p> <p>Detaillierte Hinweise in reinigungstechnischer Hinsicht (Müllabfuhr und Straßenreinigung) werden gegeben, auch wenn diese nicht in die Abwägung einfließen werden. Diese müssen in der konkreten Bauplanung berücksichtigt werden und sollten an die Vorhabenträger/Fachplaner weitergeleitet werden.</p> <p>Anforderungen an die bauliche Gestaltung des öffentlichen Straßenlandes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neu geplante Straßen müssen so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 26 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Die erforderliche Mindestbreite liegt bei 3,55 m. Zufahrtswege von über 15 m Länge erfordern einen Wendeplatz von mind. 25 m Durchmesser. Das Befahren von ausgewiesenen Straßen und Wegen erfolgt ausschließlich bei ausreichend befestigten Oberflächen. Kies-, Schotterwege sowie öffentliche und private Straßen, die sich noch im Bau befinden, erfüllen diese Anforderungen zumeist nicht. | | <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die vorliegenden Hinweise werden zur Kenntnis genommen und sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|--|------------|--------------------|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - Flächen für die Aufstellung von Abfall- und Wertstoffbehältern sind unmittelbar an für Entsorgungsfahrzeuge erreichbaren Straßen zu errichten. Abfall- und Wertstoffbehälter werden nur von ebenerdig zugänglichen, d.h. zum öffentlichen Straßenland niveaugleichen Standplätzen entsorgt. - Um die maschinelle Reinigung nicht zu behindern, sollten Fahrbahnkanten durchgängig, also ohne Hindernisse wie vorstehende Regeneinläufe o.ä. ausgeführt werden. Querbeparkung sollte vermieden werden. Bordsteinkanten sind an Kreuzungen und Überwegen mit einer Mindestbreite von 1,50 m abzusenken. - Bei der Errichtung von Stellflächen für den ruhenden Verkehr sind die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden können. - Zum Absaugen der Schlammfänge sollten Schlammfänge der Oberflächenentwässerung im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt sind. Auch eine Zufahrt für die Fahrzeuge sollte gewährleistet sein. - Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden. - Bei der Gestaltung der Gehwegbereiche ist sowohl aus Sicht der Reinigung als auch der Müllabfuhr die gebundene Pflasterbauweise der ungebundenen vorzuziehen. - Zur Vermeidung von Wildwuchs sollte auf wassergebundene Wegedecken verzichtet werden. Durch die Wahl eines geeigneten Verlege Materials und ggf. einer entsprechenden Versiegelung kann zudem der Entstehung hartnäckiger Verschmutzungen durch z.B. Kaugummis entgegengewirkt werden. - Bei Aufstellen von Pollern im Gehwegbereiche ist zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt zur Gehwegreinigung für Kleinkehrfahrzeuge mit einer lichten Breite von 1,50 | | |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|----------------------|---|------------|--------------------|
| | | <p>m gewährleistet wird. Für die ordnungsgemäße maschinelle Reinigung von Radwegen ist ebenso ein auf der gesamten Länge von Aufbauten freier Raum von mind. 1,50 m Breite erforderlich.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Anlagen sollten in der Form gestaltet werden, dass sie möglichst ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verlaufen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu gewährleisten. Zudem sollte Baumeinfassungen aus reinigungstechnischer Sicht nur mit gefestigter Erde (Verzicht auf Gitter, Kiesel etc.) angelegt werden. - Begleitgrün sollte nur auf Flächen angelegt werden, die nicht zwangsläufig betreten werden müssen. Beim Anlegen von unbefestigten Flächen sollte auf Kieselsteine verzichtet werden. - Bei der Installation von Papierkörben sollten Pfosten eine minimale Höhe von 1,30 m und einen Durchmesser von 0,08 m betragen. Bei einem hohen Abfallaufkommen sollte ggf. der Einsatz von Unterflurpapierkörben ermöglicht werden. - Verkehrsschilder und Werbeplakate sollten in einer Mindesthöhe von 2,10 m angebracht werden. Auch bei der Installation sonstiger gestalterischer Elemente sollte eine ungehinderte Reinigung gewährleistet werden. <p>Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Tag der Verkehrsübergabe sollte der BSR rechtzeitig mitgeteilt werden. - Bezüglich der Winterdienstpflicht nach § 4 Abs. 4 Straßenreinigungsgesetz (StrReinG) sollte vom Baulastträger nach Abschluss der Baumaßnahmen geprüft, ob neue Gehwege, die keinem Anlieger zugeordnet werden können, entstanden sind. - Um eventuelle Beschädigungen an neuen oder wiederhergestellten Gehwegen zu verhindern, wurde um Meldung an BSR gebeten, damit die betroffenen Abschnitte von Kleinkehrfahrzeugen nicht befahren werden. | | |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|---|---|------------|---|
