

Bezirksamt Treptow
Abteilung Bau-, Wohnungswesen und Umwelt
Stadtplanungsamt

Begründung

zum Bebauungsplan XV i 39 a

für die künftige Rixdorfer Straße in Verlängerung der Karlshorster Straße und parallel zum Industriegleis im Bezirk Treptow, Ortsteil Niederschöneweide.

Inhaltsverzeichnis

I. Planungsgegenstand.....	4
I.1. Veranlassung und Erforderlichkeit.....	4
I.2. Plangebiet	4
I.2.1. Bestand	4
I.2.2. Planerische Ausgangssituation	6
II. Planinhalt.....	8
II.1. Entwicklung der Planungsüberlegungen.....	8
II.2. Intention des Planes/Planungsziele.....	8
II.3. Wesentlicher Planinhalt.....	8
II.4. Begründung und Abwägung der einzelnen Festsetzungen	10
II.4.1. Entwicklungsfähigkeit aus den Planungsgrundlagen.....	10
1. FNP Berlin.....	10
2. Bereichsentwicklungsplanung Treptow - BEP- Grundlagen (Arbeitsstand 1991/92)	10
3. Das Landschaftsprogramm für Berlin	9
II.4.2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung	11
II.4.3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	13
II.4.4. Öffentliche Auslegung.....	30
II.4.5. Eingriffe in Natur und Landschaft	38
II.4.6. Begründung der Planfestsetzungen.....	40
III. Auswirkungen des Bebauungsplanes	45
IV. Verfahren	47
V. Rechtsgrundlagen.....	49

I. Planungsgegenstand

I.1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Die Rixdorfer Straße als Straße von besonderer Bedeutung im übergeordneten Straßennetz ist derzeit nur unzureichend an die Schnellerstraße (großräumige Straßenverbindung) sowie an die Karlshorster Straße angebunden. Verschiedene Abbiegebeziehungen sind nicht oder nur mit hohem Verkehrssicherheitsrisiko möglich. Die Straße wird daher ihrer laut Verkehrskonzept für Berlin geplanten Bedeutung als örtliche Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe III nicht gerecht. Auf Grund der großen Bedeutung des Straßenzuges Südostallee-Rixdorfer Straße-Karlshorster Straße für die tangentialen Verkehrsströme ist der Neubau der Rixdorfer Straße und ein Umbau des Verkehrsknotens Rixdorfer Straße/ Schnellerstraße/Karlshorster Straße dringend geboten.

Hierfür sollen mit dem B-Plan XV-39 a die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden.

I.2. Plangebiet

Das Plangebiet liegt im Südosten Berlins an der übergeordneten Hauptverkehrsstraße der B96a (Südostradiale).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-39 a für die künftige Rixdorfer Straße in Verlängerung der Karlshorster Straße und parallel zum Industriegleis im Bezirk Treptow, Ortsteil Niederschöneweide, umfasst die für den Straßenbau benötigten Flächen der Grundstücke Schnellerstraße 18A,19 und 19A sowie eine Teilfläche der vorhandenen Rixdorfer Straße.

Die Straßenverkehrsfläche der Rixdorfer Straße wurde einbezogen, da im B-Plan-Verfahren eine abschnittsweise Straßenerweiterung planungsrechtlich gesichert werden soll. Die Achse der Schnellerstraße dient der sinnvollen Abgrenzung des Plangebiets. Die einbezogenen vorhandenen Straßenverkehrsflächen sind bisher planungsrechtlich noch nicht gesichert.

Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 0,6 ha.

I.2.1. Bestand

Derzeitige Nutzung

Außer der Fläche der vorhandenen Rixdorfer Straße ist das Plangebiet derzeit größtenteils als Brachfläche zu betrachten. Auf dem Flurstück 26 befindet sich ein Gebrauchtwagenverkauf, welcher sich jedoch im laufenden Planverfahren und somit in Kenntnis der Planung dort angesiedelt hat.

Für die nordöstlich an das Plangebiet grenzende Gewerbefläche befindet sich der B-Plan XV-39b im Verfahren. Die südöstlich angrenzenden Flächen, derzeit genutzt durch Tankstelle, Lager- und Gewerbeflächen und als Güterbahnhof, sollen im Rahmen des B-Planes XV-64 städtebaulich entwickelt werden.

Eigentumsverhältnisse

Eigentümer von Teilen der künftigen Straßenverkehrsfläche ist die Deutsche Bahn AG, DB Imm GmbH (Flurstücke 19, 20 und 25 Flur 125). Bei diesen Flächen handelt es sich um planfestgestelltes Bahngelände, dessen Entwidmung im Verfahren ist. Der Erwerb dieser Flächen durch das Land Berlin ist in Vorbereitung. Teile der ehemals der DB Imm GmbH gehörenden Flächen im Plangebiet wurden zwischenzeitlich an die Bavaria Objekt- und Baubetreuung GmbH verkauft. Die Entwidmung dieser Flächen wurde durch die Deutsche Bahn AG beim Eisenbahnbundesamt beantragt.

Somit ist mit der Entlassung der Bahnflächen aus der bestehenden Planfeststellung bis zur Festsetzung des Bebauungsplanes objektiv zu rechnen.

Das Flurstück 26 (Teilfläche), Flur 125 gehört der KFZ-Service Treptow e.G. i.L. Die Übertragung der Teilfläche des Flurstücks, die für die künftige Straßenverkehrsfläche benötigt wird, an das Land Berlin soll kurzfristig erfolgen.

Die Flurstücke 21 und 28, Flur 125 befinden sich im Eigentum des Landes Berlin.

Verkehrerschließung

Die derzeitige Verkehrssituation ist dadurch gekennzeichnet, dass die Rixdorfer Straße in einem Abstand von ca. 70 m vom Knotenpunkt Karlshorster Straße/Schnellerstraße auf die Schnellerstraße mündet, wobei lediglich die Einbindung in die stadtauswärts führenden Fahrspuren erfolgt. Aufgrund der in Anzahl und Leistungsfähigkeit nicht ausreichenden tangentialen Verkehrsverbindungen wird der Straßenzug Rixdorfer Straße ÷ Schnellerstraße ÷ Karlshorster Straße zunehmend durch die Verkehre in West÷ Ost-Richtung zwischen Neukölln und dem Nordostraum Berlins genutzt. Auf Grund des kurzen Abstandes zwischen Einmündung Rixdorfer Straße und Knoten Karlshorster Straße, in dem eine Querung von drei Fahrspuren erfolgen muss, ergibt sich eine starke Gefährdung der Verkehrssicherheit und eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Schnellerstraße in stadtauswärtiger Richtung .

Die tangentielle Verkehrsverbindung Karlshorster Straße-Schnellerstraße-Rixdorfer Straße in Ost÷ West-Richtung ist derzeit nicht möglich.

Technische Infrastruktur

In der vorhandenen Rixdorfer Straße befinden sich Leitungen der Berliner Wasserbetriebe, GASAG, BEWAG sowie der Telekom (Post). Im weiteren Plangebiet sind keine stadttechnischen Leitungen bekannt.

Altlasten

Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich anteilig die Altlastenverdachtsflächen 7518 und 7519. Im Zusammenhang mit systematischen orientierenden Bodenuntersuchungen der Altlastenverdachtsfläche 7520 erfolgten auch einzelne Sondierungen innerhalb und in Nähe des Plangebiets XV-39a.

Belastungen durch Schadstoffe sind ausschließlich in den Bodendeckschichten ermittelt worden. Bei allen im Nahbereich des B-Plangebietes untersuchten Bodenproben liegen die ermittelten Schadstoffkonzentrationen jedoch unterhalb der aktuell verbindlichen Grenzwerte gemäß Bundesbodenschutzverordnung v. 12.6.1999, die mit Bezug auf die gegenwärtige und zukünftige Nutzung (Gewerbegebiet/Straßenland) Sanierungsmaßnahmen erfordern würden. Bei gegenwärtigem

Kenntnistand besteht also kein Sanierungsbedarf. Auch bezüglich des Grundwasserschutzes stellen die Belastungen im Oberboden kein Gefährdungspotential dar. Auch Fremdgutachten zu anschließenden stadtauswärts an der Schnellerstraße gelegenen Grundstücken lassen durchgängig ein sehr einheitliches Bodenbelastungsniveau erkennen. Der hohe, schon seit längerem existierende Versiegelungsgrad in den vorgenannten Bodenbereichen verringert die Gefahr starker Bodenkontaminationen erheblich.

Bei der geplanten, nicht sensiblen Nutzung besteht kein Kennzeichnungsbedarf. Bei Bodeneingriffen sind jedoch die Wiedereinbauwerte für Böden nach der gültigen Berliner Liste 1996 zu beachten.

Hier sind auch geringfügig schadstoffbefrachtete Aushubböden innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht für den Wiedereinbau freizugeben, sondern durch völlig schadstofffreies Material zu ersetzen.

Entsprechende Auflagen werden im Baugenehmigungsverfahren erteilt.

Der geplanten Nutzung steht damit nichts entgegen. Die Forderung zur Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse wird erfüllt.

Trinkwasserschutzgebiet

Das Plangebiet liegt in der Schutzzone IIIA des Wasserwerks Johannisthal.

Es gelten die aktuellen wasserrechtlichen Regelungen zur Durchführung von Bauarbeiten und zur Versickerung von Niederschlagswasser.

I.2.2. Planerische Ausgangssituation

Flächennutzungsplan - FNP Berlin

Im Flächennutzungsplan FNP Berlin wird die Fläche als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Eine Kennzeichnung der geplanten Verkehrsfläche findet nicht statt, da im FNP lediglich Straßen der Verbindungsfunktionsstufen I und II dargestellt werden

Die Planungsziele des Bebauungsplanes sind aus dem Flächennutzungsplan - FNP Berlin lt. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan entwickelbar .

Stadtentwicklungsplan Verkehr

Die geplante Straßenverbindung ist in den Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr (Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Juli 1995) sowie im Verkehrskonzept für Berlin (Senatsverwaltung für Bauen Wohnen und Verkehr, September 1999) als geplante Hauptverkehrsstraße der Verbindungsfunktionsstufe III enthalten. Der Ausbau des Straßenzuges Südallee-Rixdorfer Straße-Karlshorster Straße ist laut dem Verkehrskonzept für Berlin kurzfristig zu realisieren.

Bereichsentwicklungsplanung Treptow - BEP- Grundlagen (Arbeitsstand 1991/92)

Der Wiederaufbau der durchgängigen Straßenverbindung Südostallee-Rixdorfer Straße und der Ausbau eines leistungsstarken Knotenpunktes mit der Schnellerstraße/Karlshorster Straße sind als Maßnahmen des übergeordneten Netzes in den BEP-Grundlagen Treptow(Arbeitsstand 1991/92) enthalten. Mit der Realisierung dieser Straßenbaumaßnahmen soll eine weitgehende Freimachung der Ortsteilzentren i hier speziell der Baumschulenstraße i vom Durchgangsverkehr erreicht werden.

Die Planungsziele des Bebauungsplanes sind aus diesen Grundlagen entwickelbar (vgl. hierzu Pkt. II.4.1.).

Verkehrskonzept des Bezirkes Treptow

Das durch das Bezirksamt Treptow als Vorlage 26/93 und durch die Bezirksverordnetenversammlung Treptow mit Beschluss 449 vom 27.10.1993 beschlossene Verkehrskonzept für den Bezirk Treptow beinhaltet den Ausbau der Südostallee mit den Maßnahmen Brückenneubau über den Britzer Zweigkanal (bereits realisiert) und Veränderung der Lage der Rixdorfer Straße zur Schaffung eines leistungsfähigen Knotenpunktes zwischen Schnellerstraße/Karlshorster Straße/Rixdorfer Straße als erforderliche Vorhaben im Netz der Hauptverkehrsstraßen.

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm von Berlin - LaPro Berlin (Abl. vom 29. Juli 1994, S. 2331)

Das Plangebiet wird dem städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen zugeordnet. Die Reduzierung des Anteils vollversiegelter Flächen, der Schutz von Boden und Grundwasser sowie Begrünungsmaßnahmen sind u.a. vorrangige Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms.

II. Planinhalt

II.1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Zum Zeitpunkt der Aufstellung des Bebauungsplans XV-39 im Dezember 1992 war der Bau der Südostallee mit Anbindung an die B 96a Bestandteil der Planungsüberlegungen des Senates zum übergeordneten Straßennetz. Die Straßenverbindung war auch Inhalt des FNP-Entwurfs vom November 1993, wurde dann aber zu Gunsten der Süd-Ost-Verbindung (SOV) in der Wertigkeit von Verbindungsfunktionsstufe II in Stufe III zurückgestuft und wird somit im aktuellen FNP nicht dargestellt. Da die Realisierung der Süd-Ost-Verbindung parallel zum Britzer Zweigkanal zeitlich unklar ist und mit dem Bau der Südostallee-Brücke über den Britzer Verbindungskanal und der Südostallee sowie der Rixdorfer Straße zwischen Britzer Verbindungskanal und Bahnanlagen baulicher Vorlauf geschaffen wurde, ist nun der Straßenneubau der Rixdorfer Straße zwischen Bahnanlagen und Schnellerstraße dringend geboten. Aufgrund der unterschiedlichen investiven und zeitlichen Entwicklung einzelner Teilgebiete und zur Vermeidung gegenseitiger Abhängigkeiten wurde der Bebauungsplan XV-39 in die Bebauungspläne XV-39a und XV-39b geteilt. Mit dem Bebauungsplan XV-39a sollen nun die für die Realisierung erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen zügig geschaffen werden. Die Straßenbaumaßnahme ist ab 2001 in die Investitionsplanung eingeordnet.

II.2. Intention des Planes

Intention des Bebauungsplans ist es, für die Straßenbaumaßnahme der Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße Planungsrecht herzustellen. Die vollständige, leistungsfähige und sichere Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße und die Karlshorster Straße ist erforderlich, um die volle Funktionsfähigkeit des bereits teilweise realisierten Straßenzuges Südostallee/Rixdorfer Straße als alternative Tangentialverbindung zu gewährleisten.

II.3. Wesentlicher Planinhalt

Straßenverkehrsfläche

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes soll als Planinhalt öffentliche Straßenverkehrsfläche für den Neubau der Rixdorfer Straße zwischen den Bahnanlagen und der Schnellerstraße sowie für eine geringfügige Erweiterung der vorhandenen Rixdorfer Straße festgesetzt werden. Durch diese Verkehrslösung sollen die Verkehrsbeziehungen am Knoten Karlshorster Straße/ Schnellerstraße/ Rixdorfer Straße neu geregelt werden mit dem Ziel, die gegenwärtig dort vorhandene starke Verkehrsgefährdung und die Belastung anderer Gebiete durch Umweg- und Verdrängungsverkehre abzubauen.

Zur Begrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche werden Straßenbegrenzungslinien festgelegt. Innerhalb dieser Straßenbegrenzungslinien ist die Anlage von je zwei Richtungsfahrbahnen, Abbiegespuren in der Zufahrt zum Knoten mit der Schnellerstraße, getrennten beidseitigen Rad- und Gehwegen sowie straßenbegleitendem Grün in Seitenbereichen und Mittelstreifen möglich. Die Anlage von zwei Fahrbahnen je Richtung ergibt sich aus den erforderlichen Abbiegebeziehungen am Knoten sowie zur Erschließung der angrenzenden Baugebiete. Weiterhin soll ein Rückstau in die vorhandene Rixdorfer Straße verhindert werden.

II.4. Begründung und Abwägung der einzelnen Festsetzungen

II.4.1. Entwicklungsfähigkeit aus den Planungsgrundlagen

1. FNP Berlin

Im Flächennutzungsplan FNP Berlin wird die Fläche als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Die geplante Verkehrsfläche als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) ist im FNP Berlin nicht ausgewiesen, da im FNP lediglich Straßen der Verbindungsfunktionsstufen I und II dargestellt werden

Entsprechend dem Entwicklungsrahmen des FNP für die verbindliche Bauleitplanung sind örtliche Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen aus Bau- und Freiflächen entwickelbar.

Die Planungsziele des Bebauungsplanes sind damit aus dem Flächennutzungsplan - FNP Berlin lt. Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan entwickelbar .

2. Bereichsentwicklungsplanung Treptow - BEP- Grundlagen (Arbeitsstand 1991/92)

Der Wiederaufbau der durchgängigen Straßenverbindung Südostallee-Rixdorfer Straße und der Ausbau eines leistungsstarken Knotenpunktes mit der Schnellerstraße/Karlshorster Straße sind als Maßnahmen des übergeordneten Netzes in den BEP-Grundlagen Treptow enthalten. Mit der Realisierung dieser Straßenbaumaßnahmen soll eine weitgehende Freimachung der Ortsteilzentren i hier speziell der Baumschulenstraße i vom Durchgangsverkehr erreicht werden.

Die Trasse ist weiterhin Bestandteil der in Erarbeitung befindlichen BEP für den Mittelbereich 2 sowie des Verkehrskonzeptes für den Bezirk Treptow (Bezirksamtsbeschluss 26/93).

Die Planungsziele des Bebauungsplanes sind aus diesen Grundlagen entwickelbar.

3. Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm von Berlin - LaPro Berlin

Die im Rahmen der Straßenbaumaßnahme geplanten Begrünungs- und Versickerungsmaßnahmen sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Anteils an vollversiegelten Flächen können aufgrund der geforderten Vermeidung der Selbstbindung des Landes Berlin nicht festgesetzt werden. Bedingt durch die Festsetzung eines bestimmten Straßenquerschnittes ist jedoch von deren Umsetzung auszugehen. Somit werden die Vorgaben des Lapros bei Realisierung der Planung erfüllt.

