

**STELLUNGNAHMEN MIT
UMWELTBEOEGENEN INFORMATIONEN
ÖFFENTLICHKEIT NR. 1**

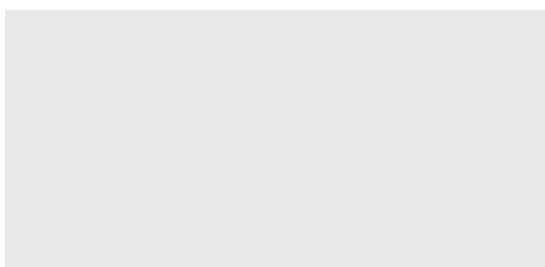
zum

Bebauungsplan Nr. 2020-03
„EDEKA an der Schlalacher Strasse“

und

14. Änderung Flächennutzungsplan
für den Bebauungsplan Nr. 2020-03
„EDEKA an der Schlalacher Strasse“

STELLUNGNAHME ZUM VORENTWURF



Stadt Treuenbrietzen
Großstraße 105
14929 Treuenbrietzen

03.09.2022

Vorentwurf Bebauungsplan 2020-03

Stellungnahme Eigentümer Schlalacher Straße 6

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir als Eigentümer des [REDACTED] zu dem Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „EDEKA an der Schlalacher Straße“ wie folgt Stellung:

Wir sind mit der Errichtung einer Zufahrt zum EDEKA Markt auf der Schlalacher Straße [REDACTED] nicht einverstanden.

Durch die vorgesehene Einfahrt wird die bestehende, angespannte Verkehrssituation nur verstärkt. So wird die Schlalacher Straße seit der Asphaltierung quasi als Rennstrecke genutzt. Nach dem verkehrstechnischen Gutachten erfolgte die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur aufgrund von Straßenschäden (Seite 10), so dass zu erwarten ist, dass die Begrenzung nach der nunmehrigen Beseitigung von Straßenschäden aufgehoben wird und selbst bei Beibehaltung wird von der überwiegenden Zahl der Fahrzeugführer*innen diese Begrenzung ganz erheblich überschritten. Dadurch ist eine größere Gefährdung der Fahrradfahrenden und Fußgänger*innen gegeben.

Diese Gefährdung wird unserer Ansicht nach durch den zu erwartenden Lieferverkehr nur verstärkt. Gerade bei den von der Berliner Straße kommenden und nach links in die Zufahrt einbiegenden LKW-Verkehr ist eine Toter-Winkel-Situation zu befürchten in Hinblick auf den von der Berliner Straße in die Schlalacher Straße verlaufenden Rad- und Fußgänger*innen. Diese nutzen in der Regel die linke Fahrbahnseite.

Wir halten daher eine Zufahrt direkt von der Berliner Straße auf das Gelände des EDEKA Marktes für geboten. Wir halten die Zufahrtssituation beim EDEKA-Markt, direkt von der Berliner Straße

vergleichbar mit der Situation bei der Zufahrt zur NETTO-Filiale. Bei Letzterer ist die Zufahrt von der Berliner Straße ohne weiteres auch möglich. Dabei ist festzustellen, dass Stausituationen hinsichtlich der Linksabbieger zur Netto-Filiale bislang nicht weiter zu beobachten waren. Wir halten daher auch die Begründung des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg in seiner Stellungnahme für nicht stichhaltig. Die Ablehnung der zunächst geplanten Zufahrt, die unsere Zustimmung hat, erfolgte ohne faktenbasierte Begründung.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass es im Bereich der Schallacher Straße keine verkehrssicheren Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gibt; bei der Zufahrt zum NETTO-Markt sehr wohl.

Dabei ist zukünftig von einem zunehmenden Radverkehr auszugehen, da ein solcher ja u. a. aus klimapolitischen Gründen gewünscht ist.

Sollte es bei der im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Zufahrt Schallacher Straße verbleiben, ist im Bebauungsplan ein Schutz vor Emissionen für [REDACTED]: vorzusehen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]


Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
OE1.	<p>Eigentümer vom 03.09.2022</p> <p>hiermit nehmen wir als Eigentümer zu dem Vorentwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „EDEKA an der Schlalacher Straße“ wie folgt Stellung:</p> <p>Wir sind mit der Errichtung einer Zufahrt zum EDEKA Markt auf der Schlalacher Straße nicht einverstanden.</p> <p>Durch die vorgesehene Einfahrt wird die bestehende, angespannte Verkehrssituation nur verstärkt. So wird die Schlalacher Straße seit der Asphaltierung quasi als Rennstrecke genutzt. Nach dem verkehrstechnischen Gutachten erfolgte die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nur aufgrund von Straßenschäden (Seite 10), so dass zu erwarten ist, dass die Begrenzung nach der nunmehrigen Beseitigung von Straßenschäden aufgehoben wird und selbst bei Beibehaltung wird von der überwiegenden Zahl der Fahrzeugführer*innen diese Begrenzung ganz erheblich überschritten. Dadurch ist eine größere Gefährdung der Fahrradfahrenden und Fußgänger*innen gegeben.</p> <p>Diese Gefährdung wird unserer Ansicht nach durch den zu erwartenden Lieferverkehr nur verstärkt. Gerade bei den von der Berliner Straße kommenden und nach links in die Zufahrt einbiegenden LKW-Verkehr ist eine Toter-Winkel-Situation zu befürchten in Hinblick auf den von der Berliner Straße in die Schlalacher Straße verlaufenden Rad- und Fußgänger*innen. Diese nutzen in der Regel die linke Fahrbahnseite.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schlalacher Straße: Angespannte Verkehrssituation verstärkt sich 2. Schlalacher Straße: Tote-Winkel-Situation für links einbiegende LKWs 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wird nicht gefolgt. Die Schlalacher Straße ist nach den Ergebnissen der verkehrstechnischen Untersuchung aktuell durch eine sehr geringe Frequentierung gekennzeichnet. Sollte die aktuelle zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufgehoben werden, ist von den Verkehrsteilnehmern die nach Straßenverkehrsordnung gesetzlich vorgeschriebene innerorts zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h einzuhalten. Eine Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist mit dem Bebauungsplanverfahren nicht möglich. Die Kontrolle der Einhaltung obliegt den Kontrollbehörden. Ungeachtet dessen ist mit dem Planvorhaben zu erwarten, dass die befürchtete Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht eintritt. Mit den Einbiege- und Abbiegevorgängen der geplanten Zu-/Ausfahrt ist für die Verkehrsteilnehmer, die die Schlalacher Straße passieren, gleichzeitig verbunden, dass sie eine höhere Aufmerksamkeit und Vorsicht aufbringen müssen, als dies aktuell mit der geringen Frequentierung der Schlalacher Straße erforderlich wird. Daher ist für die Schlalacher Straße eher damit zu rechnen, dass es zu geringeren Geschwindigkeiten als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h kommen wird. 2. Wird bereits berücksichtigt. Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde ermittelt, dass pro Woche maximal 10 Anlieferungen sowie pro Monat maximal 2 weitere Anlieferungen zu erwarten sind. Hinzu treten 2 Versorgungs- und Servicefahrten hinzu, etwa für Müllentsorgung etc.. Durchschnittlich erwarten die Gutachter 4 LKWs pro Tag (Seite 17f.). Selbst wenn vorausgesetzt wird, dass diese tatsächlich allesamt als Linksabbieger in Frage kommen tritt das vom Stellungnahmegeber befürchtete Risiko bereits von KFZ-Seite nur sehr selten auf. Auch von Seiten des Fuß/Radverkehrs besteht eine äußerst geringe Frequentierung, welche die Zufahrt zum Planvorhaben kreuzen könnte und damit als Konfliktpotenzial infrage käme. Mit dem Planvorhaben wird ein Fuß/Radweg von der Berliner Chaussee in das Plangebiet vorgesehen, so dass der mit dem Planvorhaben verbundene