| 6 | Senatsverwaltung für Finanzen I D 14 | <p>6.1. Hinweis, dass der 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) bis zum 5.4.2018 öffentlich ausgelegt hat und zur Vermeidung von Unstimmigkeiten dieser zu berücksichtigen ist und die Begründung dahingehend anzupassen ist.</p> <p>6.2. Die Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanz- und Investitionsplanung sind zu präzisieren, d.h. einerseits sind die voraussichtlichen Kosten zu benennen und andererseits ist anzugeben, wer diese tragen wird.</p> | | <p>Diesem Belang wird gefolgt. Der Hinweis wird berücksichtigt und die Begründung wird angepasst</p> <p>Kenntnisnahme. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für die Straße An der Schule werden zum gegebenen Zeitpunkt die voraussichtlichen Kosten für die Durchführung der Ausbaumaßnahmen ermittelt und in den Landeshaushalt eingestellt. Für die Realisierung der Straße An der Schule ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes auch ein Grundstücksankauf in einem Umfang von insgesamt 360 m² erforderlich (betroffen sind drei private Grundstücke). Die notwendigen Mittel sind in den Landeshaushalt auch einzustellen.</p> |
| 7 | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz IV B 13 | <p>Es bestehen folgende Bedenken: Die östliche Straßenbegrenzungslinie muss nach Osten verschoben werden, da mit dem festgesetzten B-Plan XXIII-3 die westliche Straßenbegrenzungslinie vorgegeben ist. Die erforderliche Breite für die neue Straße An der Schule beträgt 22 – 24m. Einer Reduzierung dieser Breiten kann nicht zugestimmt werden. Außerdem sollte die Ausbildung des Bogens zwischen Pestalozzistraße und Straße An der Schule abgewartet werden, bis erste Vorplanungsunterlagen vorliegen, um auch hier möglichen Mehrbedarf für die Fahrbahnen und mögliche Reduzierungen im östlichen Seitenbereich ausreichend beurteilen zu können.</p> | | <p>Wird berücksichtigt und korrigiert. Die Straßenbegrenzungslinie wird entsprechend der Hinweise korrigiert und nach Osten verschoben (ca. 1,2 m). Sie wird in die Planzeichnung eingearbeitet. In dem Zusammenhang werden zur Sicherung der hier betroffenen Verkehrsfläche Teilflächen von privaten Grundstücken (ca. 360 m²) benötigt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Realisierung der Straße An der Schule sind die betroffenen Teilflächen zu erwerben.</p> |

| Lfd.Nr. | Bürger / Institution | Inhalt der Anregungen in Kurzfassung | Schlagwort | Abwägungsvorschlag |
|---------|--|--|---|---|
| 8 | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz V OI 12 | Die Bedenken hinsichtlich des Platzbedarfes und an welcher Stelle ggf. Verkehrszeichenbrücken oder Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung aufgrund einer straßenverkehrsbehördlichen Anordnung platziert werden müssen, bleiben bestehen. Alle Bestandteile von Ingenieurbauwerken nach Nr. 10 Abs. 6 der Anlage zum Allgemeinen Zuständigkeitsgesetz (ZustKat AZG) sind einschl. Wartungstreifen innerhalb der Straßenbegrenzungslinien zu berücksichtigen. Eine Mitbenutzung von privaten Flächen scheidet aus. Das gilt auch für Zubehör nach § 2 Abs. 2 Nr. 3 Berliner Straßengesetz (BerlStrG). Das Nichtvorliegen der Machbarkeitsstudie der Verkehrslösung wird angemahnt. | Straße An der Schule | Nicht Gegenstand des Bebauungsplanes. Die Realisierung bzw. der Ausbau der Straße An der Schule bleibt dem Planfeststellungsverfahren überlassen. Verkehrszeichenbrücken oder Kragarmkonstruktionen mit Beschilderung, die Bestandteil des öffentlichen Straßenlandes sind, werden im Rahmen der Ausführungsplanung durchgeführt. Sie sind in diesem Zusammenhang Gegenstand der Durchführungsplanung. Der Bebauungsplan setzt jedoch ausreichende Straßenverkehrsfläche fest, um erforderliche Maßnahmen bezüglich der Verkehrssicherheit durchführen zu können. Die Aufteilung der Verkehrsfläche ist nicht Gegenstand des B-Planes. |
| 9 | Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Referat Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen | Zum B-Plan XXIII-4c gibt es keine Bedenken. | | Kenntnisnahme. |
| 10 | Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen WBL 3 | In der Begründung fehlt die Auseinandersetzung mit dem Berliner Modell der Baulandentwicklung. Da sich die Ausweisungen zum Maß der baulichen Nutzung am Bestand orientieren, kann davon ausgegangen werden, dass das angestrebte Maß der Nutzung im Verhältnis zur zulässigen Bebauung nach § 34 BauGB nicht erhöht wird. Damit besteht in dieser Hinsicht keine kooperative Ausgangssituation. Die Möglichkeit der Anwendung des Berliner Modells ist in diesem Fall nicht gegeben. | Berliner Modell der Baulandentwicklung | Kenntnisnahme. Im Zusammenhang mit der vorliegenden Planung wird die planungsrechtliche Sicherung des Bestandes angestrebt. Das Nutzungsmaß orientiert sich an das zulässige Nutzungsmaß nach § 34 BauGB. Das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung findet diesbezüglich keine Anwendung. Dies wird in der Begründung dargelegt. |