Die Verfahrensschritte frühzeitige Bürgerbeteiligung, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurden für den gesamten Bebauungsplan XV-39 durchgeführt. Nachfolgend werden nur die für den Bebauungsplan XV-39a relevanten Stellungnahmen, Hinweise und Anregungen aufgeführt.

II.4.2. Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung für den Bebauungsplan XV-39 fand in der Zeit vom 13.05. - 22.06.1993 statt. Die Auswertung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erfolgte mit BA-Beschluß Nr.117/94 vom 06.09.1994.

Zur Planung gingen 6 Äußerungen (2 Bürgergruppen, 3 Einzelpersonen, 1 Firma) ein.

Äußerungen und Stellungnahmen

Die Äußerungen richten sich in verkehrstechnischen, finanziellen und naturschützerischen Aspekten im wesentlichen gegen das Gesamtprojekt Ausbau der Südostallee und Rixdorfer Straße zur Hauptstraße mit überörtlicher Bedeutung:

Die Gesamtmaßnahme bedeute einen erheblichen Eingriff in die Natur. Weiterhin werden durch den Ausbau der Trasse Gefährdungen für die Trinkwassergewinnung (angrenzende Wasserschutzzone II) befürchtet. Der Erholungseffekt in der Königsheide würde durch zusätzliche Lärm- und Schadstoffemissionen beeinträchtigt. Die Wohnqualität für die Bewohner der Südostallee und der Rixdorfer Straße würde sich durch den Ausbau des Knotenpunktes Karlshorster Straße/Schnellerstraße/Rixdorfer Straße verschlechtern.

Eine zunehmende Belastung wird auch für die Bewohner des Bezirkes Köpenick (Siemens-, Wilhelminenhof- und Edisonstraße) erwartet, da die Hauptstraßenführung aus dem Raum Johannisthal in nordöstlicher Richtung über die Karlshorster Straße (anstatt Brücken- und Spreestraße) geführt werden soll. Eine Entlastung der Baumschulenstraße wird aufgrund der jetzigen und geplanten Bedeutung nicht gesehen (Autobahnanschluß Späthstraße, Verkehrszunahme bei Hafenplanung aber auch Begünstigung des Hafenstandortes durch die ausgebaute Südostallee). Gefordert wird eine veränderte Verkehrspolitik, umweltverträglichere Verkehrsarten wären nur unzureichend berücksichtigt.

Abwägung

Der Umbau des Knotenpunktes soll die volle Leistungs- und Funktionsfähigkeit des wiederhergestellten Straßenzuges Südostallee/Rixdorfer Straße gewährleisten, um dadurch eine kurzfristige Entlastung der Baumschulenstraße (Ortsteilzentrum Baumschulenweg mit vielen Anwohnern) zu erreichen.

Langfristig ist davon auszugehen, daß der Straßenzug Südostallee/Rixdorfer Straße bis Anschluß an die Schnellerstraße keine übergeordnete Hauptverkehrsstraßenfunktion mehr ausüben wird (Flächennutzungsplan FNP Berlin). Der Verkehr aus Richtung Neukölln wird auf den übergeordneten Hauptverkehrsstraßen Sonnenallee/Südostallee/Süd-Ost-Verbindung am Britzer Zweigkanal geführt und entlastet somit auch die Baumschulenstraße.

Der Ausbau des Knotenpunktes Rixdorfer Straße/Schnellerstraße ist busfähig vorgesehen, die Verbindung kann also für die Planung des ÖPNV-Liniennetzes angeboten werden. Die für den öffentlichen Verkehr festzusetzenden Flächen beinhalten auch Flächen für den Fahrradverkehr. Im Bereich des Bebauungsplanes erfolgt somit die Berücksichtigung des Bedarfs an umweltverträglichen Verkehrsmitteln.

Die Leistungsfähigkeit des kurzfristig zu gestaltenden Verkehrsnetzes hängt entscheidend von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ab. Eine Verringerung der Standzeiten, der Halte- und Anfahrtsvorgänge bewirkt in Folge eine Minimierung der Umweltbelastung.

Die Auswirkungen des Teilbepbauungsplanes XV-39a auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens im Zusammenhang mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung mit folgendem Ergebnis bewertet.

Entsprechend des erstellten Eingriffsgutachtens wurde unter Berücksichtigung der Bestandssituation festgestellt, dass der durch die geplante Straßenbaumaßnahme verursachte Eingriff in Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen soweit ausgeglichen werden, dass keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbleiben und das Landschaftsbild neu gestaltet wird (siehe auch unter Punkt II.4.5.). Ein entsprechend § 8 Abs. 2 BNatSchG geforderter Ausgleich wird somit gesichert.

Des weiteren ist nicht von einer Zunahme der Verschlechterung der Wohnqualität für Bürger am Kreuzungspunkt Rixdorfer Str./ Schnellerstr./Karlshorster Str. auszugehen. Der Anteil an vorhandenen Wohngebäuden ist an diesem Standort gering, vielmehr haben sich in unmittelbarer Umgebung hauptsächlich gewerbliche Nutzungen angesiedelt. Außerdem ist die Belastung aufgrund der im Kreuzungsbereich häufig auftretenden Verkehrsstaus derzeit bereits als hoch einzuschätzen, durch die geplante Straßenbaumaßnahme ist ein Abbau der Stausituation beabsichtigt. Infolge davon werden die Emissionen in den Wohngebieten Baumschulenstraße und Sterndamm reduziert. Außerdem ist von keiner direkten Beeinflussung des Erholungseffektes in der Königsheide durch den Straßenausbau des Kreuzungspunktes auszugehen, da diese negativen Auswirkungen bereits durch den Ausbau der Südostallee selbst verursacht werden.

Der Ausbau der Südostallee einschließlich des Brückenbauwerkes über den Britzer Zweigkanal ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens XV-39a und basiert auf einer anderen planungsrechtlichen Grundlage. Die Auswirkungen dieser Gesamtmaßnahme können somit nicht im Rahmen dieses Verfahrens abgewogen werden.

Eine generelle Änderung der Verkehrspolitik kann durch das Bebauungsplanverfahren nicht erfolgen. Ebenso wenig kann der hohe Anteil von Wirtschafts- und Individualverkehr durch das Verfahren beeinflusst werden.

Nach gründlicher Auswertung der eingegangenen Äußerungen zur frühzeitigen Bürgerbeteiligung wird das Bebauungsplanverfahren XV-39 in seiner Konzeption weiterverfolgt. Der wesentliche Planungsinhalt - Sicherung einer öffentlichen Verkehrsfläche für die Herstellung eines vierarmigen Knotenpunktes zwischen Schnellerstraße, Karlshorster Straße und Rixdorfer Straße (in veränderter Lage) - bleibt bestehen.

II.4.3. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand in der Zeit vom 09.12.1994 i 27.01.1995 statt. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde mit BA-Beschluß Nr. 59/97 vom 20.05.1997 ausgewertet.

Abwägung der Stellungnahmen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

A Stellungnahmen mit Bedenken, Anregungen und Hinweisen

(Die Stellungnahmen sind teilweise verkürzt, jedoch sinngemäß wiedergegeben.)

A 1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz / II E

Schreiben vom 30.01.1995

Wir stimmen der Weiterführung des B-Plan-Verfahrens zu, machen jedoch auf die im folgenden aufgeführten Bedenken und Hinweise aufmerksam:

1. FNP / Landesplanung

Die geplante Baugebietsfestsetzung ist aus dem FNP 94 grundsätzlich entwicklungsfähig. Mit der im FNP 94 dargestellten übergeordneten Hauptverkehrsstraße - parallel zum Britzer Zweigkanal - kommt dem Straßenzug Südostallee / Rixdorfer Straße keine übergeordnete Funktion mehr zu. Eine zusätzliche Verkehrsbelastung im Landschaftsschutzgebiet Königsheide sollte u. E. in jedem Fall vermieden werden. Folglich darf der Ausbau des Knotenpunktes nicht den Ausbau der Südostallee / Rixdorfer Straße im Sinne einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße nach sich ziehen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Im FNP Berlin ist der Geltungsbereich des Bebauungsplanes als gewerbliche Baufläche ausgewiesen. Die geplante Verkehrsfläche als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) ist im FNP Berlin nicht ausgewiesen, da im FNP lediglich Straßen der Verbindungsfunktionsstufen I und II dargestellt werden

Entsprechend dem Entwicklungsrahmen des FNP für die verbindliche Bauleitplanung sind örtliche Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen aus Bau- und Freiflächen entwickelbar.

Die Straßenverbindung Südostallee einschließlich der Brücke über den Britzer Zweigkanal soll als örtliche Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III), nicht jedoch als übergeordnete Hauptverkehrsstraße in das Hauptverkehrsstraßennetz (STEP Verkehr) aufgenommen werden.

2. Teilräumliche Planung

Im Hinblick auf die Entlastung der Baumschulenstraße kann das Ziel des Bebauungsplans unter o.g. Voraussetzungen von uns mitgetragen werden. Eine Bewertung des geplanten vierarmigen Ausbaus kann nicht losgelöst von den übrigen Verkehrsplanungen in diesem Bereich gesehen werden. In Ober- und Niederschöneweide werden derzeit umfangreiche Bauvorhaben geplant, die auch aus unserer Sicht den beschleunigten Ausbau des im FNP dargestellten übergeordneten

Hauptverkehrsstraßennetzes erforderlich machen. Es ist beabsichtigt, die Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kurzfristig in Teilbereichen zu realisieren, wofür erhebliche Investitionsmittel vorrangig bereitzustellen sind. Bei der Weiterführung des B-Planes sollte u. E. darauf geachtet werden, daß die Realisierung gemäß FNP Berlin - entsprechend der gesetzten Prioritäten - betrieben wird.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die im B-Planentwurf XV-39a dargestellten Straßenbaumaßnahmen stellen eine Folgemaßnahme zur Herstellung der vollständigen Funktions- und Leistungsfähigkeit des bereits realisierten Straßenabschnittes der Südostallee zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße dar, da ohne die Anbindung an den Knotenpunkt Karlshorster Straße /Schnellerstraße die geplante Entlastung der Baumschulenstraße nicht erreicht werden kann .

Die im FNP Berlin enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und Schnellerstraße zur Realisierung kommt. Dieser Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher nicht abzusehen, ob und wann dieser Abschnitt realisiert wird.

Der vorrangig angestrebte Bau des Abschnitts der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen. Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden.

Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen und können nicht gegeneinander aufgewogen werden. Der Bau des vierarmigen Knotens Schnellerstraße/Rixdorfer Straße/Karlshorster Straße entspricht somit den aktuellen verkehrlichen Erfordernissen.

Die Durchsetzung der Ziele des FNP Berlin wird durch das Bebauungsplanverfahren nicht beeinträchtigt.

Für den Geltungsbereich des B-Planes ist die Inanspruchnahme von Straßenflächen noch einmal auf den tatsächlichen Bedarf und die genannten Prioritäten zu überprüfen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden berücksichtigt. Zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses für den Bebauungsplan XV-39 war der Straßenzug Südostallee/Rixdorfer Straße/Karlshorster Straße im Entwurf für den Flächennutzungsplan als übergeordnete Hauptverkehrsstraße enthalten. Aus dieser Funktion ergab sich der als Nebenzeichnung in die Begründung zum B-Plan XV-39 eingegangene Entwurf für die Aufteilung des Straßenraumes, welcher wiederum Grundlage war für die im B-Plan-Entwurf dargestellte öffentliche Verkehrsfläche. Die benötigten Straßenflächen ergeben sich aus den unterzubringenden Funktionen (Fahrbahnen, Geh- und Radwege, Sicherheits- und Beleuchtungsstreifen, straßenbegleitendes Grün). Die Anzahl der vorgesehenen Fahrspuren soll einen Rückstau in die Wohnbereiche der Rixdorfer Straße verhindern. Ausgehend von der im Gegensatz zum FNP-Entwurf veränderten Darstellung im bestätigten FNP Berlin wurde im weiteren

Verfahren der tatsächliche Bedarf an Verkehrsfläche überprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass zur Realisierung der erforderlichen Abbiegespuren sowie im Interesse einer ansprechenden Gestaltung des Straßenraumes Reduzierungen der Straßenverkehrsfläche nicht möglich sind.

Es wird erwartet, daß mit dem Ausbau der Rixdorfer Straße/Südostallee die Verkehrsbelastung der Baumschulenstraße von gegenwärtig 26.900 Kfz/24h (Zählung 1998) erheblich reduziert. Die Entlastung der Baumschulenstraße ist dringend und kurzfristig erforderlich.

Der Straßenraum der geplanten Verkehrsfläche wird so ausgewiesen, daß getrennte Rad- und Gehwege sowie Sicherheitsstreifen möglich sind. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung im Bebauungsplanverfahren.

3. Grünflächen / Freiraum

Der mit der vorgeschlagenen Lösung innerhalb des Bebauungsplanes XV-39 verbundene erhebliche Eingriff in sehr sensible Bereiche der Natur und Landschaft ist vorprogrammiert und löst aus landschaftsplanerischer und wasserwirtschaftlicher Sicht Bedenken aus. Wir haben die Stellungnahme unserer Abteilung III A beigefügt. Für eine sachgerechte Stellungnahme wäre eine UVS unter Berücksichtigung der möglichen Umweltauswirkungen für das Gesamtvorhaben - also Knotenpunkt und Straßenausbau - erforderlich.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Den Bedenken kann nicht gefolgt werden. Das Plangebiet des Bebauungsplanes XV-39 besteht aus gewerblich genutzten Flächen mit einem hohen Versiegelungsgrad, die teilweise unter Altlastenverdacht stehen. Es handelt sich daher nicht um einen Eingriff in sensible Natur- und Landschaftsbereiche. Bezüglich des Teilbaugebietes XV-39a wurden die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens in einem Eingriffsgutachten mit folgendem Ergebnis untersucht. Unter Berücksichtigung der Bestandssituation wurde festgestellt, dass der durch die geplante Straßenbaumaßnahme verursachte Eingriff in Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen soweit ausgeglichen werden kann, dass keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbleiben und das Landschaftsbild neu gestaltet wird (siehe auch unter Punkt II.4.5.). Ein entsprechend § 8 Abs. 2 BNatSchG geforderter Ausgleich wird somit gesichert.

Außerdem erfolgt im Rahmen der Straßenplanung eine Einbeziehung der Wasserbehörde zur Klärung konkreter wasserwirtschaftlicher Belange.

Bei dem Ausbau der Südostallee (Wiederaufbau der Brücke über den Britzer Zweigkanal sowie Straßenbau zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße) handelte es sich um die Wiederherstellung eines ehemals vorhandenen Straßenzuges. Diese Maßnahme wurde mit den einzelnen Senatsverwaltungen abgestimmt, wobei landschaftsplanerische Belange berücksichtigt wurden. Die Aufnahme der erforderlichen Mittel in die Investitionsplanung ist erfolgt. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung war nicht erforderlich, da es sich hier nicht um den Neubau oder die Änderung einer Bundesfernstraße sondern lediglich um die Wiederherstellung einer ehemals existierenden Straße handelt.

Da die Vorhaben Wiederherstellung der Südostallee einerseits sowie Ausbau des Knotenpunkts Rixdorfer Straße/Schnellerstraße andererseits auf unterschiedlichen planungsrechtlichen Grundlagen basieren, kann nicht von einem Gesamtvorhaben ausgegangen werden.

4. Grundwasser

Das Plangebiet liegt im Wasserschutzgebiet des Wasserwerkes Johannisthal (Zone III). Auf Grund von Untergrund- und Grundwasserverunreinigungen in der Umgebung ist zur Vermeidung von Schadensverschleppungen darauf zu achten, daß so flach gegründet wird, daß das Grundwasser nicht berührt wird oder - bei notwendig tieferer Gründung - weitgehend dichte Baugruben eingeplant werden.

Für den Ausbau der Straßen sind die "Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWag) anzuwenden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden berücksichtigt, indem im Rahmen des Planverfahrens der Straßenbaumaßnahme die Wasserschutzbehörde einbezogen wird. Die ~~Ä~~Richtlinie für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten~~n~~ finden ebenfalls im Rahmen der Straßenplanung Anwendung.

Wir gehen davon aus, daß ...

- zumindest eine Sicherung / Beseitigung der Altlasten erfolgt.
- gering belastetes Niederschlagswasser, z.B. von Dachflächen und Fußwegen, vollständig dezentral auf den einzelnen Grundstücken über belebtem Boden zu versickern ist.

Ansonsten ist das "Gemeinsame Rundschreiben zur Art der Versiegelung von Verkehrs- und Parkplatzflächen und zur Ableitung und Versickerung von Regenwasser außerhalb von Wasserschutzgebieten und in Schutzzone III" der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz und SenBauWohn vom 26.11.93 einzuhalten.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden berücksichtigt.

Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich anteilig die Altlastenverdachtsflächen 7518 und 7519. Im Zusammenhang mit systematischen orientierenden Bodenuntersuchungen der Altlastenverdachtsfläche 7520 erfolgten auch einzelne Sondierungen innerhalb und in Nähe des Plangebiets XV-39a.