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Wir halten daher eine Zufahrt direkt von der Berliner Straße auf das Gelände des EDEKA Marktes für geboten. Wir halten die Zufahrtssituation beim EDEKA-Markt, direkt von der Berliner Straße vergleichbar mit der Situation bei der Zufahrt zur NETTO-Filiale. Bei Letzterer ist die Zufahrt von der Berliner Straße ohne weiteres auch möglich. Dabei ist festzustellen, dass Stausituationen hinsichtlich der Linksabbieger zur Netto-Filiale bislang nicht weiter zu beobachten waren. Wir halten daher auch die Begründung des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg in seiner Stellungnahme für nicht stichhaltig. Die Ablehnung der zunächst geplanten Zufahrt, die unsere Zustimmung hat, erfolgte ohne faktenbasierte Begründung.</p>	<p>3. Zufahrt Planvorhaben: Berliner Chaussee</p>	<p>Fuß/Radverkehr aus der Berliner Chaussee nicht in die Schlalacher Straße einbiegen und damit auch nicht die Zufahrt zum Planvorhaben kreuzen wird. Auch der Fuß/Radverkehr in der Schlalacher Straße, der von Norden kommend in die Zufahrt des Planvorhabens einbiegt, ist nicht von der beschriebenen Toten-Winkel-Situation betroffen, da er nicht die Zufahrt zum Planvorhaben kreuzt, sondern vorher abbiegt und zudem von dem links einbiegenden LKW direkt eingesehen werden kann. Als Konfliktpotenzial verbleibt lediglich derjenige Anteil des Fuß/Radverkehrs, der von der Berliner Chaussee kommend die Schlalacher Straße nutzt und das Planvorhaben passiert. Dieser Anteil entspricht der aktuellen Frequentierung, die aufgrund der geringen Siedlungsdichte entlang der Schlalacher Straße bis zur Nieplitz und auch mit der anschließenden freien Feldflur in ihrem weiteren Verlauf wiederum nur sehr gering ausfällt. Von diesem geringen Anteil ist wiederum nur derjenige Anteil relevant, der statt der rechten Straßenseite die linke Straßenseite nutzt und damit die Zufahrt zum Planvorhaben kreuzt. Als Konfliktpotenzial verbleibt von der ohnehin geringen Frequentierung damit nur noch ein geringer Anteil.</p> <p>Für die Zu-/Abfahrt werden zudem Sichtdreiecke vorgesehen, d.h. die von Sichthindernissen freizuhalten sind. Diese werden mit den Festsetzungen des vorliegenden Bebauungsplanes durch eine Rücknahme der öffentlichen Grünflächen berücksichtigt. Dies verbessert zugleich für den linkseinbiegenden LKW-Verkehr die Sichtverhältnisse auf den etwaig die Zufahrt kreuzenden Fuß/Radverkehr.</p> <p>In der Zusammenschau all dessen sind Kollisionen zwischen den links einbiegenden LKW und den die Zufahrt kreuzenden Fuß/Radverkehr als äußerst gering einzustufen und zu vernachlässigen. Mit 4 LKW pro Tag besteht bereits ein nur sehr geringes Risiko. Das Risiko reduziert sich nochmals deutlich dadurch, dass auch der Fuß/Radverkehr, der die Zufahrt zum Planvorhaben passieren könnte, äußerst gering ausfällt.</p> <p>3. Wird nicht gefolgt.</p> <p>Die vom Stellungnahmegeber favorisierte Zu-/Abfahrt in der Berliner Chaussee wurde geprüft und verworfen. Mit ihrer geringen Distanz zum Kreuzungsbereich der Schlalacher Straße wären erheblich verkehrliche Konflikte zu erwarten.</p> <p>Zum einen für den aus der Schlalacher Straße nach rechts ausfahrenden Verkehr, der den dann nah gelegenen Zufahrtsbereich des Planvorhabens beim Abbiegevorgang nicht ausreichend einsehen und damit die kreuzenden PKW, die vom Planvorhaben nach links in die Berliner Chaussee ausfahren würden,</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Zu berücksichtigen ist ferner, dass es im Bereich der Schlalacher Straße keine verkehrssicheren Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gibt; bei der Zufahrt zum NETTO-Markt sehr wohl.</p> <p>Dabei ist zukünftig von einem zunehmenden Radverkehr auszugehen, da ein solcher ja u. a. aus klimapolitischen Gründen gewünscht ist.</p> <p>Sollte es bei der im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Zufahrt Schlalacher Straße verbleiben, ist im Bebauungsplan ein Schutz vor Emissionen für  : vorzusehen.</p>	<p>4. Schlalacher Straße: Fuß-/Radweg ist vorzusehen</p> <p>5. Grundstück: Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen erforderlich</p>	<p>nicht rechtzeitig erkennen kann. Auch ist es ihm nicht möglich, an der Zufahrt der Berliner Chaussee wartende oder abbremssende PKW rechtzeitig zu erkennen, wenn diese nur verzögert in die Zufahrt einbiegen können (z.B. wegen querendem Fahrradverkehr des Radweges Berliner Chaussee).</p> <p>Umgekehrt können auch die vom Planvorhaben nach links in die Berliner Chaussee ausfahrenden PKW die vom Kreuzungsbereich Schlalacher Straße in die Berliner Chaussee einbiegende PKW nicht rechtzeitig erkennen.</p> <p>Mit dem Radweg der Berliner Chaussee und mit Blick auf die Bewegungen auf dem Gelände des Planvorhabens sind Verzögerungen bei den Abbiegevorgängen von der Berliner Chaussee nach rechts in das Planvorhaben sehr wahrscheinlich. Aufgrund der geringen Distanz würden hiermit auch Rückstauungen in den Kreuzungsbereich der Schlalacher Straße einsetzen. Dies ist verkehrstechnisch nicht vereinbar und wird von den Verkehrsbehörden nicht mitgetragen.</p> <p>Die Zu-/Abfahrt des Nettomarktes in der Berliner Chaussee ist dagegen frei von nahe gelegenen Kreuzungsbereichen und daher anders zu bewerten als die Zu-/Abfahrt des Planvorhabens.</p> <p>In der Zusammenschau wird daher weiterhin von einer Zufahrt in der Berliner Chaussee Abstand genommen.</p> <p>4. Wird nicht gefolgt.</p> <p>Anders als in der Berliner Chaussee liegt in der Schlalacher Straße nur ein äußerst geringes Radverkehrsaufkommen vor. Das Erfordernis für eine getrennte Führung von Radverkehr und KFZ-Verkehr ergibt sich daraus nicht. Eine nennenswerte Erhöhung des Radverkehrs aufgrund des Planvorhabens ist in der Schlalacher Straße nicht zu erwarten (siehe vorstehend unter Punkt 1.2). Eine andersweitige Zunahme des Radverkehrsanteils ist mit Blick auf die geringe Siedlungsdichte entlang der Schlalacher Straße bis zur Nieplitz und mit der anschließenden freien Feldflur im weiteren Verlauf der Schlalacher Straße nicht in einem solchen Umfang zu erwarten, dass sich daraus ein Erfordernis für eine getrennte Führung von Radverkehr und KFZ-Verkehr aufdrängt.</p> <p>5. Wird teilweise gefolgt.</p> <p>Aus den Ergebnissen der Schalltechnischen Untersuchung sind mit den im Bebauungsplan festgesetzten schallmindernden Maßnahmen keine Überschreitungen der zulässigen Richtwerte für die Tageszeit und Nachtzeit zu erwarten. Damit besteht auch kein Erfordernis, weitere Schallschutzmaßnahmen für das Grundstück des Stellungnahmegebers mit dem Bebauungsplan festzusetzen.</p>

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			In den Vorgesprächen zwischen Vorhabenträger und dem Stellungnahmegeber hat sich der Vorhabenträger jedoch gegenüber dem Stellungnahmegeber bereit erklärt, einen Sichtschutz entlang der Grundstücksgrenze vorzusehen.

STELLUNGNAHME ZUM ENTWURF

Entwurf 14. Änderung FNP für den

Bebauungsplan Nr. 2020-03 und Entwurf zum Bebauungsplan Nr. 2020-03

Stellungnahme Eigentümer

Sehr geehrte Damen und Herren,

sehr geehrter Herr Wildgrube,

hiermit nehmen wir als Eigentümer

zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03
„EDEKA an der Schlalacher Straße“ wie folgt Stellung:

Zunächst beziehen wir uns vollinhaltlich auf unsere Ausführungen in
unserer Stellungnahme vom 05.09.2022.

Wir sind auch nach Lektüre der (überarbeiteten) Verkehrstechnischen
Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter vom
23.09.2022 mit der Errichtung einer Zufahrt zum EDEKA Markt auf der
Schlalacher Straße nicht
einverstanden.

Insbesondere wird auch weiterhin eine Betrachtung der
Verkehrssicherheit hinsichtlich des nichtmotorisierten Verkehrs nicht
vorgenommen.

Durch die Stellungnahme sind wir in unserer Auffassung verstärkt, dass die
Errichtung einer Zufahrt zum geplanten EDEKA-Markt auf der Schlalacher
Straße eine Verstärkung der ohnehin bestehenden gefährlichen Verkehrs
Situation in diesem Bereich für Fußgänger und Radfahrer verschärfen
würde.

Durch die vorgesehene Einfahrt wird die bestehende, angespannte
Verkehrssituation nur verstärkt. So wird die Schlalacher Straße seit der
Asphaltierung quasi als Rennstrecke genutzt. Diese Gefährdung von
Fußgängern und Radfahrern wird unserer Ansicht nach durch den zu
erwartenden Lieferverkehr nur verstärkt.

Die Verkehrstechnische Untersuchung betrachtet nicht den Rad- und
Fußgängerverkehr als gefährliche Situation auf der Schlalacher

Fußgängerverkehr, obgleich eine gemischte Nutzung der Schlalacher Straße erfolgt, da es keinen separaten Fuß- und/oder Radweg gibt.

Gerade bei den von der Berliner Straße kommenden und nach links in die Zufahrt einbiegenden LKW-Verkehr ist u. a. eine Toter-Winkel-Situation zu befürchten in Hinblick auf den von der Berliner Straße in Richtung Stadt verlaufenden Rad- und Fußgängerweg. Ebenso bei der Einfahrt zum geplanten EDEKA-Markt.

Nicht zuletzt verdeutlichen die Anlagen 15 bis 17 (Schleppkurvenanalysen) die Gefahrgeneignetheit bei Herstellung einer Zufahrt auf der Schlalacher Straße.; insbesondere bei Begegnungsverkehr von aus der Berliner Chaussee von Norden in die Schlalacher Straße einbiegenden LKW mit Sattelaufliegern.

Bei der Verkehrstechnischen Untersuchung ist die Annahme der räumlichen Verteilung (Punkt 3.3.2) zu beanstanden. Zunächst verteilt sich der gesamte zusätzlich erzeugte Verkehr auf der Schlalacher Straße, was u. a. eine gesteigerte Gefahr für den Begegnungsverkehr im KP 1 bedeutet.