Belastungen durch Schadstoffe sind ausschließlich in den Bodendeckschichten ermittelt worden. Bei allen im Nahbereich des B-Plangebietes untersuchten Bodenproben liegen die ermittelten Schadstoffkonzentrationen jedoch unterhalb der aktuell verbindlichen Grenzwerte gemäß Bundesbodenschutzverordnung v. 12.6.1999, die mit Bezug auf die gegenwärtige und zukünftige Nutzung (Gewerbegebiet/Straßenland) Sanierungsmaßnahmen erfordern würden. Bei gegenwärtigem Kenntnissstand besteht also kein Sanierungsbedarf. Auch bezüglich des Grundwasserschutzes stellen die Belastungen im Oberboden kein Gefährdungspotential dar. Auch Fremdgutachten zu anschließenden stadtauswärts an der Schnellerstraße gelegenen Grundstücken lassen durchgängig ein sehr einheitliches Bodenbelastungsniveau erkennen. Der hohe, schon seit längerem existierende Versiegelungsgrad in den vorgenannten Bodenbereichen verringert die Gefahr starker Bodenkontaminationen erheblich.

Bei der geplanten, nicht sensiblen Nutzung besteht kein Kennzeichnungsbedarf. Bei Bodeneingriffen sind jedoch die Wiedereinbauwerte für Böden nach der gültigen Berliner Liste 1996 zu beachten.

Hier sind auch geringfügig schadstoffbefrachtete Aushubböden innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht für den Wiedereinbau freizugeben, sondern durch völlig schadstoffreies Material zu ersetzen. Entsprechende Auflagen werden im Baugenehmigungsverfahren erteilt.

Das Gemeinsame Rundschreiben zur Art der Versiegelung von Verkehrs- und Parkplatzflächen und zur Ableitung und Versickerung von Regenwasser außerhalb von Wasserschutzgebieten und in Schutzzone IIIⁿ wird seitens SenStadt Abt.I D als obsolet bezeichnet. Seitens des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes ist jedoch im Rahmen der Straßenplanung beabsichtigt, Niederschlagswasser der Seitenbereiche dezentral zu versickern sowie die Flächenversiegelung auf ein geringstmögliches Maß zu reduzieren. Des weiteren erfolgt eine Einbeziehung der Wasserbehörde in die konkrete Straßenplanung.

6. Ergänzend zu der Begründung für diesen B-Plan ist zu vervollständigen:

Alt. Nr. 7763 - Schnellerstraße/Karlshorster Straße	- Ölkabelunfall
Alt. Nr. 7518 - Rixdorfer Straße 24	- Kfz.-Werkstatt

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Bei dem Altlastenverdachtsstandort 7763 (Schnellerstraße/Karlshorster Straße) handelt es sich um einen Schadensfall im öffentlichen Straßenland außerhalb des Bebauungsplangebietes. Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich anteilig die Altlastenverdachtsflächen 7518 und 7519. Im Zusammenhang mit systematischen orientierenden Bodenuntersuchungen der Altlastenverdachtsfläche 7520 erfolgten auch einzelne Sondierungen innerhalb und in Nähe des Plangebiets XV-39a.

Belastungen durch Schadstoffe sind ausschließlich in den Bodendeckschichten ermittelt worden. Bei allen im Nahbereich des B-Plangebietes untersuchten Bodenproben liegen die ermittelten Schadstoffkonzentrationen jedoch unterhalb der aktuell verbindlichen Grenzwerte gemäß Bundesbodenschutzverordnung v. 12.6.1999, die mit Bezug auf die gegenwärtige und zukünftige Nutzung (Gewerbegebiet/Straßenland) Sanierungsmaßnahmen erfordern würden. Bei gegenwärtigem Kenntnissstand besteht also kein Sanierungsbedarf. Auch bezüglich des Grundwasserschutzes stellen die Belastungen im Oberboden kein Gefährdungspotential dar. Auch Fremdgutachten zu anschließenden stadtauswärts an der Schnellerstraße gelegenen Grundstücken lassen durchgängig ein sehr einheitliches Bodenbelastungsniveau erkennen. Der hohe, schon seit längerem existierende Versiegelungsgrad in den vorgenannten Bodenbereichen verringert die Gefahr starker Bodenkontaminationen erheblich.

Bei der geplanten, nicht sensiblen Nutzung besteht kein Kennzeichnungsbedarf. Bei Bodeneingriffen sind jedoch die Wiedereinbauwerte für Böden nach der gültigen Berliner Liste 1996 zu beachten.

Hier sind auch geringfügig schadstoffbefrachtete Aushubböden innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht für den Wiedereinbau freizugeben, sondern durch völlig schadstoffreies Material zu ersetzen. Entsprechende Auflagen werden im Baugenehmigungsverfahren erteilt.

SenStadtUm / Referat III A

Gegen die Weiterführung des B-Planverfahrens bestehen unsererseits erhebliche Bedenken.

Eine Bewertung, d. h. eine Stellungnahme zu diesem B-Plan, der den 4-armigen Ausbau des

Knotenpunktes Schnellerstraße / Rixdorfer Straße beinhaltet, kann nicht losgelöst von den übrigen Verkehrsplanungen in diesem Raum erfolgen. Entscheidend ist insbesondere die

Verkehrsentwicklung aus dem Raum Neukölln zur Schnellerstraße und weiter in den Bezirk Köpenick. Eine eventuell verzögerte Realisierung der geplanten S-O-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals reicht u. E. für die Begründung des Ausbaus Südostallee und des Knotens nicht aus, zumal gerade die Südostallee durch einen aus landschaftsplanerischer und wasserwirtschaftlicher Sicht sehr sensiblen Bereich führt und erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch ihren Ausbau infolge des Knotenbaus in der geplanten Dimension vorprogrammiert wäre. Es stellt sich für uns somit die Frage, ob ein vierarmiger Knotenausbau an dieser Stelle überhaupt realisierbar und erforderlich ist.

Um diese Problematik angemessen beurteilen zu können, sollte der Geltungsbereich des B-Planes XV-39 wesentlich erweitert werden und über den Bereich des Knotens hinaus insbesondere die Südostallee und Rixdorfer Straße umfassen. Nur so können die gegenseitigen Abhängigkeiten und Auswirkungen betrachtet und bewertet werden. Weiterhin ist für eine sachgerechte Stellungnahme eine umfassende UVS unter Berücksichtigung der möglichen Umweltauswirkungen für das Gesamtvorhaben - also Knoten und Straßenausbau - erforderlich. Beide Verfahren sollten sinnvollerweise parallel geführt erfolgen.

Eine abschließende Stellungnahme zu diesem B-Plan behalten wir uns somit zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die o.g. Bedenken können bei der Weiterführung der B-Planung nur teilweise berücksichtigt werden.

Begründung :

Bei dem Ausbau der Südostallee (Wiederaufbau der Brücke über den Britzer Zweigkanal sowie Straßenbau zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße) handelte es sich um die Wiederherstellung eines ehemals vorhandenen Straßenzuges. Diese Maßnahme wurde mit den einzelnen Senatsverwaltungen abgestimmt, wobei landschaftsplanerische Belange berücksichtigt wurden.

Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung war nicht erforderlich, da es sich hier nicht um den Neubau oder die Änderung einer Bundesfernstraße, sondern lediglich um die Wiederherstellung einer ehemals existierenden Straße handelt.

Der durch die Umgestaltung des vorhandenen Kreuzungsbereiches Rixdorfer Straße/ Schnellerstraße/ Karlshorster Straße verursachte Eingriff in Natur und Landschaft wurde Rahmen des Bebauungs-planverfahrens XV-39a bewertet (siehe auch unter Punkt II.4.5.). Damit wurden die Vorgaben entsprechend §1a Abs 2 Punkt 2 BauGB erfüllt. Fragestellungen bezüglich Eingriff/Ausgleich im Zusammenhang mit der Erweiterung der Südostallee sind nicht Bestandteil dieses Bebauungsplanverfahrens und werden somit in diesem Rahmen nicht weiter verfolgt.

Die Südostallee soll vorrangig der Entlastung der gegenwärtig stark vom Durchgangsverkehr frequentierten Baumschulenstraße sowie des Sterndamms dienen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn auch die Anbindung des Straßenzuges an die Schnellerstraße leistungsfähig und verkehrssicher gestaltet wird.

Insbesondere geht es um eine vollwertige Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße und eine Beseitigung der lokalen Gefahrensituation in diesem Bereich. Die im FNP Berlin enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße

nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und Schnellerstraße zur Realisierung kommt.

Dieser Abschnitt der Südostverbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher nicht abzusehen, ob und wann dieser Abschnitt realisiert wird.

Der vorrangig angestrebte Bau des Abschnitts der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen. Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden.

Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen und können nicht gegeneinander aufgewogen werden.

Die Durchsetzung der Ziele des Bebauungsplanes XV-39a steht somit den Planungen des FNP Berlin nicht entgegen.

Der Straßenabschnitt Rixdorfer Straße zwischen Kieffholzstraße und Bahntrasse wurde in den bestehenden Grenzen des Straßenlandes ausgebaut.

Beim Ausbau der Südostallee zwischen Kieffholzstraße und Britzer Verbindungskanal handelt es sich lediglich um die Wiederherstellung einer Straße in den Grenzen des vorhandenen öffentlichen Straßenraumes. Somit besteht keine Notwendigkeit, für diese Bereiche Bebauungsplanverfahren zu führen. Des weiteren würde die Einbeziehung dieser Gebiete in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes die Ziele des Bebauungsplanes nicht fördern. Da die Vorhaben Wiederherstellung der Südostallee einerseits sowie Ausbau des Knotenpunkts Rixdorfer Straße/Schnellerstraße andererseits auf unterschiedlichen planungsrechtlichen Grundlagen basieren, kann nicht von einem Gesamtvorhaben ausgegangen werden.

A 2. Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe

Schreiben vom 26.01.95 und 14.02.1995 (Ergänzung)

Gegen den Bebauungsplanentwurf bestehen in verkehrsplanerischer Hinsicht folgende Bedenken und Hinweise:

- Die Straßenverbindung Südostallee - Rixdorfer Straße einschließlich Brücke über den Britzer Zweigkanal wird als "zwischenkommunale Straßenverbindung" (Stufe III) in das überörtliche Straßennetz aufgenommen.
- Im FNP Berlin wurden die Straßen (Stufe III) nicht gesondert dargestellt und sind dort nicht erkennbar.
- Im "Stadtentwicklungsplan Verkehr" wird das Straßenhauptnetz einschließlich der "zwischenkommunalen Straßenverbindungen" ausgewiesen werden.
- Die von der B-Planung betroffene Anschlußbahn der Firma BMHW GmbH i.L. auf dem Güterbahnhof Berlin-Schöneweide umfaßt die Gleise 38, 39 und 40 sowie die Weichen 7, 24, 30 und 31.

Die Bahn wurde vom Anschlußinhaber aufgegeben. Mit Schreiben v. 7.12.1992 haben wir der Bahn die

Betriebserlaubnis entzogen.

- Die Gleisverbindungen vom Güterbahnhof über die Rixdorfer Straße wird weiterhin von Schienenfahrzeugen für die dort befindlichen Anlieger befahren.
- Bis zur Weiche 21 handelt es sich um ein Gleis der DB AG einschließlich Bahnübergang über die Rixdorfer Straße.

Mit der Beteiligung DB AG am Verfahren ist die Problematik der Planfeststellung zu klären und die Darstellung der heute planfestgestellten Bereiche im B-Plan ggf. zu ändern.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Eine entsprechende Nachfrage bezüglich dieser Stellungnahme von SenVuB hat hinsichtlich der Gleisanlagen innerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches ergeben, daß die Gleise der BMHW GmbH i.L. keine planfestgestellten Bahnkörper sind. Diese Gleise wurden nach Angaben von SenVuB durch den Anschlußinhaber aufgegeben.

Die BMHW GmbH i.L. hat und hatte daher als Eigentümer der Gleise die Möglichkeit, im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sowie der öffentlichen B-Plan-Auslegung ihre Rechte geltend zu machen. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erfolgte seitens der BMHW GmbH i. L. keine Stellungnahme.

Bezüglich des planfestgestellten Eisenbahngeländes hat die Deutsche Bahn AG mit Schreiben vom 30.08.96 die Bereitschaft zur Entwidmung erklärt. Der Erwerb der Flächen durch das Land Berlin ist in Vorbereitung. Da somit mit der Entlassung der Fläche aus der bestehenden Planfeststellung bis zur Festsetzung des Bebauungsplanes objektiv zu rechnen ist, bleiben die betroffenen Flächen Bestandteil des Bebauungsplanes.

- Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Bestandteil der Festsetzungen. Insofern ist die Lage des Pflanzstreifens nicht festzusetzen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Die auf Seite 10 dargestellte Aufteilung des Straßenlandes wird bezüglich der Anzahl der Fahrspuren mitgetragen. Die Ausweisung der Fahrspuren sowie die Aufteilung der Seitenbereiche wird in der Abstimmung zur Bauplanungsunterlage und der lichtsignaltechnischen Prüfung festgelegt. Der B-Planbereich wird von den geplanten überörtlichen Fahrradrouten TR 8 und UR 9 im Zuge der Rixdorfer- und Karlshorster Straße gequert. Die Breiten der Rad- und Gehwege sind entlang der Bahnanlagen mit 2,00 m und im Zufahrtsbereich zum Knotenpunkt Schnellerstraße / Karlshorster Straße mit 2,50 m deshalb zu gering bemessen.

Mindestmaß für gemeinsame Rad- + Gehwege ohne Beleuchtung = 2,50 m. Hinzu kommt der Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn = 0,50 m bzw. der Beleuchtungsstreifen incl. Sicherheitsstreifen = 0,25 m zum Rad- / Gehweg.

Die anzusetzenden Maße für den getrennten Rad- / Gehweg ergeben (einschl. Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn) ein Mindestmaß von 4,10 m. Auch hier ist die Beleuchtung noch nicht berücksichtigt.

Aufgrund der Führung der Fahrradrouten TR 8 und UR 9 sollte hier eine Trennung von Rad- und Gehweg vorgesehen werden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche wird dahingehend geändert, daß die Anordnung von getrennten Rad- und Gehwegen möglich ist. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Ergänzung vom 14.02.1995 zur Stellungnahme vom 26.01.1995

Im Grenzbereich zwischen Bahnanlagen und neuer Verbindungsstraße ist eine sichere Abgrenzung durch Hochbord, Zaun bzw. Geländer zu berücksichtigen. Die Modalitäten sind mit der DB AG abzusprechen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die sicherheitstechnische Abgrenzung zwischen Bahnanlagen und Verkehrsflächen ist nicht Bestandteil der B-Planfestsetzung.

A 3. Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie

Schreiben vom 11.01.1995

Gegen den vorliegenden B-Planentwurf erheben wir Bedenken.

- Der B-Planentwurf soll der planungsrechtlichen Sicherung des Kreuzungsausbaus im Zuge einer West-Ost-Verbindung von der Sonnenallee bis zur Treskowallee dienen.
- Zur Entwicklung des Gewerbestandes in Oberschöneweide bedarf es dringend einer verbesserten verkehrlichen Anbindung. Dabei kommt der Spreequerung nördlich Oberschöneweide gegenüber dem Ausbau der Stubenrauchbrücke eindeutig Priorität zu. Die Verlängerung dieser Verbindung bis zur Südostallee erfüllt funktional die im B-Plan - als Bestandteil einer großräumigen Verkehrsplanung - genannten Ziele.

In Anbetracht dieses Sachverhaltes sowie der Nichteignung der Querverbindung über die Stubenrauchbrücke durch den Ortsteil Oberschöneweide wurde im FNP 94 auf die Darstellung der Rixdorfer Straße als übergeordnete Hauptverkehrsstraße verzichtet. Aus unserer Sicht sollte eine Konzentration der vorhandenen Mittel erfolgen, um das o.g. Teilstück der Süd-Ost-Spange - zwischen Rummelsburger Landstraße und Südostallee - in erster Priorität zu verwirklichen. Ob für eine Übergangslösung ein Ausbau des Kreuzungsbereiches und der Rixdorfer Straße einschließlich des südlichen Bereiches der Südostallee noch sinnvoll ist, wird von uns in Frage gestellt.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Bedenken können nicht berücksichtigt werden. Bei dem Ausbau der Südostallee (Wiederaufbau der Brücke über den Britzer Zweigkanal sowie Straßenbau zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße) handelte es sich um die Wiederherstellung eines ehemals vorhandenen Straßenzuges. Die Südostallee soll vorrangig der Entlastung der gegenwärtig stark vom Durchgangsverkehr frequentierten Baumschulenstraße sowie des Sterndamms dienen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn auch die Anbindung des Straßenzuges an die Schnellerstraße leistungsfähig

und verkehrssicher gestaltet wird. Insbesondere geht es um eine vollwertige Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße und eine Beseitigung der lokalen Gefahrensituation in diesem Bereich. Die im FNP Berlin enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und

Schnellerstraße zur Realisierung kommt. Dieser Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher nicht abzusehen, ob und wann dieser Abschnitt realisiert wird.

Der vorrangig angestrebte Bau des Abschnitts der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen. Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden.

Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Südostverbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen und können nicht gegeneinander aufgewogen werden.

Die Durchsetzung der Ziele des Bebauungsplanes XV-39a steht somit den Planungen des FNP Berlin nicht entgegen.