Wir halten daher eine Zufahrt direkt von der Berliner Straße auf das Gelände des EDEKA Marktes für geboten.

Leider erfolgte auch insoweit keine vergleichende Untersuchung, um die optimale Zufahrt für den Markt zu bestimmen. Eine solche wäre jedoch für eine Abwägung vorzunehmen, zumal der Antragsteller ursprünglich eine Zufahrt von der Berliner Chaussee geplant hatte.

Wir halten die Zufahrtssituation beim EDEKA-Markt, direkt von der Berliner Straße vergleichbar mit der Situation bei der Zufahrt zur NETTO-Filiale. Bei Letzterer ist die Zufahrt von der Berliner Straße ohne weiteres auch möglich. Dabei ist festzustellen, dass Stausituationen hinsichtlich der Linksabbieger zur Netto-Filiale bislang nicht weiter zu beobachten waren. Wir halten daher auch die Begründung des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg in seiner Stellungnahme für nicht stichhaltig. Die Ablehnung der zunächst geplanten Zufahrt, die unsere Zustimmung hat, erfolgte ohne faktenbasierte Begründung.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass es im Bereich der Schlalacher Straße keine verkehrssicheren Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gibt; bei der Zufahrt zum NETTO-Markt sehr wohl.

Dabei ist zukünftig von einem zunehmenden Radverkehr auszugehen, da ein solcher ja u. a. aus klimapolitischen Gründen gewünscht ist.

Sollte es bei der im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Zufahrt Schlalacher Straße verbleiben, ist im Bebauungsplan ein Schutz vor

Emissionen für [REDACTED] vorzusehen. Dies gründet sich in der Annahme der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter, die von einem zusätzlich erzeugten Gesamtverkehrsaufkommen am KP 2 und damit direkt an unserer Grundstücksgrenze von 1.354 Kfz-Fahrten/Tag ausgehen. Tatsächlich dürfte sich dieses zusätzliche Aufkommen nicht über 24 Stunden ergeben, wie vom Ingenieurbüro angenommen, sondern in der Zeit zwischen 06:00 und 22:00 Uhr.

Weitere Einwendungen betreffen unsererseits die Ermittlung der Geräuschemissionen. Nach der dortigen Einschätzung ist unser Grundstück der einzige Immissionsort, an dem das Irrelevanzkriterium (IRW – 6 dB(A)) tags nicht eingehalten werden kann. Die Beurteilung, dass der Ansatz der Einhaltung des Irrelevanzkriteriums an dieser Stelle als überzogen erscheint, wird nicht geteilt; die Begründung keiner bzw. einer sehr geringen Vorbelastung durch andere Anlagen im Sinne der TA Lärm überzeugt nicht.