SenWiTech / Referat II C

(unternehmensbezogene Grundstücksangelegenheiten)

Die Begründung läßt keinen Schluß zu, ob möglicherweise derzeit gewerbliche Nutzung vom B-Plan unmittelbar betroffen ist. Im zutreffenden Fall ist auf die Möglichkeit der Beantragung finanzieller Hilfen (siehe Anlage) hinzuweisen, soweit nicht Entschädigungsansprüche ausreichen. Unter "Auswirkungen des B-Plans" müßte ein entsprechender Hinweis aufgenommen werden. Mittel nach § 180/181 BauGB sind im Rahmen der Maßnahmen einzuplanen"

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Das Bebauungsplangebiet umfaßt auch Flächen, die derzeit auf Pachtbasis gewerblich genutzt werden. Die Pachtverträge sind bereits Mitte 1996 ausgelaufen. Sie wurden vom Eigentümer verlängert, jedoch mit vierteljährlicher Kündigungsfrist. Der Eigentümer der Fläche beabsichtigt eine neue Bebauung der Flächen. In der Begründung zum Bebauungsplan wird unter ~~A~~Auswirkungen des Bebauungsplanes ein Hinweis aufgenommen, daß bei bestehenden Ansprüchen nach § 180/181 BauGB, die mittels Antrag geltend zu machen und zu prüfen sind, entsprechende Mittel eingeplant werden müssen. Auf die Möglichkeit der Beantragung finanzieller Mittel wird hingewiesen.

A 4. Der Polizeipräsident in Berlin

Landespolizeiverwaltungsamt / Straßenverkehrsbehörde

Schreiben vom 6.02.1995

Gegen den o.a. B-Planentwurf haben wir folgende verkehrliche Bedenken: Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche entspricht nicht den Erfordernissen. Die Radfahrrouten TR 8 und UR 9 verlaufen von der Rixdorfer Straße über die beiden neuen Straßen zur Karlshorster Straße, so daß hier

mindestens 1,60 m breite Radwege in beide Richtungen angelegt werden müssen. Ein kombinierter Geh- und Radweg scheidet hier vollkommen aus. Nach der textlichen Festsetzung Nr. 5 ist zwar die Einteilung der Straßenverkehrsflächen nicht Gegenstand der Festsetzung, aber die Radfahrrouten haben Einfluß darauf. Wünschenswert wäre eine entsprechende Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche. Ist dies nicht möglich, müßten die Radwege durch eine geänderte Querschnittseinteilung untergebracht werden, wobei Fahrstreifenbreiten unter 3 m ausscheiden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Straßenverkehrsfläche wird dahingehend verändert, daß die Anlage von getrennten Rad- und Gehwegen möglich ist. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

A 5. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen XII A 1

Schreiben vom 16.01.1995

Zum B-Planentwurf bestehen seitens der Hauptabteilungen Hoch- und Tiefbau grundsätzlich keine Bedenken. Wir bitten lediglich um Beachtung einiger Hinweise, die aus den beiliegenden Stellungnahmen (*) hervorgehen:

(*Fachbereiche H VIII B 1/02, H VIII B 2, H VIII B 4, H VIII B 5, H VIII B 6 und H VIII D)

Fachbereich H VIII B 1/02

Der Lärmschutz ist grundsätzlich zu berücksichtigen. Keine Einwände.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Entsprechend der Verkehrslärmkarte Berlin 1993, Stand April 1995, basierend auf den Verkehrszählungen 1993 beträgt der Gesamtbeurteilungspegel der Schnellerstraße 73,3 db(A). Die durch den Straßenneubau entstehenden Immissionen werden durch eine schalltechnische Untersuchung im Rahmen der Straßenplanung ermittelt.

Eventuell erforderliche Maßnahmen des Schallschutzes sind auf dieser Grundlage im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren für die angrenzenden zukünftigen Gewerbe- und Kerngebiete zu beachten.

Fachbereich H VIII B 6

Keine Planung zur Zeit betroffen.

Die Anbindung der Fläche (Teilflächen der Flurstücke 23 und 26) sollte über die Rixdorfer Straße erfolgen, da eine Anbindung an die Schnellerstraße wegen der Knotennähe Karlshorster Straße problematisch ist.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Anbindung des angrenzenden Kerngebietes soll über die zukünftige Rixdorfer Straße erfolgen. Im Bebauungsplan XV-39a werden keine Beschränkungen für die Ein- und Ausfahrt festgelegt.

A 6. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen III A / Städtebau ,Architektur

Schreiben vom 27.01.1995

Zu den einzelnen Punkten der Begründung nehmen wir wie folgt Stellung und bitten um Prüfung im Abwägungsverfahren.

Altlasten:

- Die Kennzeichnung der betroffenen Flächen ist erforderlich (§ 9 Absatz 5 Nr. 3 BauGB)

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird nicht berücksichtigt. Innerhalb des Bebauungsplangebietes befinden sich anteilig die Altlastenverdachtsflächen 7518 und 7519. Im Zusammenhang mit systematischen orientierenden Bodenuntersuchungen der Altlastenverdachtsfläche 7520 erfolgten auch einzelne Sondierungen innerhalb und in Nähe des Plangebiets XV-39a.

Belastungen durch Schadstoffe sind ausschließlich in den Bodendeckschichten ermittelt worden. Bei allen im Nahbereich des B-Plangebietes untersuchten Bodenproben liegen die ermittelten Schadstoffkonzentrationen jedoch unterhalb der aktuell verbindlichen Grenzwerte gemäß Bundesbodenschutzverordnung v. 12.6.1999, die mit Bezug auf die gegenwärtige und zukünftige Nutzung (Gewerbegebiet/Straßenland) Sanierungsmaßnahmen erfordern würden. Bei gegenwärtigem Kenntnissstand besteht also kein Sanierungsbedarf. Auch bezüglich des Grundwasserschutzes stellen die Belastungen im Oberboden kein Gefährdungspotential dar. Auch Fremdgutachten zu anschließenden stadtauswärts an der Schnellerstraße gelegenen Grundstücken lassen durchgängig ein sehr einheitliches Bodenbelastungsniveau erkennen. Der hohe, schon seit längerem existierende Versiegelungsgrad in den vorgenannten Bodenbereichen verringert die Gefahr starker Bodenkontaminationen erheblich.

Bei der geplanten, nicht sensiblen Nutzung besteht kein Kennzeichnungsbedarf. Bei Bodeneingriffen sind jedoch die Wiedereinbauwerte für Böden nach der gültigen Berliner Liste 1996 zu beachten.

Hier sind auch geringfügig schadstoffbefrachtete Aushubböden innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht für den Wiedereinbau freizugeben, sondern durch völlig schadstofffreies Material zu ersetzen.

Entsprechende Auflagen werden im Baugenehmigungsverfahren erteilt.

Vorhandene Planungsgrundlagen:

Der Umbau erfordert erhebliche Investitionsmittel. Der bestätigte FNP Berlin weist eine Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals aus. Es ist davon auszugehen, daß im Verfahren alle Belange für eine Realisierung der Trasse abgewogen wurden.

Es erscheint uns geboten, den Nachweis der Erforderlichkeit des Knotenpunktes - im Verhältnis zum Aufwand, bemessen auf den Zeitraum seiner jetzigen Bedeutung - detaillierter und nachvollziehbarer zu führen. (Dies auch unter dem Aspekt, daß gemäß III.2.1 bereits ein Teilabschnitt der Süd-Ost-Verbindung vorrangig realisiert werden soll.)

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Bei dem Ausbau der Südostallee (Wiederaufbau der Brücke über den Britzer Zweigkanal sowie Straßenbau zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße) handelte es sich um die Wiederherstellung eines ehemals vorhandenen Straßenzuges. Diese Maßnahme wurde mit den einzelnen Senatsverwaltungen abgestimmt, wobei landschaftsplanerische Belange berücksichtigt wurden. Die Südostallee soll vorrangig der Entlastung der gegenwärtig stark vom

Durchgangsverkehr frequentierten Baumschulenstraße sowie des Sterndamms dienen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn auch die Anbindung des Straßenzuges an die Schnellerstraße leistungsfähig und verkehrssicher gestaltet wird. Insbesondere geht es um eine vollwertige Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße und eine Beseitigung der lokalen Gefahrensituation in diesem Bereich. Die im FNP enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und Schnellerstraße zur Realisierung kommt.

Dieser Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher nicht abzusehen, ob und wann dieser Abschnitt realisiert wird. Der vorrangig angestrebte Bau des Abschnitts der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen.

Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden. Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Südostverbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen.

Verkehrsflächen:

- Für die parallel zur Bahntrasse verlaufende Erschließungsstraße zu den Güterumschlag-/Lagerflächen sollte das Erfordernis der DB zugrunde liegen. Eine durch die öffentliche Hand zu finanzierende und zu unterhaltende Straße erscheint uns bei der sehr guten Erschließungslage fraglich.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wurde berücksichtigt. Der B-Planentwurf wurde korrigiert; die dargestellte Erschließungsstraße zu den Güterumschlag-/Lagerflächen ist entfallen, da eine öffentliche Erschließung hier nicht erforderlich ist. Diese Fläche ist jetzt Bestandteil des Gewerbegebiets im Bebauungsplan XV-64.

Aus der Begründung (Textteil und Übersichtsplan zur Knotenpunktgestaltung) ist nicht ableitbar, daß die Rixdorfer Straße - zwischen T-Knoten und Schnellerstraße - als öffentliche Verkehrsfläche in der ausgewiesenen Größe festgesetzt werden muß.

Es sollte daher geprüft werden, ob die nordwestlich angrenzenden Grundstücke durch die Einfahrt in Höhe T-Knoten bereits ausreichend erschlossen sind und diese Flächen zukünftig dem Baugebiet zugeordnet werden könnten. Geh- und Leitungsrechte könnten durch entsprechende Ausweisung gesichert werden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Straßenabschnitt der Rixdorfer Straße zwischen T-Knoten und Schnellerstraße ist nicht Bestandteil des Bebauungsplanes XV-39a. Eine Klärung dieser Problematik erfolgt im Zusammenhang mit der Entwicklung des Kerngebiets im Bebauungsplan XV-39b.

Grüngestaltung:

Für das straßenbegleitende Grün ist jeweils ein 5 m breiter Streifen vorgesehen. Planungsrechtlich sollen diese Flächen offensichtlich den zukünftigen Verkehrsflächen zugeordnet werden. Die Erweiterung der Straßenverkehrsflächen entlang der Schnellerstraße wäre u. E. erst dann gerechtfertigt, wenn im Zuge der B-Pläne oder durch Planfeststellungsverfahren eine durchgehende, weiterführende Verbreiterung der öffentlichen Verkehrsflächen gesichert werden soll.

Die geplanten Flächen zum Anpflanzen könnten auch dem Baugebiet zugeordnet und durch entsprechende Kennzeichnung gesichert werden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Straßenbegrenzung Schnellerstraße wird nicht verändert. Im Bereich der neu anzulegenden Verkehrsflächen soll der Pflanzstreifen Bestandteil des Straßenraumes bleiben, da straßenbegleitendes Grün nicht zwingend den Abschluß der Verkehrsfläche bilden muß, sondern auch zwischen Geh- und Radweg bzw. Radweg und Fahrbahn angeordnet werden kann. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung im Bebauungsplan, die genaue Verortung der Verkehrsgrünflächen wird im Rahmen der Straßenplanung realisiert.

Zur Planzeichnung:

- In den Fällen, in denen sich Geltungsbereichsgrenze und zukünftige Straßenbegrenzungslinien überdecken, ist dies durch Buchstabenkennzeichnung und textliche Festsetzung kenntlich zu machen.
- Beziehen sich Straßenbegrenzungslinien / Baugrenzen nicht auf vermessungstechnisch vorh. / bestimmte Gegebenheiten, ist eine Vermaßung erforderlich.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden berücksichtigt. Der B-Plan wird entsprechend der Planzeichenverordnung korrigiert.

A 7. Berliner Wasserbetriebe / Abteilung Kanäle

A 8. Berliner Wasserbetriebe / Abteilung Rohrnetz

Das Schreiben vom 06.02.1995 berücksichtigt die Belange beider Abteilungen. Gegen den vorliegenden B-Planentwurf bestehen seitens der Berliner Wasserbetriebe keine Bedenken.

Gemäß Eintragungen unserer Abteilungen Rohr- und Entwässerungsnetz befinden sich in der Rixdorfer und Schnellerstraße Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe.

Bei einem Ausbau der Schnellerstraße wäre die Trinkwasserleitung DN 100 Az im Kreuzungsbereich Schnellerstraße / Karlshorster Straße auszuwechseln.

Außerdem ist zu gegebener Zeit der Regenwasserkanal in der Schnellerstraße zu verstärken.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden z.K. genommen. Die Leitungen sind im Rahmen der Straßenplanung in den Raumverteilungsplan einzuordnen. (Straßen- und Grünflächenamt)

A 9. BEWAG AG Stromversorgungsanlagen

Schreiben vom 19.01.1995

In der westlichen Gehbahn der Schnellerstraße befinden sich Kabel der BEWAG. Pläne zum vorhandenen Leitungsbestand können bei der BEWAG / EVB, Abteilung E- VNO, abgefordert werden. Im Zusammenhang mit der Kreuzungserweiterung sind vorhandene Kabel ggf. umzuverlegen. Die notwendigen Schutzmaßnahmen und der Einbau von Leerrohren sind vor Baubeginn zu veranlassen. In dem Gebiet des B-Plans sind keine BEWAG-Fernheizungen vorhanden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden z.K. genommen. Die Leitungen sind im Rahmen der Straßenplanung in den Raumverteilungsplan einzuordnen (Straßen- und Grünflächenamt).

BEWAG AG - Zweigniederlassung / Energieversorgung Berlin (EVB)

Schreiben vom 13.12.1994

Wir bitten um Einordnung von 2 Fernwärmeleitungen (Schutzrohre 2 x DN 700 für Medienrohre 2 x DN 400) in den unterirdischen Raumverteilungsplan.

Langfristig beabsichtigt die BEWAG / EVB - ausgehend von einer vorhandenen Fernwärmetrasse Nalepa-/ Siemensstraße - auch den Bereich südlich der Spree mit Fernwärme zu erschließen.

Vorleistungen sind zunächst nicht vorgesehen, wir bitten lediglich um Freihaltung im unterirdischen Bereich.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden z.K. genommen. Die Leitungen sind im Rahmen der Straßenplanung in den Raumverteilungsplan einzuordnen (Straßen- und Grünflächenamt).

A 10. DB AG / Geschäftsbereich Netz

Schreiben vom 05.01.1995

Aus der Sicht unseres Geschäftsbereiches ergeben sich keine grundsätzlichen Bedenken gegenüber diesem B-Planentwurf.

- Das Vorhandensein von Kabeln und Versorgungsleitungen ist grundsätzlich nicht auszuschließen. Bei allen im Näherungsbereich der Bahn durchzuführenden Baumaßnahmen ist die Zustimmung der DB einzuholen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt. Bei allen im Näherungsbereich der Bahn durchzuführenden Baumaßnahmen wird die Zustimmung der Deutschen Bahn AG eingeholt, um die erforderlichen Abstände berücksichtigen zu können.

- Wir weisen darauf hin, daß die DB AG hier zum Bau von Schallschutzeinrichtungen nicht verpflichtet ist.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

- Wir gehen davon aus, daß für den Umbau der Rixdorfer Straße - zum Bereich Kreuzung der Bahnbetriebsanlagen - ein gesonderter Bauantrag vorgelegt wird.
- Zur weiteren Überprüfung haben wir Ihre Unterlagen unserem Regionalbüro für Immobilien übergeben und setzen voraus, daß auch das Bundeseisenbahnvermögen von Ihnen um Stellungnahme gebeten wurde.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden im Rahmen der Straßenplanung berücksichtigt. Der Bereich der Kreuzung der Rixdorfer Straße mit der Bahnbetriebsanlage befindet sich außerhalb des Plangebiets. Hier erfolgt ein Umbau der Straße im vorhandenen Straßenland, wofür durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eine Kreuzungsvereinbarung mit der DB AG abgeschlossen werden muss. Das Regionalbüro für Immobilien und das Bundeseisenbahnvermögen wurden als Träger öffentlicher Belange beteiligt.

Zentralbereich Immobilien / Regionalbüro Berlin

Eine Stellungnahme zum TöB-Verfahren liegt nicht vor, jedoch das Schreiben vom 24.11.1994 bezüglich Entwidmung des planfestgestellten Bahngeländes: Vor einer Entwidmung des planfestgestellten Bahngeländes ist zu prüfen, ob das Bahngelände auf Dauer entbehrlich ist. Das Verfahren läuft und wird demnächst abgeschlossen. Danach werden wir den Antrag auf Entwidmung an das Eisenbahnbundesamt stellen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird berücksichtigt.

Die Freistellung des Bahngeländes (Flurstücke 17, 19, 20, 25) wurde vom Bezirksamt Treptow mit Schreiben vom 11.10.94 beantragt. Bezüglich des planfestgestellten Eisenbahngeländes hat die Deutsche Bahn AG mit Schreiben vom 30.08.96 die Bereitschaft zur Entwidmung erklärt. Gegenwärtig ist der Erwerb der Flächen durch das Land Berlin in Vorbereitung. Da somit mit der Entlassung der Fläche aus der bestehenden Planfeststellung bis zur Festsetzung des Bebauungsplanes objektiv zu rechnen ist, sind die betroffenen Flächen Bestandteil des Bebauungsplanes.

A 11. Berliner Feuerwehr / A 322

Schreiben vom 16.01.1995

Aufgrund des eingereichten Planentwurfes haben wir festgestellt, daß ...

- Fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen der Berliner Feuerwehr und
- Löschwasserbrunnen betroffen sind.

Einzelheiten entnehmen Sie ggf. bitte den beigegeführten Unterlagen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.. Aus den eingereichten Unterlagen sowie nach nochmaliger Rücksprache mit der Berliner Feuerwehr war festzustellen , daß die genannten Anlagen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-39a liegen.

A 12. Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)

Schreiben vom 23.01.1995

Gegen den B-Planentwurf erheben wir im Grundsatz keine Bedenken.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

A 13. Bezirksamt Köpenick / Stadtplanungsamt

Schreiben vom 23.02.1995

Ziel des B-Planes ist eine direkte Anbindung der Südostallee / Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße, um mit dieser dann durchgängigen Verbindung eine verkehrliche Entlastung des Ortszentrums Baumschulenweg zu erzielen. Aus verkehrstechnischer Sicht stellt der geplante vierarmige Knotenpunktumbau eine Aufspaltung der gegenwärtigen Verkehrsströme in die Karlshorster Straße dar. Wir sehen die Gefahr, daß über die Karlshorster Straße / Stubenrauchbrücke zusätzliche Verkehrsströme in den Ortsteil Oberschöneweide (Siemens-, Wilhelminenhof- und Edisonstraße) hereinführen und eine noch größere Belastung an Stau, Lärm und Abgase nach sich ziehen. Diese Straßenzüge weisen bereits gegenwärtig folgende Lärmbelastungen auf:

	LT 35	LN 35
	Tag	Nacht
Siemensstraße	77,7 dB/A	67,7 dB/A
Wilhelminenhofstraße	81,3 dB/A	78,0 dB/A
Edisonstraße	83,9 dB/A	79,2 dB/A

Nach der 16. BImSchV - Verkehrslärmschutz - sind im allgemeinen Wohngebiet zulässig:
tags 59 dB , nachts 49 dB.

Gemeinsames Ziel der Bezirke Treptow und Köpenick muß sein, die im FNP Berlin eingetragene Süd-Ost-Verbindung vorrangig zu planen und zu realisieren. Mit der Süd-Ost-Verbindung können in beiden Bezirken die Ortsteile Baumschulenweg bzw. Oberschöneweide vom störenden Durchgangsverkehr befreit und städtebaulich entwickelt werden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die erwartete größere Belastung für Oberschöneweide ergibt sich nicht vorrangig durch den Ausbau des Knotenpunktes, sondern durch das steigende Verkehrsaufkommen insgesamt. Auch ohne den Knotenpunktausbau würde die derzeit aus der Baumschulenstraße und dem Sterndamm kommende Verkehrsbelastung zunehmen. Mit der geplanten Maßnahme ist lediglich eine Umlenkung der Verkehrsströme in West-Ost-Richtung verbunden. Eine Reduzierung der Belastung von Oberschöneweide kann vor allem durch die Realisierung des Teilabschnittes der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Straße erreicht werden. Nach Abschluß des Knotenpunktumbaus sowie Realisierung des o.g. Abschnittes der Süd-Ost-Verbindung ist durch verkehrslenkende/-beeinflussende Maßnahmen zu sichern, daß die überörtlichen Verkehrsströme nicht das Wohngebiet Oberschöneweide queren. Die Südostallee soll vorrangig der Entlastung der

gegenwärtig stark vom Durchgangsverkehr frequentierten Baumschulenstraße sowie des Sterndamms dienen. Dieses Ziel kann jedoch nur erreicht werden, wenn auch die Anbindung des Straßenzuges an die Schnellerstraße leistungsfähig und verkehrssicher gestaltet wird. Insbesondere geht es um eine vollwertige Anbindung der Rixdorfer Straße an die Schnellerstraße und eine Beseitigung der lokalen Gefahrensituation in diesem Bereich. Die im FNP Berlin enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und Schnellerstraße zur Realisierung kommt. Dieser Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert unter anderem die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. So ist davon auszugehen, daß die Realisierung dieses Abschnitts, wenn überhaupt, erst zu einem sehr späten Zeitpunkt erfolgen kann.

Der vorrangig angestrebte Bau des Abschnitts der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen. Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden.

Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Südostverbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen.

A 14. Bundesamt für Post- und Telekommunikation

Schreiben vom 12.12.1994

Es bestehen keine Einwände. Die Prüfung gilt nicht für den Trassenschutz anderer Betreiber (z.B. Telekom) sowie für die Errichtung von Antennentragwerken für Funksendeanlagen mit einer Leistung > 10 Watt.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird z.K. genommen. Die Deutsche Telekom AG wurde als Träger öffentlicher Belange ebenfalls beteiligt (s. Schreiben vom 4.01.1995).

A 15. Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)

Schreiben vom 20.12.1995

Interessen der BSR werden nicht berührt. Forderungen in straßenreinigungstechnischer Hinsicht können erst mit Vorlage der Bauentwurfszeichnungen gestellt werden.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Der Hinweis wird z.K. genommen. Bauentwurfszeichnungen sind jedoch nicht Gegenstand des B-Planverfahrens.

A 16. Berliner Gaswerke AG (GASAG)

Schreiben vom 06.01.1995

- Die Lage der Anlagen entnehmen Sie bitte beigefügter Bestandsplankopie.
- Innerhalb des Planungsgebietes sind zur Zeit keine gastechnischen Maßnahmen geplant.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Hinweise werden z.K. genommen. Die Anlagen sind im Rahmen der Straßenplanung in den Raumverteilungsplan einzuordnen (Straßen- und Grünflächenamt).

II.4.4. Öffentliche Auslegung

Während der Auslegungsfrist haben sich 1 Bürger, Bündnis 90/Die Grünen, 1 Bürgerinitiative und 2 Stellen und Behörden, die Träger öffentlicher Belange (TÖB) sind, schriftlich zum Bebauungsplanentwurf geäußert.

II.4.4.1 Stellungnahmen mit Anregungen und Hinweisen

Bürger (1) mit Schreiben vom 17. Juli 2000 und Bündnis 90 /Die Grünen mit Schreiben vom 18. Juli 2000

Der Inhalt des B-Planes XV-39a, Verlegung der Rixdorfer Straße und Bildung einer vierarmigen Kreuzung mit der Schnellerstr./Karlshorster Str., wird abgelehnt.

Da durch diese Maßnahme das Hauptziel des Bebauungsplans, die Entlastung der Baumschulenstraße vom Durchgangsverkehr, nicht erreicht wird.

Ich befürchte vielmehr, dass durch den im Bebauungsplanentwurf vorgesehenen Kreuzungsneubau der Rixdorfer Str. mit der Schnellerstr. /Karlshorster Str. der Verkehr (in Verbindung mit der schon ausgebauten Südostallee und einem Teil der Rixdorfer Str.) verflüssigt wird und das zu einer Attraktivitätssteigerung für den motorisierten Verkehr in diesem Bereich führt. Das hat zur Folge, dass sich das Verkehrsaufkommen erhöht und u.a. auch in Oberschöneweide (Siemens-, Edisonstraße) zu weiteren Belastungen führt. Diese Annahme wird u.a. auch vom Stadtplanungsamt des Bezirks Köpenick geteilt. Dass diese Annahme nicht unbegründet ist, lässt sich auch daraus ableiten, dass der durch Südostallee, Rixdorfer Str., Karlshorster Str. entstehenden Straßenzug aus dem Entwurf des FNP als Hauptstraße herausgenommen wurde. In der Begründung zum Bebauungsplan wird unter ÄI Planinhalten dieser Aspekt auch hervorgehoben.

Unter anderem um Oberschöneweide vom Durchgangsverkehr zu entlasten ist der Bebauungsplan XVI-79 und XVI-80 aufgestellt worden. Wobei der Bebauungsplan XVI-80 ein vom Bezirk Köpenick und Treptow aufgestellter Plan ist. Die Bebauungspläne XV-39a und der XVI-80/XVI-79 widersprechen sich aber in ihrer Zielsetzung bzw. Wirkung. Die Bebauungspläne XVI-80 und XVI-79 sind Teil des künftigen Hauptverkehrsnetzes, im Gegensatz dazu ist der Bebauungsplan XV-39a nicht Bestandteil des Hauptverkehrsnetzes. Durch eine Realisierung des Bebauungsplanes XV-39a werden aber Tatsachen geschaffen, die den Festlegungen des FNP hinsichtlich des Hauptstraßennetzes zuwider laufen. Daher widerspricht dieser Bebauungsplan XV-39a den Zielsetzungen des FNP und ist nicht zulässig. Neben dem Aspekt, dass durch diesen Bebauungsplan, als letztes Teilstück des Straßenzuges Sonnenallee – Südostallee – Rixdorfer Straße – Karlshorster Straße unzulässigerweise eine Hauptverkehrsstraße geschaffen wird, bleibt die Begründung der Maßnahme, die Entlastung der Baumschulenstraße, vollkommen unbewiesen.

Im Text der Begründung des B-Planes XV-39a wird zwar unter ÄII Auswirkungen des Bebauungsplans behauptet, dass durch diese Maßnahme die Baumschulenstraße und sogar der Sterndamm vom Verkehr entlastet und die Emissionen in den Wohngebieten der beiden Straßen gesenkt wird, diese Behauptung wird aber in keiner Weise belegt.

In Auswertung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung sollten zwar im weiteren Verfahren die Auswirkungen auf Lärm und Lufthygiene durch den bestehenden und prognostizierten Verkehr dargelegt und Maßnahmen zu deren Minimierung festgesetzt werden, aber diese Auswirkungen bzw. Maßnahmen sind aus den ausgelegten Unterlagen nicht ersichtlich. Hier werden nur Behauptungen geäußert.

Ich rege daher an, die o.g. Auswirkungen des Bebauungsplans auf Grundlage detailliert ermittelter Prognosedaten zur Verkehrsmengenentwicklung in Abhängigkeit dieses Bebauungsplanes für die Baumschulenstraße, Sterndamm und die Karlshorster-, Siemens- und Edisonstraße sowie die künftige Straße der Bebauungspläne XVI-79 und XVI-80, zu untersuchen und dann in einer erneuten öffentlichen Auslegung darzustellen. Als Alternativvariante sollte die Beibehaltung der jetzigen Situation (versetzte Kreuzung von Rixdorfer-, Schneller- und Karlshorster Straße) mit einer Aufweitung der Rixdorfer Straße im Kreuzungsbereich zur Schnellerstraße und einem Neubau der Ampelanlage für den gesamten Knotenpunkt (ähnlich des Knotenpunktes Forsthausallee/Baumschulenstraße/Sonnenallee/Südostallee) geprüft werden.

Auch wegen der finanziellen Auswirkungen dieses Bebauungsplans auf den Bezirks- bzw. Landeshaushalt ist es geboten, die tatsächlich zu erwartenden verkehrlichen Effekte dieses Vorhabens, inklusive von alternativen Varianten, zu ermitteln.

Stellungnahme des Bezirksamtes: Den Einwänden kann nicht gefolgt werden, siehe Abwägung unter Pkt. II.4.4.2.

Die Begründung zum Bebauungsplan wird im Hinblick auf die Auswirkungen des Bebauungsplanes untersetzt.

BISS/IGT i Bürgerinitiative Stadtring Süd i Interessengemeinschaft Teltowkanal i Schreiben vom 18. Juli 2000

Zunächst möchten wir für künftige öffentliche Auslegungen anregen, dass nicht nur ein Exemplar des Begründungstextes im Amtszimmer zur Verfügung steht, damit bei mehr als einem Besucher gleichzeitige Einsichtnahme möglich ist.

Den Kreuzungsumbau Rixdorfer Straße/Schnellerstraße/Karlshorster Straße wie in der jetzt dargelegten Form halten wir für verfehlt und somit falsch. Die Verflüssigung des Verkehrs durch den Ausbau der Südostallee i Rixdorfer Straße (einschließlich des vorgesehenen Knotenumbaus) führt zu einer Attraktivitätssteigerung für den Kfz-Verkehr und steigert den Verkehrsfluß nach Oberschöneweide (Siemens-, Edisonstraße). Hier besteht eine ähnliche Situation wie in der Spreestraße. Das darf nicht Ziel der Stadtplanung sein. Bei den Planungen für den Treptower Bereich dürfen die angrenzenden Gebiete und die planungsübergreifenden Verkehrsentwicklungen nicht unberücksichtigt gelassen werden, insbesondere im Hinblick darauf, dass in Kürze Treptow und Köpenick ein gemeinsamer Bezirk sein werden und somit auch ein Stadtplanungsamt zuständig sein wird.

Gegen den vorgesehenen Kreuzungsumbau spricht insbesondere, dass, nachdem die Rixdorfer Straße zweispurig befahrbar ist, die geplante Straßenführung zur Schnellerstraße dann auf 4 Fahrspuren erweitert werden soll. Dies evtl. unter dem Gesichtspunkt einer besseren Verkehrsführung zu sehen, entbehrt jeder Logik.

Ungeklärt sind zur Zeit auch noch die Entwicklungen im Rahmen des Bebauungsplanes XV-64.

Durch die geplante neue Straßenführung würde weit mehr Fläche versiegelt. Die Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen halten wir für nicht ausreichend, was auch bereits im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Komplex XV-39 von 1993 bemängelt worden ist.

Die Einmündung der Rixdorfer Straße sollte daher also in der bestehenden Führung verbleiben. Bei Nichtrealisierung des vorliegenden Bebauungsplanes und Erhalt der jetzigen Einmündung der Rixdorfer Straße sollte die versetzte Kreuzung zusammen mit dem Knoten Karlshorster Straße/Schnellerstraße durch entsprechende Ampelschaltung geregelt werden. Weiterhin könnte durch Wegfall des Mittelstreifens auf Höhe der einmündenden Rixdorfer Straße ein Linksabbiegen stadteinwärts in die Schnellerstraße und ebenso ein Linksabbiegen aus Schnellerstraße und Karlshorster Straße in die Rixdorfer Straße möglich gemacht werden. Damit wäre die Zielsetzung dieses B-Planes mit dem für die neue Spreebrücke (u.a. Entlastung der Siemens- und Edisonstraße) in Einklang gebracht.

Stellungnahme des Bezirksamtes: Der Hinweis zur Anzahl der Begründungsexemplare während der Auslegung wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt. Den verkehrlichen Einwänden kann nicht gefolgt werden, siehe Abwägung Pkt. II.4.4.2.

II.4.4.2. Abwägung zu den in den vorgenannten Stellungnahmen vorgebrachten Einwendungen

Entlastung Baumschulenstraße

Der Umbau des Kreuzungspunktes Rixdorfer Straße/Schnellerstraße/Karlshorster Straße zu einem leistungsfähigen und sicheren Verkehrsknoten mit vielfältigen Abbiegebeziehungen ist erforderlich, um die volle Funktionsfähigkeit der bereits wiederhergestellten Straßenverbindung Südostallee/Rixdorfer Straße zu sichern. Der entstehende Straßenzug Südostallee/Rixdorfer Straße mit vollständigem Anschluss an die Schnellerstraße und Karlshorster Straße stellt als durchgängige Tangentialverbindung eine Alternativtrasse dar für die Verkehre zwischen dem Raum Neukölln und dem Nordosten Berlins, welche gegenwärtig zu einem großen Teil die Baumschulenstraße nutzen. Da die neue Trasse attraktiver und leistungsfähiger ist, wird sich eine Umverteilung dieser Verkehre aus der Baumschulenstraße in die Südostallee/Rixdorfer Straße einstellen. Hierdurch wird es nach Fertigstellung des vollständigen Straßenzuges mit Anbindung an die Schnellerstraße zu einer Verkehrsreduzierung in der Baumschulenstraße kommen.

Prognostisch ist im Südostraum Berlins durch die erwartete Bevölkerungs- und Arbeitskräfteentwicklung mit einer allgemeinen Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, welche das gesamte Straßennetz betreffen wird. Ohne das Angebot einer alternativen Tangentialverbindung zwischen Neukölln und Schöneeweide könnte das steigende Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet nicht bewältigt werden. Mit der neuen Straßenverbindung kann für die Baumschulenstraße auch langfristig eine Zunahme der Verkehrsbelastung vermieden werden.

Höheres Verkehrsaufkommen für Oberschöneeweide

Ein höheres Verkehrsaufkommen für Oberschöneeweide ist durch den durchgängig befahrbaren Straßenzug Südostallee-Rixdorfer Straße-Karlshorster Straße im Vergleich mit dem heutigen Straßennetz nicht zu erwarten. Dies ergibt sich daraus, dass heute wie auch nach dem Kreuzungsausbau nur an zwei Stellen im Raum Schöneeweide die Spree gequert werden kann (Stubenrauchbrücke und Treskowbrücke). Diese Brückenbauwerke bestimmen die gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen in Oberschöneeweide.

Die bereits heute existierenden Verkehrsströme aus dem Süden (Neukölln, Britz) in den Nordosten (Karlshorst, Mahrzahn, Hellersdorf) Berlins verteilen sich auf die beiden Brückenbauwerke und belasten bereits jetzt Oberschöneweide im Bereich Edisonstraße/ Siemensstraße.

Mit dem geplanten Umbau des Knotenpunktes sollen die derzeit existierende lokale Gefahrensituation beim Einordnen auf die Linksabbiegespur in die Karlshorster Straße beseitigt sowie vorhandene Umwegverkehre vermieden werden. Zusätzliche Verkehre in den Raum Oberschöneweide sind hiermit nicht verbunden.