Wenn auch Sportanlagen in der TA Lärm nicht enthalten sind, da sie der Sportanlagenlärmschutzverordnung unterliegen, so wäre jedoch die in der Nähe befindliche Sportanlage als solche in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
O1	<p>Bürgerstellungnahme vom 03.04.2023</p> <p>hiermit nehmen wir als Eigentümer des xxxxxx zu dem Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „EDEKA an der Schlalacher Straße“ wie folgt Stellung:</p> <p>Zunächst beziehen wir uns vollinhaltlich auf unsere Ausführungen in unserer Stellungnahme vom 05.09.2022.</p> <p>Wir sind auch nach Lektüre der (überarbeiteten) Verkehrstechnischen Untersuchung der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter vom 23.09.2022 mit der Errichtung einer Zufahrt zum EDEKA Markt auf der Schlalacher Straße, direkt an unserer Grundstücksgrenze, nicht einverstanden.</p> <p>Insbesondere wird auch weiterhin eine Betrachtung der Verkehrssicherheit hinsichtlich des nichtmotorisierten Verkehrs nicht vorgenommen.</p> <p>Durch die Stellungnahme sind wir in unserer Auffassung verstärkt, dass die Errichtung einer Zufahrt zum geplanten EDEKA-Markt auf der Schlalacher Straße eine Verstärkung der ohnehin bestehenden gefährlichen Verkehrssituation in diesem Bereich für Fußgänger und Radfahrer verschärfen würde.</p> <p>Durch die vorgesehene Einfahrt wird die bestehende, angespannte Verkehrssituation nur verstärkt. So wird die Schlalacher Straße seit der Asphaltierung quasi als Rennstrecke genutzt.</p>	<p>1. Verweis auf Stellungnahme zum Vor-entwurf /zur frühzeitigen Beteiligung</p> <p>2. Verkehrstechnische Untersuchung: Zufahrt Schlalacher Straße</p> <p>3. Schlalacher Straße: Geschwindigkeits-überschreitungen gefährden Fußgänger und Radfahrer</p>	<p>1. Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit Stellungnahme vom 03.09.2022 gab der Stellungnahmegeber nahezu identische Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schlalacher Straße: Angespannte Verkehrssituation verstärkt sich. Dem wurde nicht gefolgt (siehe auch nachfolgende Abwägung unter Punkt OE1.3). ▪ Schlalacher Straße: Tote-Winkel-Situation für links einbiegende LKWs. Der Hinweis wurde bereits berücksichtigt (siehe auch nachfolgende Abwägung unter Punkt OE1.4). ▪ Zufahrt Planvorhaben: Berliner Chaussee. Dem Hinweis wurde nicht gefolgt (siehe auch nachfolgende Abwägung unter Punkt OE1.6). ▪ Schlalacher Straße: Fuß-/Radweg ist vorzusehen. Dem Hinweis wurde nicht gefolgt (siehe auch nachfolgende Abwägung unter Punkt OE1.6). ▪ Grundstück: Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen erforderlich. Dem Hinweis wurde teilweise gefolgt. (siehe auch nachfolgende Abwägung unter Punkt OE1.7). <p>2. Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Abwägung hierzu ergibt sich aus den nachfolgenden Punkten.</p> <p>3. Wurde erneut geprüft und wird nicht gefolgt; redaktionelle Klarstellungen in Verkehrstechnischer Untersuchung und BPlan-Begründung</p> <p>Der Hinweis des Stellungnahmegebers wurde im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung nochmals geprüft.</p> <p>Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde eine Aufkommensermittlung im Zuge der Realisierung des Planvorhabens durchgeführt (Anlagen 5 und 6). Nach dieser ist von einem geringen Anstieg der Anzahl an Fuß- und Radwegen pro Tag auszugehen. Konkret wurden 81 Radfahrende sowie 194 zu Fuß Gehende pro Tag durch die geplanten Nutzungen ermittelt. Die Ermittlung des Modal Split-Anteils erfolgte dabei in Anlehnung an den Tabellenbericht zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“ sowie anhand eigener Annahmen basierend auf vergleichbaren Projekten. Bei einer Annahme von 10% des Gesamtverkehrsaufkommens in den Spitzenstunden, d.h. am Vormittag (10:00-11:00 Uhr bzw. 11:00-12:00 Uhr) und am Nachmittag (18:00-19:00 Uhr)</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<p>(siehe Seite 19), ergibt sich ein Verkehrsaufkommen für das Planvorhaben von maximal 16 Radfahrenden sowie maximal 39 zu Fuß Gehenden. Vereinfacht dargestellt, ist mit dem Planvorhaben in den Spitzenstunden (höchstens) alle 4 Minuten ein Radfahrender sowie alle 1,5 Minuten ein zu Fuß Gehender zu erwarten. Gründe hierfür sind u.a. die Verkehrsabflüsse über den Geh-/Radweg südlich des Plangebiets (der eine direkte Anbindung an die Berliner Chaussee und schnelle Erreichbarkeit des Markteinganges bietet) sowie die geringe Siedlungsdichte im weiteren Verlauf der Schlalacher Straße bis zur Nieplitz und in der anschließenden freien unbebauten Feldflur. Außerhalb der Spitzenstunden, d.h. in den verbleibenden 21 Stunden des Tages, sind jedoch deutlich geringere Frequenzen zu erwarten.