SOV (Süd-Ost-Verbindung) -B-Pläne sowie FNP

Der Straßenzug Südostallee-Rixdorfer Straße ist nach Aussagen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung im geplanten Verkehrsnetz als Straße der Verbindungsfunktionsstufe III *örtliche Straßenverbindung*- eingestuft. Der geplante Neubau des Verkehrsknotens in diesem Straßenzug steht der Planung der im FNP dargestellten übergeordneten Straßenverbindung der Verbindungsfunktionsstufe II *der Süd-Ost-Verbindung*- nicht entgegen, deren Funktion im geplanten Verkehrsnetz in der Zuleitung der Verkehrsströme zur BAB A113(neu) sowie zum lt. FNP geplanten Hafen besteht.

Die im FNP Berlin enthaltene Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Zweigkanals kann einer Entlastung der Baumschulenstraße nur dienen, wenn der Bereich zwischen Späthstraße und Schnellerstraße zur Realisierung kommt. Dieser Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung ist jedoch gegenwärtig weder planungsrechtlich noch finanziell gesichert. Er erfordert die Inanspruchnahme von Kleingarten- und Friedhofsflächen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist daher nicht abzusehen, ob und wann dieser Abschnitt realisiert wird.

Der durch die Bebauungsplanverfahren XVI-79 und XVI-80 betroffene Abschnitt der Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und der Rummelsburger Landstraße soll der Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie der Erschließung des Industriegebietes Nalepastraße dienen. Die dringend erforderliche Entlastung für das Ortsteilzentrum Baumschulenweg kann durch die Realisierung dieses Straßenabschnitts jedoch nicht erreicht werden.

Die beiden Straßenabschnitte (Südostallee/Rixdorfer Straße zwischen Baumschulenstraße und Schnellerstraße sowie Süd-Ost-Verbindung zwischen Schnellerstraße und Rummelsburger Landstraße) erfüllen damit unterschiedliche Funktionen und können nicht gegeneinander aufgewogen werden. Der Bau des vierarmigen Knotens Schnellerstraße/Rixdorfer Straße/Karlshorster Straße entspricht somit den aktuellen verkehrlichen Erfordernissen.

Die Durchsetzung der Ziele des FNP Berlin wird durch das Bebauungsplanverfahren nicht beeinträchtigt.

Es ist nicht ausgeschlossen, dass bis zum Bau der Süd-Ost-Verbindung Teile der übergeordneten Verkehrsströme den Straßenzug Südostallee-Rixdorfer Straße-Karlshorster Straße nutzen werden. Für diese ist der Abbau der vorhandenen Gefahrensituation und die Vermeidung von Umweg- und Verdrängungsverkehren durch Bau einer übersichtlichen und leistungsfähigen Kreuzung notwendig.

Untersuchungen zu Lärm- und Lufthygiene

Lärm: Da es sich bei dem Bauvorhaben um den Neubau einer Straße handelt, wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) die zu erwartenden Beurteilungspegel ermittelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass an zwei Fassadenbereichen geringfügige Grenzwertüberschreitungen von 1 dB bzw. 2 dB an den

vorhandenen gewerblich genutzten Gebäuden auftreten können, wenn die prognostizierte Verkehrsbelastung von 15.000 Kfz/Tag erreicht wird.

Außerdem ist davon auszugehen, dass die bestehenden Baulichkeiten zu diesem Zeitpunkt nicht mehr vorhanden sein werden, da seitens der Eigentümer der Flächen starkes Vermarktungsinteresse besteht.

Luft: Es ist festzustellen, dass sich durch die geplante Straßenbaumaßnahme keine zusätzlichen Schadstoffbelastungen der Luft ergeben werden, da lediglich eine Umlenkung von Verkehrsströmen erfolgt. Die Straßenbaumaßnahme selbst bewirkt keine generelle Verkehrszunahme. Im Kreuzungsbereich Rixdorfer Straße /Schnellerstraße/Karlshorster Straße, welcher bereits eine hohe Grundbelastung aufweist, befindet sich keine Wohnbebauung oder andere schützenswerte Nutzung.

Verkehrsmengenermittlung

Die Ermittlungen der prognostizierten Verkehrsmengen für die Straßen des Hauptnetzes durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ergaben, dass wirksame Verbesserungen für die Verkehrssituation in Baumschulenweg, Johannisthal sowie Ober- und Niederschöneweide erst mit dem Bau der SOV erreicht werden können. Da dieser aber gegenwärtig nicht absehbar ist (keine Einordnung in die I-Planung, kein Planungsrecht), wird der geplante Neubau der Rixdorfer Straße mit vollständiger Anbindung an die Schnellerstraße und die Karlshorster Straße als Angebot einer zusätzlichen Tangentialverbindung zu einer teilweisen Umverteilung der Verkehrsströme beitragen. Hierdurch wird es in den stark belasteten Ortsteilzentren und Bahnquerungen südwestlich der B 96a sowie in Niederschöneweide zu einer Entspannung kommen. Es ist gleichfalls nicht mit zusätzlichen Belastungen für Oberschöneweide zu rechnen (siehe oben).

Alternative Neubau einer aufgeweiteten LSA bei der bestehenden Verkehrslösung

Der geplante Knotenpunkt wird aus Gründen der Begreifbarkeit, der Übersichtlichkeit, der Verkehrssicherheit, der Knotenpunktsgeometrie, der Leistungsfähigkeit und der Stadtgestaltung vierarmig ausgeführt.

Die Beibehaltung der heutigen versetzten Einmündungen in die Schnellerstraße ist zwar prinzipiell möglich, weist aber erhebliche verkehrstechnische Nachteile hinsichtlich Koordinierung und Leistungsfähigkeit auf. Es treten zusätzliche Halte- und Wartezeiten auf gegenüber einem einfachen Knoten. Da der Linksabbiegeverkehr aus der Schnellerstraße in die Karlshorster Straße nach wie vor nur über einen Fahrstreifen abgewickelt werden könnte, ist bei Überlastung zu befürchten, dass die aus der Rixdorfer Straße einbiegenden Fahrzeuge den Geradeausverkehr der Schnellerstraße blockieren. Bei dem geplanten Einzelknoten besteht diese Gefahr der gegenseitigen Behinderung verschiedener Verkehrsströme nicht, da eventueller Rückstau außerhalb des lichtsignalisierten Knotens gehalten wird. Der bisherige Linksabbiegeverkehr in Richtung Karlshorster Straße wird sich nach Herstellung der geplanten Verkehrslösung auf drei Fahrspuren verteilen, wovon sich zwei in der Zufahrt Rixdorfer Straße befinden.

Selbst bei einer aufwändigen und auch störanfälligen verkehrsabhängigen Steuerung einer aufgeweiteten LSA ist insgesamt mit einer geringeren Leistung als bei dem geplanten kompakten vierarmigen Knoten zu rechnen.

Eine über zwei versetzte Einmündungen aufgeweitete LSA ist weiterhin mit höheren Bau- und Betriebskosten verbunden.

Geplante Verkehrslösung

Die Aufteilung des Straßenraums ist nicht Bestandteil des B-Plan-Verfahrens.

Die leistungsfähige Verkehrsabwicklung am neuen Knoten bedingt eine kurze Grünzeit für den aus der Rixdorfer Straße ausfließenden Verkehr. Auf Grund der hier erwarteten Verkehrsmenge ist eine Aufweitung der Rixdorfer Straße in der Zufahrt zum Knotenpunkt erforderlich. Mit Verbreiterung der Abfahrt in die Rixdorfer Straße soll die Möglichkeit der Erschließung der angrenzenden Bauflächen offen gehalten werden.

Eingriffs- und Ausgleichs-Maßnahmen

Das Plangebiet des Bebauungsplanes XV-39a besteht aus gewerblich genutzten Flächen mit einem hohen Versiegelungsgrad, die teilweise unter Altlastenverdacht stehen. Es handelt sich daher nicht um einen Eingriff in sensible Natur- und Landschaftsbereiche. Die Auswirkungen des geplanten Bauvorhabens wurden in einem Eingriffsgutachten mit folgendem Ergebnis untersucht. Unter Berücksichtigung der Bestandssituation wurde festgestellt, dass der durch die geplante Straßenbaumaßnahme verursachte Eingriff in Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen soweit ausgeglichen werden kann, dass keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen auf den Naturhaushalt verbleiben und das Landschaftsbild neu gestaltet wird (siehe auch unter Punkt II.4.5.). Dem Einwand wird nicht gefolgt.

GASAG mit Schreiben vom 18. Juli 2000

Zu den Zielen des o. g. Bebauungsplanentwurfes bestehen seitens der GASAG keine Einwände. Von uns sind derzeit keine Änderungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen an unserem Anlagenbestand vorgesehen. Die Maßnahmen zum Korrosionsschutz der HD DN 500 St in der Schnellerstraße, der HD DN 150 St in der Rixdorfer Straße und der HD DN 300 St in der Karlshorster Straße sind abgeschlossen. In diesem Zusammenhang wurden auch Dükerungen dieser Leitungen unter den Leitungen der BWB realisiert.

Sicherung der Leitungsrechte von GASAG-Anlagen

In der Rixdorfer Straße sind eine Hochdruckgasleitung HD DN 150/200 St sowie zwei Niederdruckgasleitungen ND DN 300 St und ND DN 150/300 St vorhanden. Von der am nördlichen Gehweg der Rixdorfer Straße gelegenen Ortsdruckregelanlage TR-04 werden die Ortsteile Johannisthal und Niederschöneweide mit Gas versorgen.

Die vorhandene Rixdorfer Straße vom Abzweig der geplanten neuen Straße zur Schnellerstraße soll als öffentliches Straßenland entwidmet und an einen privaten Investor verkauft werden mit der Auflage, daß diese Fläche nicht überbaut werden darf und weiterhin das Fahrrecht und die Leitungsrechte beibehalten werden. (Nachfolgend wurden Hinweise zur Übernahme von Formulierungen in den Kaufvertrag und weitere nicht B-Plan-relevante Hinweise gegeben.)

Geplanter Straßenneubau im Bebauungsplan XV-39 a

Zur Leitungsrechtsicherung unseres Anlagenbestandes konnten bisher keine schriftlichen Bestätigungen seitens des Bezirksamtes an uns gegeben werden. Die Straßenflächenaufteilung der

neuen Straße ist nicht Gegenstand des TÖB-Verfahrens. Aufgrund der fehlenden schriftlichen Bestätigung wollen wir Sie trotzdem darauf hinweisen, daß u. U. eine Umlegung der o. g. Gasleitungen innerhalb der neuen Straße notwendig werden könnte. Deshalb bitten wir Sie, im Gehweg der neuen Straße eine Trassenreservierung für eine Gasleitung ND DN 300 und im Gehweg oder in der Fahrbahn eine Trassenreservierung für eine Gasleitung HD DN 200 vorzusehen. Im Rahmen der BPU-Erarbeitung durch das Straßen- und Grünflächenamt werden wir die Leitungsreservierungen ebenfalls beantragen. Die Legungen hängen davon ab, ob die alten Leitungen verbleiben können oder umgelegt werden müssen.

In den bisher vom SGA vorliegenden Planungsunterlagen für den Straßenausbau sind keine Höhenangaben enthalten. Dem entsprechend können von uns noch keine Aussagen zu eventuellen Folgemaßnahmen am Gasleitungsnetz in den Anschlußbereichen zu den vorhandenen Straßenflächen durch Minderdeckungen getroffen werden. Wir gehen aber davon aus, daß aufgrund der vorhandenen umliegenden Bebauung die vorhandenen Höhenordinaten weitestgehend beibehalten werden. Im gegenteiligen Fall bitten wir um entsprechende Informationen und Rücksprachen.

Stellungnahme des Bezirksamtes:

Die Information zu Änderungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen im Anlagenbestand der GASAG werden zur Kenntnis genommen und wurden dem Straßen- und Grünflächenamt Treptow zugeleitet. Eine Entwidmung von bisherigen öffentlichen Verkehrsflächen ist im B-Plan XV-39a nicht vorgesehen. Eine Sicherung von Leitungsrechten im öffentlichen Straßenland ist regelmäßig nicht erforderlich.

Die Ausführungen zum Straßenneubau betreffen nicht das Bebauungsplanverfahren und wurden ebenfalls an das Straßen- und Grünflächenamt weitergeleitet.

DB Imm mit Schreiben vom 29.08.2000

Aus den eingereichten Unterlagen ist ersichtlich, dass der Bebauungsplan an die oben genannte Strecke grenzt. Gemäß Artikel 1 § 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz i EneuOG i vom 27.12.1993 ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn Verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstücksteile, über die die Deutsche Bahn AG gemäß Artikel 1, § 22 EneuOG Verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5, § 18 EneuOG als planfestgestellte Bahnanlagen zu verstehen sind.

Nach Prüfung in Abstimmung mit DB Cargo teilen wir Ihnen mit, dass dem bebauungsplan unter der Voraussetzung zugestimmt wird, dass die Nutzbarkeit der als Zuführungsgleise von DB Cargo in diesem Bereich bestellten Gleise 26 (definiert von Weiche 15b bis Weiche 52) sowie Gleis 268 (definiert von Weiche 7 bis Weiche 106) hiervon nicht beeinträchtigt wird. Die Nutzung endet vor der Rixdorfer Straße (Gleisendabschluss ca. 15 m vor Straßenbeginn).

(Zusätzlich wurden weitere, nicht B-Plan-relevante Hinweise gegeben.)

*Stellungnahme des Bezirksamtes:
Die Hinweise werden berücksichtigt.*

Mit Schreiben vom 11.10.1994 wurde durch das Stadtplanungsamt Treptow die Freigabe der Flächen des damaligen B-Plans XV-39 vom planfestgestellten Zweck beantragt. Mit Schreiben vom 13.10.95 an das Eisenbahnbundesamt hat die DB AG, Zentralbereich Immobilien der Einbeziehung von planfestgestelltem Bahngelände in die bezirkliche Planung zugestimmt und die Veranlassung der Entwidmung erbeten. In einem weiteren Schreiben vom 30.08.1996 an das Stadtplanungsamt erklärte die DB AG, Zentralbereich Immobilien, dass Voraussetzung für das Entwidmungsverfahren die Beurkundung eines Grundstückskaufvertrages ist. Die Verhandlungen zwischen der DB AG und dem Bezirksamt Treptow zum Erwerb der für den Straßenbau benötigten Flächen stehen kurz vor dem Abschluss. Wir gehen davon aus, dass eine Entwidmung des planfestgestellten Geländes vor Festsetzung des Bebauungsplanes erfolgt sein wird. Die benannten Gleise, deren Nutzbarkeit durch den B-Plan nicht beeinträchtigt werden darf, befinden sich außerhalb des B-Plan-Geltungsbereiches und werden durch die geplante Baumaßnahme nicht betroffen. Die weiteren Hinweise zu Bau und Betrieb der Straße sind nicht B-Plan-relevant und werden dem Straßenbaulastträger zugeleitet.

II.4.5. Eingriffe in Natur und Landschaft

Entsprechend § 1a BauGB sind die Belange von Natur und Landschaft in der Abwägung nach § 1 Abs. 6 zu berücksichtigen. Aus diesem Grund ist eine Bewertung des Eingriffes in Natur und Landschaft unter Berücksichtigung vorhandener Baurechte erforderlich.

Für den Bebauungsplan XV-39a ist davon auszugehen, daß sich für die geplanten Erschließungsmaßnahmen kein Planungsrecht nach § 34 BauGB ableiten läßt. Im Plangebiet wird eine brachgefallene Gewerbefläche in eine öffentliche Straßenverkehrsfläche umgewandelt, die Straßenbaumaßnahme stellt somit einen Eingriff in Natur und Landschaft dar.

Als Grundlage zur Abwägung der Belange von Natur und Landschaft wurde ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag erstellt, deren Ergebnisse folgend kurz zusammengefaßt werden.

Die Flächen im Plangebiet sind aufgrund der Vornutzung anthropogen überformt. Den größten Teil der Flächen im Plangebiet nehmen die vollversiegelten Verkehrs- und Gebäudeflächen ein, die bedingt durch ihren Versiegelungsgrad nicht naturhaushaltswirksam sind. Die restlichen Flächen sind unversiegelt, eine Teilfläche davon wird derzeit als Parkplatz genutzt. Auf dieser Fläche befinden sich zum Teil Bauschuttablagerungen. Auf weiteren kleineren Teilflächen befindet sich Vegetationsbestand, welcher einen Gehölzbestand, der nicht nach der Baumschutzverordnung Berlin geschützt ist und eine ruderale Staudenflur aufweist. Außerdem sind 6 nach der Baumschutzverordnung Berlin geschützte Einzelbäume ökologisch bedeutsam.

Mit der Ausweisung im Bebauungsplan soll der Neubau einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert werden. Trotzdem die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Bestandteil des Bebauungsplanes ist, wird, um den Eingriff in seiner Erheblichkeit quantifizieren zu können, bei der Eingriffsbewertung davon ausgegangen, daß neben der vollversiegelten Straßenverkehrsfläche ein teilversiegelter Geh- und Radweg sowie eine Fläche mit Verkehrsbegleitgrün (Rasen, Bodendecker, Solitärgehölze, Bäume) errichtet werden (Vorentwurf zur Rixdorfer Straße, erstellt durch das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt).

Die Umsetzung der Planung bietet sehr wenige Möglichkeiten zur Vermeidung des Eingriffes in Natur und Landschaft. Lediglich ein Erhalt von einzelnen geschützten Bäumen und eine Einordnung dieser in die aktuelle Straßenplanung (Geh- und Radwegbereich) wird als Vermeidungsmaßnahme gesehen.

Aus der Planung resultieren folgende schutzgutbezogene Auswirkungen:

Vorhandene vollversiegelte Verkehrs- und Gebäudeflächen werden durch vollversiegelte Straßenverkehrsflächen sowie durch einen teilversiegelten Geh- und Radweg ersetzt. Dabei reduziert sich bei Umsetzung der Planung der Anteil an vollversiegelten Flächen im Vergleich zur Bestandssituation. Die neu geschaffenen vollversiegelten und teilversiegelten Flächen erhöhen sich mit ihrer Gesamtfläche im Vergleich zur vorhandenen Versiegelungsfläche im Bestand, wobei sich der Anteil an Flächen, welche im geringen Umfang naturhaushaltswirksam sind, durch die Herstellung des Rad- und Fußweges in einem wasser- und luftdurchlässigen Aufbau erhöht.

Bis auf einen abschließend zu prüfenden Erhalt einzelner geschützter Bäume und deren Einordnung in den geplanten Geh- und Radweg wird der vorhandene Vegetationsbestand vollständig vernichtet.

Bezüglich des Schutzgutes Wasser ist davon auszugehen, daß sich der Anteil an vollversiegelten Flächen (Straßenverkehrsfläche), welche für die Versickerung von Niederschlagswasser funktionslos sind, bei Umsetzung der Planung verringern wird. Der Anteil an teilversiegelten Flächen (Geh- und Radweg) erhöht sich, welche jedoch in einem geringen Umfang zur Grundwasserneubildung beitragen. Die neu anzulegenden Vegetationsflächen stehen zur Versickerung von Niederschlagswasser vollständig zur Verfügung und übernehmen somit eine besondere Bedeutung innerhalb des Versickerungskonzeptes. Zum Schutzgut Klima ist einzuschätzen, daß sich das Plangebiet aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der häufig auftretenden Verkehrsstaus an der Schnellerstr. und der Rixdorfer Str. im klimatisch belasteten Bereich befindet. Durch die veränderte Straßenführung entsprechend der Planung ist nicht davon auszugehen, daß der Planbereich klimatisch entlastet wird. Trotz eines anzunehmenden verringerten Stauaufkommens im Kreuzungsbereich Rixdorfer Str. i Schnellerstr. ist ein hohes Verkehrsaufkommen auch zukünftig zu erwarten, von dem auch weiterhin eine hohe Schadstoffbelastung ausgehen wird.

Beim Schutzgut Landschaftsbild kommt es zu einer Veränderung derart, daß ein brachgefallener Gewerbestandort in eine Straßenverkehrsfläche umgewandelt wird. Durch eine städtebauliche Neuordnung und die Einordnung von Verkehrsgrünflächen mit Straßenbäumen erfährt das Orts- und Landschaftsbild eine Aufwertung.

Durch die Berücksichtigung folgender Maßnahmen bei der Straßenplanung kann der durch die Bebauung verursachte Eingriff in Natur und Landschaft gemindert bzw. ausgeglichen werden:

- Durchführung von bodenverbessernden Maßnahmen zur Anlage von Vegetationsflächen
- Begrünung der Vegetationsflächen mit Rasen, Bodendeckern, Solitärgehölzen und Bäumen
- Anlage eines teilversiegelten Rad- und Gehweges

Die Anlage von Versickerungsflächen innerhalb der Verkehrsgrünflächen wirkt sich ebenfalls eingriffsmindernd auf das Schutzgut Wasser aus.

Da die Bestandsflächen einen sehr hohen Grad an anthropogener Beeinflussung und einen geringen Vegetationsanteil aufweisen, kann der Eingriff in Natur und Landschaft durch die Einordnung von Vegetationsflächen mit Straßenbäumen, Gehölzen und Rasenflächen und eine Anlage des Geh- und Radweges im wasser- und luftdurchlässigen Aufbau bezüglich der Schutzgüter Boden, Wasser und Klima vollständig ausgeglichen werden. Beim Schutzgut Biotop wird der Eingriff durch og. Maßnahmen zu 93 % ausgeglichen, es ist jedoch davon auszugehen, daß bei Umsetzung der Planung bei diesem Schutzgut keine erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen verbleiben.

Das Landschaftsbild wird bei der Realisierung der Straßenbaumaßnahme neu gestaltet.

Ergebnis:

Auf Grundlage des Gutachtens und nach Abwägung aller Belange ist folgendes Fazit festzuhalten:

Bezogen auf den Geltungsbereich des B-Planes XV-39a ist davon auszugehen, daß der Eingriff in Natur und Landschaft in Bezug auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Klima vollständig ausgeglichen werden kann, so dass keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes verbleiben.

Das im Geltungsbereich des B-Planes XV-39a verbleibende Defizit von 7 % im Bereich des Schutzgutes Biotop ist Bestandteil des Abwägungsprozesses. Dabei waren neben den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch infrastrukturelle Belange zu berücksichtigen.

Durch den Bau der künftigen Rixdorfer Straße und der Herstellung eines leistungsfähigen Knotens Schnellerstraße/Karlshorster Straße/künftige Rixdorfer Straße soll die volle Funktions- und Leistungsfähigkeit des bereits fertiggestellten Abschnittes der Südostallee zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße hergestellt werden. Erst damit kann das Ziel erreicht werden, die hoch frequentierte Baumschulenstraße zu entlasten und damit die dortigen Wohnverhältnisse zu verbessern. Gleichzeitig können damit lokale Gefahrensituationen im Kreuzungsbereich Rixdorfer Straße/Schnellerstraße beseitigt werden und die ordnungsgemäße Führung der Verkehrsströme erfolgen. Der Herstellung der geplanten öffentlichen Straßenverkehrsfläche wurde daher Priorität eingeräumt. Der Bebauungsplan dient der Herstellung und Sicherung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung.

Vor diesem Hintergrund wird auf einen vollständigen Ausgleich im Bereich des Schutzgutes Biotop im Rahmen der Abwägung verzichtet.

II.4.6. Begründung der Planfestsetzungen

Öffentliche Straßenverkehrsfläche

Die Straßenverbindung Edisonstraße i Siemensstraße i Karlshorster Straße i Rixdorfer Straße i Südostallee ist als örtliche Straßenverbindung (Stufe III) in das geplante Hauptverkehrsnetz eingeordnet. Als Ergänzung der laut FNP Berlin geplanten übergeordneten Hauptverkehrsstraße Süd-Ost-Verbindung entlang des Britzer Verbindungskanal muss sie für den Zeitraum, in dem die SOV noch nicht existiert, deren Funktion übernehmen. Auf Grund der gegenwärtig eingeschränkten Verkehrsbeziehung ist die Rixdorfer Straße im heutigen übergeordneten Straßennetz von Berlin als Straße der Verbindungsfunktionsstufe IV und damit als Ä weitere Straße von besonderer Bedeutung eingeordnet.

Der Straßenzug verbindet die Ortsteile Oberschöneweide, Niederschöneweide und Baumschulenweg miteinander; gleichzeitig stellt er über die Sonnenallee den Anschluss nach Neukölln und über die Treskowallee den Anschluss in Richtung Karlshorst her. Die Rixdorfer Straße ist damit Bestandteil einer gesamtstädtischen tangentialen Verbindung, die von Hohenschönhausen über Lichtenberg (Friedrichsfelde, Karlshorst) und Köpenick (Oberschöneweide) nach Treptow (Baumschulenweg) und nach Neukölln führt. Durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wird für die Rixdorfer Straße eine Belegung von 15.000 Kfz/24h prognostiziert.

Durch die Anbindung bzw. Kreuzung der radial verlaufenden Straßenzüge Rummelsburger Straße i An der Wuhlheide und Köpenicker Landstraße i Schnellerstraße i Adlergestell bestehen leistungsfähige Verbindungen zur Innenstadt und in das Stadtrandgebiet.

Auf dem Abschnitt dieser Tangentialverbindung zwischen Straße An der Wuhlheide und B 96a werden bis zu 32.500 Kfz/Werktag gezählt. Der Knotenpunkt Schnellerstraße (B 96a)/ Karlshorster Straße/ Rixdorfer Straße ist dabei ein sehr wichtiger Verteilerpunkt, in dem die Tangentialverbindung die sogenannte Süd-Ost-Radiale als Zuführung zur A 113 und zur A 10 erreicht. Die 1998 gezählten

Verkehrsbelegungen von bis zu 58.400 i 61.200 Kfz/Werhtag auf der Schnellerstraße und 30.200 Kfz/Werhtag auf der Karlshorster Straße unterstreichen die hohe verkehrliche Bedeutung des Knotenpunktes.

Durch den vorhandenen Versatz zwischen Rixdorfer Straße und Karlshorster Straße sind verschiedene Fahrbeziehungen heute nicht oder nur eingeschränkt möglich. Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit entsprechen nicht den verkehrlichen Anforderungen. Auf Grund des Fehlens der Verkehrsverbindung Karlshorster Straße i Rixdorfer Straße wird ein großer Teil des Tangentialverkehrs in Richtung Westen als Versatzverkehr von der Karlshorster Straße über Schnellerstraße, Köpenicker Landstraße und Baumschulenstraße zur Sonnenallee geführt, womit unverträgliche Beeinträchtigungen für die Wohn- und Geschäftsfunktion der Baumschulenstraße als Ortsteilzentrum von Baumschulenweg verbunden sind. Die ungenügenden Verkehrsbeziehungen zwischen Rixdorfer und Karlshorster Straße führen zu einer Verkehrsgefährdung direkt am vorhandenen Knoten oder zu Umwegverkehren, die wiederum andere Bereiche belasten. Der Umbau des Knotenpunktes Rixdorfer Straße/Schnellerstraße/Karlshorster Straße ist deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit unerlässlich.

Mit der Wiederherstellung der Straßenverbindung zwischen Baumschulenstraße und Kieffholzstraße im Verlauf der Südostallee (Wiederaufbau Brücke über den Britzer Verbindungskanal und Straßenbau) wurde eine Teilvoraussetzung für die Entlastung der Baumschulenstraße vom übergeordneten und örtlichen Durchgangsverkehr geschaffen. Die gegenwärtige Verkehrsbelegung der Rixdorfer Straße von ca. 6.500 Kfz/Werhtag zeigt, dass sich das Verkehrsverhalten nur schrittweise an die neue Verkehrsverbindung anpasst. Nach Umbau des Knotenpunktes Rixdorfer Straße/Schnellerstraße zu einer leistungsfähigen Anbindung wird eine weitere Reduzierung des Transitverkehrs auf der Baumschulenstraße erwartet. Dies wird dazu führen, dass sich der Verkehr auf der Baumschulenstraße trotz des besonders im Südostraum Berlins allgemein zunehmenden Verkehrsaufkommens nicht erhöhen wird, sondern es findet eine Umverteilung dieses Verkehrs statt.

Da durch den Umbau des Knotenpunktes heutige Umwegverkehre über die Südostallee und den Sterndamm zur Grünauer Straße entfallen können, wird es auch hier zu Entlastungen kommen.

Ein höheres Verkehrsaufkommen für Oberschöneweide ist durch den durchgängig befahrbaren Straßenzug Südostallee-Rixdorfer Straße-Karlshorster Straße im Vergleich mit dem heutigen Straßennetz nicht zu erwarten. Dies ergibt sich daraus, dass heute wie auch nach dem Kreuzungsausbau nur an zwei Stellen im Raum Schöneweide die Spree gequert werden kann (Stubenrauchbrücke und Treskowbrücke). Diese Brückenbauwerke bestimmen die gegenwärtigen Verkehrsbeziehungen in Oberschöneweide. Die bereits heute existierenden Verkehrsströme aus dem Süden (Neukölln, Britz) in den Nordosten (Karlshorst, Mahrzahn, Hellersdorf) Berlins verteilen sich auf die beiden Brückenbauwerke und belasten bereits jetzt Oberschöneweide im Bereich Edisonstraße/Siemensstraße. Eine wirksame Entlastung von Ober- und Niederschöneweide sowie eine generelle Neuregelung der Verkehrsbeziehungen kann erst mit dem Bau der neuen Brücke über die Spree im Zuge der Süd-Ost-Verbindung erreicht werden.

Die im B-Plan-Verfahren XV-39a geplante Verkehrsfläche soll die Herstellung der Fahrbahnen mit entsprechenden Abbiegespuren, beidseitiger Rad- und Gehwege sowie von straßenbegleitendem Grün ermöglichen.

Bei der Anlage von Radwegen ist zu berücksichtigen, dass der Straßenzug Rixdorfer Straße/Karlshorster Straße Bestandteil der durch die Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe 1993 beschlossenen bezirksübergreifenden Fahrradrouten Umlandroute 9 (Zentrum-Erkner) sowie Tangentenroute 8 (Köpenick bis Dahlem) ist.

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

(Katalog 4.10)

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB

Die Aufteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Baulasträger für diese Flächen ist das Straßen- und Grünflächenamt. Ihm obliegen die verkehrstechnischen Belange und die aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlichen Anpassungen; darüber hinaus dürfen notwendige Veränderungen der unterirdischen Leitungsnetze nicht behindert werden.

Immissionsschutz

Die künftige Rixdorfer Straße wird nach ihrem Bau und der Anbindung an die Schnellerstraße /Karlshorster Straße zu einer Lärmbelastung der umliegenden Gebiete führen. Da es sich bei dem Bauvorhaben um den Neubau einer Straße handelt, wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung gemäß 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) die zu erwartenden Beurteilungspegel ermittelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass an zwei Fassadenbereichen der vorhandenen gewerblich genutzten Gebäude geringfügige Grenzwertüberschreitungen von 1 dB bzw. 2 dB auftreten können, wenn die prognostizierte Verkehrsbelastung erreicht wird. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die bestehenden Baulichkeiten zu diesem Zeitpunkt nicht mehr vorhanden sein werden, da seitens der Eigentümer der Flächen starkes Vermarktungsinteresse besteht. Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder i wälle sind städtebaulich nicht in die künftige Rixdorfer Straße integrierbar. Für die künftige Nutzung, innerhalb des Bebauungsplangebietes XV-39b sind passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen. Textliche Festsetzungen zum passiven Schallschutz müssen im weiteren Verfahren des Bebauungsplanes nicht mehr festgesetzt werden, da aufgrund der veränderten Bauordnung u.a. die technischen Regeln zum Schallschutz (DIN 4109 i Schallschutz im Hochbau; Anforderungen und Hochbau; Anforderungen und Nachweise; Ausführungsbeispiele und Rechenverfahren) als Technische Baubestimmungen eingeführt sind.

Erforderlichkeit der Inanspruchnahme privater Flächen für die planungsrechtliche Sicherung von öffentlichen Straßenverkehrsflächen

Für die Realisierung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche werden unter anderem private Flächen und Flächen der Deutschen Bahn AG in Anspruch genommen. Mit der Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist ein Eingriff in privates Eigentum verbunden. Diese Flächen sind für den Eigentümer nicht mehr frei verfügbar.

Mit den Eigentümern Deutsche Bahn AG und KFZ-Service e.G. i.L. besteht Einigkeit im Hinblick auf die Übereignung der Flächen (Pkt. I.2.1. Eigentumsverhältnisse).

Vor der Planaufstellung wurde untersucht, inwiefern geeignete landeseigene Flächen im Umfeld zur Verfügung stehen, die den Anforderungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung, speziell für die Herstellung eines leistungsfähigen Knotenpunktes gerecht werden.

Die Untersuchungen ergaben, daß im Umfeld des Bebauungsplangebietes zwar landeseigene Flächen vorhanden sind, diese aber durch andere Nutzungen belegt sind und den verkehrlichen Anforderungen nicht gerecht werden. Sie stehen daher für die Umsetzung der Planungsziele nicht zur Verfügung bzw. kommen nicht in Betracht. Die im Ergebnis dieser Untersuchung geplante Fläche wurde mangels alternativer Standorte und aufgrund der vorhandenen, ungeordneten städtebaulichen Situation in diesem Gebiet gewählt. Da ein Ausweichen auf landeseigene Flächen nicht möglich war, mußte auch auf das härteste Mittel ,die Inanspruchnahme privater Flächen zur Herstellung und Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zurückgegriffen werden.

Andere unbebaute private Grundstücke, die eine Umsetzung der planerischen Ziele ermöglichen, standen nicht zur Verfügung.

III. Auswirkungen des Bebauungsplanes

Auswirkungen auf die Umwelt

Bei dem Ausbau der Südostallee (Wiederaufbau der Brücke über den Britzer Zweigkanal sowie Straßenbau zwischen Baumschulenstraße und Kieholzstraße) handelte es sich um die Wiederherstellung eines ehemals vorhandenen Straßenzuges. Diese Maßnahme wurde mit den einzelnen Senatsverwaltungen abgestimmt, wobei landschaftsplanerische Belange berücksichtigt wurden. Die Aufnahme der erforderlichen Mittel in die Investitionsplanung ist erfolgt. Die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung war nicht erforderlich, da es sich hier nicht um den Neubau oder die Änderung einer Bundesfernstraße sondern lediglich um die Wiederherstellung einer ehemals existierenden Straße handelte.