</p> <p>Diese Radfahrten sowie Fußwege verteilen sich dabei sowohl auf die Anbindung südlich des Plangebiets an die Berliner Chaussee als auch auf die Anbindung im Nordosten an die L851 (Schlalacher Straße). Aufgrund der Lage der südlichen Anbindung (gemeinsamer Geh-/Radweg) an die vorhandenen Verkehrsanlagen der Berliner Chaussee sowie ihrer Nähe zum Eingangsbereich des Lebensmittelmarktes ist davon auszugehen, dass ein Großteil des Fuß- und Radverkehrs direkt über die Berliner Chaussee das Plangebiet ansteuern wird.</p> <p>Im Laufe des Planungsprozesses wurde die Schlalacher Straße saniert. Dabei wird der Fuß- und Radverkehr weiterhin gemeinsam mit dem KFZ-Verkehr auf der Fahrbahn geführt (Mischungsprinzip) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ist die Führung des Fuß- und Radverkehrs im Mischungsprinzip bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger zulässig.</p> <p>Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde für den Analyse-Planfall in der Spitzenstunde am Vormittag ein Verkehrsaufkommen von 174 Kfz-Fahrten pro Stunde sowie in der Spitzenstunde am Nachmittag von 278 Kfz-Fahrten pro Stunde ermittelt. Demnach ist ein Verkehrsaufkommen unter 400 Kfz/h in der Spitzenstunde zu erwarten, sodass die bestehende Verkehrsführung auf der Schlalacher Straße im bestehenden Mischungsprinzip sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr weiterhin zulässig ist.</p> <p>Ergänzend dazu ist laut dem ausgelegten Planungskonzept (Noack, 20.02.2023/14.07.2023) im Süden des Plangebietes ein separater Geh-/Radweg mit Anbindung an die bereits vorhandenen Verkehrsanlagen der Berliner Chaussee für den Fußverkehr aus Richtung Süden und Nordosten sowie für den Radverkehr aus Richtung Süden, Osten und Nordosten vorgesehen.</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Diese Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern wird unserer Ansicht nach durch den zu erwartenden Lieferverkehr nur verstärkt.</p> <p>Die Verkehrstechnische Untersuchung betrachtet nicht den Rad- und Fußgängerverkehr, obgleich eine gemischte Nutzung der Schlalacher Straße erfolgt, da es keinen separaten Fuß- und/oder Radweg gibt.</p> <p>Gerade bei den von der Berliner Straße kommenden und nach links in die Zufahrt einbiegenden LKW-Verkehr ist u.a. eine Toter-Winkel-Situation zu befürchten in Hinblick auf den von der Berliner Straße in Richtung Stadt verlaufenden Rad- und Fußgängerweg. Ebenso bei der Einfahrt zum geplanten EDEKA-Markt.</p> <p>Nicht zuletzt verdeutlichen die Anlagen 15 bis 17 (Schleppkurvenanalysen) die Gefahrgeneigntheit bei Herstellung einer Zufahrt auf der Schlalacher Straße; insbesondere bei Begegnungsverkehr von aus der Berliner Chaussee von Norden in die Schlalacher Straße einbiegenden LKW mit Sattelaufliegern.</p>	<p>4. Schlalacher Straße: Tote-Winkel-Situation für einbiegende LKW gefährden Fußgänger und Radfahrer</p>	<p>Der Hinweis des Stellungnahmegebers zum häufigen Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Schlalacher Straße wird losgelöst vom Bebauungsplanverfahren an die zuständigen Kontrollbehörden weitergeleitet.</p> <p>Unabhängig davon ist eine rechtswidrig eintretende gefährliche Verkehrssituation als Folge einer rechtlich unzulässigen Handlung (Geschwindigkeitsüberschreitung) grundsätzlich nicht geeignet, die Unzulässigkeit einer Planung zu begründen oder die Grundlage für die weitere Planung zu bilden. Der Planung ist vielmehr die Einhaltung der rechtlichen Vorschriften (hier: zulässige Höchstgeschwindigkeit; im Verbund mit Kontrollen) zugrunde zu legen. Eine bereits bestehende gefährliche Verkehrssituation für zu Fuß Gehende und Radfahrende als Folge der rechtswidrigen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist für die weitere Planung unbeachtlich.</p> <p>Die vorstehenden Ausführungen werden zur Klarstellung redaktionell in der Verkehrstechnischen Untersuchung ergänzt – soweit erforderlich.</p> <p>4. Wurde erneut geprüft und wird nicht gefolgt; redaktionelle Klarstellungen in Verkehrstechnischer Untersuchung und BPlan-Begründung</p> <p>Der Hinweis des Stellungnahmegebers wurde im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung nochmals geprüft.</p> <p><u>Zu Einfahrt Schlalacher Straße</u></p> <p>Der Stellungnahmegeber bezieht sich auf den möglichen Begegnungsfall des vom Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße kommenden LKW-Verkehrs, der über die geplanten Zufahrt in das Planvorhaben einfahren möchte.</p> <p>Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung werden für den Wirtschaftsverkehr laut Aufkommensermittlung 8 Kfz-Fahrten/Tag (Sattelzug bzw. Transporter) ermittelt (Seite 18, Tabelle 1). Dies entspricht maximal 4 Sattelzügen bzw. Transportern pro Tag. Die Wahrscheinlichkeit eines Konflikts zwischen dem Wirtschaftsverkehr sowie dem Geh- und Radverkehr ist unter Berücksichtigung der ebenfalls geringen Anzahl an zu Fuß Gehenden und Radfahrenden auf dem betrachteten Streckenabschnitt (siehe Punkt H3) aus gutachterlicher Sicht als sehr gering einzuschätzen.