Die geplante Straßenbaumaßnahme stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft dar, deren Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter sowie Maßnahmen zu deren Vermeidung, Minderung und Ausgleich unter Punkt II.4.5. näher beschrieben wurden. Für das Bebauungsplangebiet im Umfeld gewerblicher Nutzungen entstehen durch die geplante Straßenführung erhöhte Lärm- und Schadstoffemissionen.

Gleichzeitig können jedoch die Emissionen in den Wohngebieten Baumschulenstraße und Sterndamm reduziert werden.

Auswirkungen auf den Verkehr:

Der entstehende Straßenzug Südostallee/Rixdorfer Straße mit vollständigem Anschluss an die Schnellerstraße und Karlshorster Straße stellt als durchgängige Tangentialverbindung eine Alternativtrasse dar für die Verkehre zwischen dem Raum Neukölln und dem Nordosten Berlins, welche gegenwärtig zu einem großen Teil die Baumschulenstraße nutzen. Da die neue Trasse attraktiver und leistungsfähiger ist, wird sich eine Umverteilung dieser Verkehre aus der Baumschulenstraße in die Südostallee/Rixdorfer Straße einstellen. Hierdurch wird es nach Fertigstellung des vollständigen Straßenzuges mit Anbindung an die Schnellerstraße zu einer Verkehrsreduzierung in der Baumschulenstraße kommen.

Prognostisch ist im Südostraum Berlins durch die erwartete Bevölkerungs- und Arbeitskräfteentwicklung mit einer allgemeinen Erhöhung des Verkehrsaufkommens zu rechnen, welche das gesamte Straßennetz betreffen wird. Ohne das Angebot einer alternativen Tangentialverbindung zwischen Neukölln und Schöneeweide könnte das steigende Verkehrsaufkommen in diesem Gebiet nicht bewältigt werden. Mit der neuen Straßenverbindung kann für die Baumschulenstraße auch langfristig eine Zunahme der Verkehrsbelastung vermieden werden.

Immissionsbelastung

Durch den Bau der künftigen Rixdorfer Straße und den Ausbau des Knotenpunktes Karlshorster Straße/Schnellerstraße /Rixdorfer Straße ist hier mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Damit ist eine Zunahme von Verkehrslärm und Schadstoffbelastung zu erwarten. Die Filterfunktion von Vegetation kann lokal zur Minderung der Schadstoff- und Staubkonzentration beitragen. Der Beitrag zur Verbesserung der Lufthygiene durch Baumpflanzungen im Straßenraum ist allerdings begrenzt.

Der steigenden Lärmbelastung kann lediglich mit passiven Schallschutzmaßnahmen in den straßenbegleitenden Gebäuden begegnet werden, da sich innerhalb des Straßenraumes die Lärmbelastung kaum reduzieren läßt (siehe auch unter Pkt. II.4.6. Immissionsschutz).

Psychologisch positive Wirkung hinsichtlich der subjektiv empfundenen Beeinträchtigungen durch den Verkehr haben sicherlich die Gliederung des Straßenraumes durch die Anlage von Pflanzstreifen und Bäumen.

Auswirkungen auf die derzeitigen Nutzungen

Durch den Bau der künftigen Rixdorfer Straße werden Entmietungen bzw. Ersatzmaßnahmen notwendig, sofern die Mietverträge nicht durch ihre zeitliche Befristung auslaufen.

Sofern Ansprüche nach § 180/181 BauGB bestehen, die mittels Antrag geltend zu machen und zu prüfen sind, müssen entsprechende Mittel eingeplant werden.

Altlastensanierung:

Ausgehend von den durchgeführten Bodenuntersuchungen besteht für das Bebauungsplangebiet kein Sanierungserfordernis.

Bei Bodeneingriffen sind die Wiedereinbauwerte für Böden nach der gültigen Berliner Liste 1996 zu beachten.

Hier sind auch geringfügig schadstoffbefrachtete Aushubböden innerhalb von Wasserschutzgebieten nicht für den Wiedereinbau freizugeben, sondern durch völlig schadstoffreies Material zu ersetzen.

Abbruchmaßnahmen:

Voraussetzung für die Realisierung des Bebauungsplanes ist der Abriß vorhandener Nebengebäude.

Finanzielle Auswirkungen:

Die Straßenbaumaßnahme Neubau des Straßenzuges Rixdorfer Straße, Kreuzungsbereich Schnellerstraße, Karlshorster Straße ist mit 4 Mio. DM in der Investitionsplanung des Landes Berlin für 1999 i 2003 (beginnend ab 2001) enthalten. Zur Verwirklichung des Bebauungsplanes müssen die Grundstücksflächen, die sich nicht im Eigentum des Landes Berlin befinden und als Straßenverkehrsflächen vorgesehen sind, erworben werden. Finanzielle Mittel für den Grunderwerb

wurden durch das Bezirksamt Treptow im Oktober 1998 bei der Senatsverwaltung für Finanzen beantragt.

IV. Verfahren

- **Bezirksamtsbeschuß zur Aufstellung** des Bebauungsplanes XV-39 am 08.12.1992, BA-Beschluß 155/92

- Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. 64 vom 30.12.92

- **Frühzeitige Beteiligung der Bürger** an der Bauleitplanung (gemäß §3 (1)BauGB) vom 13. Mai 1993 bis 22. Juni 1993

Veröffentlichung am 18.05.1993 in den Tageszeitungen

Öffentliche Darlegung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB zu dem Vorentwurf des Bebauungsplanes XV-39 im Bezirk Treptow, Ortsteil Niederschöneweide fand vom 13. Mai 1993 bis zum 22. Juni 1993 im Stadtplanungsamt Treptow, Diensträume Rudower Chaussee 4, statt. Die Ausstellung wurde von 11 Bürgern besucht. Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung haben zwei Bürgergruppen (Einwohner der Rixdorfer Straße, Bürger der Südostallee), drei Einzelpersonen sowie die Vermögensverwaltungsgesellschaft Lacke und Farben Äußerungen zu den Planungszielen abgegeben.

Ausgelegter Plan:

Vorentwurf zum Bebauungsplan XV-39 im Maßstab 1:1000

Planungskonzept und die beabsichtigte Ausweisung des Vorentwurfes zum Bebauungsplan XV-39:
- Planungsrechtliche Sicherung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche für die Herstellung eines vierarmigen Knotenpunktes zwischen Schnellerstraße, Karlshorster Straße und zukünftiger Rixdorfer Straße

Für schriftliche Stellungnahmen wurde für die interessierten Bürger ein vorgefertigtes Blatt bereitgehalten, welches auch zur Stellungnahme genutzt wurde.

- Beschluß über die Auswertung der Äußerungen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am 06. September 1994 - BA-Beschluß 117/94
- Information der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen - Abt. II, der Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe - Abt. III und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz - Abt. II, über den Beschluß über die Auswertung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung am 17.10.94

- **Beteiligung der Träger öffentlicher Belange** in der Zeit vom 09. Dezember 1994 - 27. Januar 1995

Verfahren

Gemäß § 4 Abs.1 BauGB sowie § 4 Abs.2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches wurden 32 Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, um schriftliche Stellungnahme zum Bebauungsplanvorentwurf XV-39 gebeten. Zur Information erhielten die TÖB mit Anschreiben vom 05.12.94 den Vorentwurf des Bebauungsplanes mit Begründung. Als Termin der Stellungnahme galt der 27.01.95. Dem Bezirksamt Köpenick (Nachbarbezirk) wurden die Unterlagen am 08.02.1995 nachgereicht.

Insgesamt gingen 24 Stellungnahmen ein, die grundsätzlich alle bearbeitet wurden. Für die angeschriebenen Träger öffentlicher Belange, die sich nicht äußerten, wird davon ausgegangen, daß sie mit dem Planentwurf einverstanden sind. In den eingegangenen Stellungnahmen äußerten 4 Träger öffentlicher Belange Bedenken (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz II E, Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe, Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie und Polizeipräsident Berlin / Verwaltung / Straßenverkehrsbehörde). 9 Behörden bzw. Stellen gaben Anregungen und Hinweise zu dem Bebauungsplanvorentwurf ab.

Von 11 Behörden bzw. Stellen wurden keine Bedenken geäußert oder Hinweise und Anregungen gegeben.

Innerhalb des Verfahrens wurden außerdem 9 Fachämtern des Bezirksamtes Treptow die Unterlagen zur Information übersandt. Von 2 Ämtern der Abteilung Bau-, Wohnungswesen und Umwelt wurden schriftliche Stellungnahmen eingereicht. Deren Abwägung erfolgte im Rahmen des Verfahrens durch interne Abstimmungen.

BETEILIGTE STELLEN UND BEHÖRDEN (TÖB)

A Stellungnahmen mit Bedenken, Anregungen und Hinweisen

1. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz II E
Schreiben vom 30.01.1995
2. Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe
Schreiben vom 26.01. und 14.02.1995
3. Senatsverwaltung für Wirtschaft und Technologie
Schreiben vom 11.01.1995
4. Polizeipräsident Berlin / Verwaltung / Straßenverkehrsbehörde
Schreiben vom 06.02.1995
5. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen XII A 1
Schreiben vom 16.01.1995
6. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen III A
Schreiben vom 27.01.1995
7. Berliner Wasserbetriebe / Abteilung Kanäle

Schreiben vom 06.02.1995

8. Berliner Wasserbetriebe / Abt. Rohrnetz
Schreiben vom 06.02.1995
9. BEWAG AG / Zweigniederlassung Energieversorgung (EVB)
Schreiben vom 13.12.1994 und 19.01.1995
10. Deutsche Bahn (DB) / Geschäftsbereich Netz
Schreiben vom 05.01.1995
11. Berliner Feuerwehr / Abteilung IV
Schreiben vom 16.01.1995
12. Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)
Schreiben vom 23.01.1995
13. Bezirksamt Köpenick / Stadtplanungsamt
Schreiben vom 23.02.1995
14. Bundesamt für Post- + Telekommunikation / Außenstelle Berlin
Schreiben vom 12.12.1994
15. Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)
Schreiben vom 20.12.1994
16. Berliner Gaswerke AG (GASAG)
Schreiben vom 06.01.1995

B Stellungnahmen ohne Anregungen, Hinweise und Bedenken

1. Landesamt für Arbeitsschutz und technische. Sicherheit
Schreiben vom 12.12.1994
2. Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
Schreiben vom 03.02.1995
3. Oberpostdirektion Berlin/Bereich TELEKOM
Schreiben vom 04.01.1995
4. Handwerkskammer Berlin
Schreiben vom 02.02.1995
5. Bundeseisenbahnvermögen / Dienststelle Berlin
Schreiben vom 19.12.1994
6. Industriebahn-Gesellschaft Berlin mbH
Schreiben vom 16.12.1994
7. TLG Liegenschaftsgesellschaft der Treuhandanstalt mbH
Schreiben vom 28.12.1994
8. Grenzschutzpräsidium Ost
Schreiben vom 20.12.1994

C TöB, die sich nicht schriftlich geäußert haben

- 1.1 Senatsverwaltung für Finanzen II K - Haushalt -
- 1.2 Senatsverwaltung für Finanzen IV - Liegenschaften -
2. Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen II D

3. Oberfinanzdirektion Berlin
4. EBAG / Abt. Fernwärme
5. EBAG / Referat technische Planung
6. Erdgas Berlin AG
7. Oberpostdirektion Berlin / Bereich Postdienst

- **Erneute, eingeschränkte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**
(Betrifft den jetzigen Bebauungsplan XV-39b)

Aufgrund der inhaltlichen Änderung der Baufläche von gewerblicher Baufläche in gemischte Baufläche - Kerngebiet fand in der Zeit vom 02.03.96 bis zum 28.03.96 eine erneute eingeschränkte Beteiligung der Träger öffentlicher Belange statt.

- BA-Beschluß über die Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und über die inhaltliche Änderung des Bebauungsplanvorentwurfes sowie die Auswertung der erneuten, eingeschränkten Beteiligung der Träger öffentlicher Belange 59/97 vom 20. Mai 1997
- BA- Beschluß über die Änderung des Beschlusses zur Aufstellung des Bebauungsplanes XV-39 93/99 vom 30.11.99 (Reduzierung und Neuformulierung des Geltungsbereiches; Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes XV-39 in die Bebauungspläne XV-39a und XV-39b)
- BA-Beschluss über die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes 54/00 vom 23.05.2000

Veröffentlichung der öffentlichen Auslegung im Amtsblatt Nr. 26 vom 09.06.2000

Veröffentlichung der öffentlichen Auslegung in der Berliner Zeitung , im Tagesspiegel und der Berliner Morgenpost am 09.06.2000

- **Öffentliche Auslegung** in der Zeit vom 19. Juni ÷ 18. Juli 2000

Verfahren

Die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB i.V.m. § 6 Abs. 2 AGBauGB für den Bebauungsplanentwurf XV-39a im Bezirk Treptow, Ortsteil Niederschöneweide fand in der Zeit vom 19.06. ÷ 18.07.2000 im Bezirksamt Treptow von Berlin, Abt. Bau-, Wohnungswesen und Umwelt - Stadtplanungsamt - statt.

Ort und Dauer der Auslegung wurden eine Woche vorher ortsüblich bekannt gemacht (Amtsblatt für Berlin Nr. 26, vom 09.06.2000, S. 2020). Die Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind wurden vorher von der Auslegung benachrichtigt.

Ausgelegte Planunterlagen:

Entwurf zum Bebauungsplan XV-39a vom 17. Mai 2000 einschließlich Begründung und Grundstücksverzeichnis .

Alle anderen Unterlagen konnten eingesehen werden.

Städtebauliches Ziel des ausgelegten Entwurfes:

- Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Sicherung öffentlicher Straßenverkehrsfläche

Während der Auslegungsfrist hatten die Bürger, Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind die Möglichkeit, Anregungen schriftlich oder zur Niederschrift zu bringen.

Diese sind in die abschließende Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander und untereinander nach § 1 Abs. 6 BauGB einzubeziehen.

Die öffentliche Auslegung zum Bebauungsplan XV-39a wurde in der offiziellen Auslegungsfrist vom 19.06. i 18.07.2000 von 7 Bürgern und Vertretern einer Bürgerinitiative besucht. 5 schriftliche Anregungen zum Bebauungsplanentwurf gingen in dieser Zeit ein.

Beschluß über die Auswertung der öffentlichen Auslegung:

Die Auswertung der öffentlichen Auslegung und die Weiterleitung des Entwurfes zum Bebauungsplan XV-39a an die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) zur Beschlußfassung wurde vom Bezirksamt Treptow am 10.10.2000 als Bezirksamtsvorlage Nr.105/00 beschlossen.

Das Bezirksamt Treptow stimmte dem Entwurf des Bebauungsplanes vom 17.Mai 2000 und seiner Begründung zu und legte diese der Bezirksverordnetenversammlung zur Beschlußfassung vor.

Die BVV Treptow von Berlin hat auf ihrer Sitzung am 25.10.00 unter Drs.-Nr. IV-T/467 das Ergebnis der öffentlichen Auslegung beschlossen, sowie dem Bebauungsplan XV-39a vom 17. Mai 2000, der Begründung sowie der Rechtsverordnung zur Festsetzung des Bebauungsplanes zugestimmt.

• Information der Bezirksverordnetenversammlung

Die Information der BVV zum Bebauungsplan XV-39a erfolgte am 26.05.93, 23.11.94, 18.06.97 und 23.02.2000.

• Veröffentlichung im GVBL

Die Rechtsverordnung über die Festsetzung des Bebauungsplans XV-39a wurde am 02.03.2002 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin auf S. 89 verkündet worden.

V. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) i.d.F. vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137).
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) i.d.F. vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).
- Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578).

Begründung zum Bebauungsplan XV-39a

-
- Bauordnung für Berlin (BauO Bln) i.d.F. vom 03. September 1997 (GVBl. S. 421), zuletzt geändert durch Artikel II des Gesetzes vom 10. Oktober 1999 (GVBl. S. 594)
 - Gesetz über das Verfahren der Berliner Verwaltung (VwVfG Bln) vom 8. Dezember 1976 (GVBl. I S. 2735), zuletzt geändert durch § 19 des Gesetzes vom 15. Oktober 1999 (GVBl. S. 561).
-
- Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG) i.d.F. vom 17. Juli 1989 (GVBl. S. 1494), zuletzt geändert durch Art. IX des Gesetzes vom 22. Juli 1999 (GVBl. S. 422/430).
 - Allgemeines Zuständigkeitsgesetz (AZG) i.d.F. vom 22. Juli 1996 (GVBl. S. 302/472), zuletzt geändert durch § 8 im Art. VII des Gesetzes vom 20. April 2000 (GVBl. S. 286).
 - Bundesnaturschutzgesetz (BNatschG) i.d.F. der Bekanntmachung vom 21. September 1998 (BGBl. I S.2994)
 - Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchGBln) i.d.F. vom 10. Juli 1999 (GVBl. S. 390).
 - Flächennutzungsplan (FNP Berlin) i.d.F. der Neubekanntmachung vom 23. Oktober 1998 (ABl. S. 4367), zuletzt geändert am 08. Juni 2000 (ABl. S. 2265)

Aufgestellt: Berlin, den

Bezirksamt Treptow von Berlin
Abt. Bau-, Wohnungswesen und Umwelt
Stadtplanungsamt

.....
Bezirksstadtrat

.....
Leiterin des Stadtplanungsamtes

Anhang zum Bebauungsplan XV-39a

Textliche Festsetzungen

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