</p> <p>Die Wahrscheinlichkeit minimiert sich nochmals dadurch, dass der Wirtschaftsverkehr in der Regel am Vormittag außerhalb der Hauptverkehrszeiten des Kundenverkehrs abgewickelt wird.</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<p>Für den Tote-Winkel-Fall „Überholvorgang eines Radfahrenden durch einen Sattelzug bei einem entgegenkommenden Pkw“ ist die Wahrscheinlichkeit nochmals minimiert, da er aufgrund der geringen Straßenbreite eher unwahrscheinlich ist. Die Schlalacher Straße wird laut ausgelegtem Planungskonzept vom 20.02.2023 ca. 6,20 m breit sein. Für den Überholvorgang wird dagegen ein Raum von mind. 6,80 m Breite erforderlich (gemäß RAS 06: Fahrzeugbreite eines großen Lkw's bzw. Sattelzugs mind. 2,55 m; Mindestbreite für den Fuß- und Radverkehr von 1,00 m; Mindestbreite für den entgegenkommenden Kfz-Verkehr von 1,75 m; Sicherheitsraum beim Begegnen von LKW/PKW von mind. 0,25 m; Sicherheitsraum zum Fahrbahnrand für LKW bzw. Sattelzug von mind. 0,25 m und für entgegenkommenden PKW von mind. 0,25 m; Sicherheitsraum zum Vorbeifahren an Radfahrenden von mind. 0,75 m).</p> <p>Radfahrende aus Richtung Schlalach werden durch den abbiegenden Wirtschaftsverkehr in das Planvorhaben beim Abbiegevorgang direkt gesehen. Eine Tote-Winkel-Situation ergibt sich hierdurch nicht.</p> <p>Für die Zu-/Abfahrt der Schlalacher Straße in/vom Planvorhaben werden zudem Sichtdreiecke vorgesehen, die von Sichthindernissen freizuhalten sind. Diese werden mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes durch eine Rücknahme der privaten und öffentlichen Grünflächen berücksichtigt. Dies verbessert zugleich für den linkseinbiegenden Wirtschaftsverkehr die Sichtverhältnisse auf den die Zu-/Abfahrt etwaig kreuzenden geringen Fuß-/Radverkehrs. Diese Festsetzungen waren bereits in dem ausgelegten Bebauungsplanentwurf enthalten.</p> <p><u>Zu Knotenpunkt Berliner Chaussee/ Schlalacher Straße</u></p> <p>Der Stellungnahmegeber bezieht sich auf den möglichen Begegnungsfall des von der Berliner Chaussee (aus der Innenstadt kommenden) links in die Schlalacher Straße einbiegenden Wirtschaftsverkehr sowie auf den möglichen Begegnungsfall des von der Berliner Chaussee (aus Norden kommenden) rechts in die Schlalacher Straße einbiegenden Wirtschaftsverkehr.</p> <p><u>Von der Berliner Chaussee links einbiegender Wirtschaftsverkehr:</u> Für den auf der Berliner Chaussee von Norden kommenden Rad-/Fußverkehr besteht die vom Stellungnahmegeber Tote-Winkel-Situation nicht, da dieser Rad-/Fußverkehr von dem links einbiegenden Wirtschaftsverkehr direkt eingesehen werden kann. Für den von Süden (aus der Innenstadt) kommenden Rad-/Fußverkehr besteht ebenfalls die vom Stellungnahmegeber befürchtete Tote-Winkel-Situation nicht, da der gemeinsame Geh-/Radweg der Berliner Chaussee auf</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<p>der Planvorhabenseite für den Wirtschaftsverkehr von seiner Linksabbiegespur in der Berliner Chaussee aus sehr gut und weiträumig einzusehen ist.</p> <p>Zudem verkehrt im Bestand die Buslinie 545 (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung, Seite. 8), für welche ebenfalls die Gefahr der Toten-Winkel-Situation bestehen müsste. Jedoch stellt der Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße gemäß Unfallatlas des Landes Brandenburg für das Jahr 2021 keinen Unfallschwerpunkt dar. Im Untersuchungsjahr wurde am betrachteten Knotenpunkt lediglich ein Unfall mit Leichtverletzten verzeichnet, wobei dieser im Kfz-Verkehr ohne Beteiligung eines Radfahrenden aufgezeichnet wurde. Im Hinblick auf die eher geringe Zunahme des Wirtschafts- sowie Rad- und Fußverkehrs im Zuge der Entwicklung des Plangebiets kann gutachterlich davon ausgegangen werden, dass es auch mit dem Planvorhaben nicht zu einer Erhöhung der Unfallhäufigkeit am Knotenpunkt kommen wird.</p> <p>Die aktuelle Frequentierung der Berliner Chaussee ist zudem als sehr gering einzustufen. Mit dem Planvorhaben wird der aus Süden (aus der Innenstadt) kommende Rad-/Fußverkehr bereits mit dem entlang der südlichen Grundstücksgrenze des Planvorhabens vorgesehenen gemeinsamen Geh-/Radweg vor dem Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße abfließen. Der mögliche Begegnungsfall am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße wird daher auch mit Realisierung des Planvorhabens auf einem sehr geringen Niveau verbleiben. Mit 4 Sattelzügen bzw. Transportern pro Tag wird der mögliche Begegnungsfall am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße zudem nur sehr selten auftreten.</p> <p><u>Von der Berliner Chaussee rechts einbiegender Wirtschaftsverkehr:</u> Für den von der Berliner Chaussee von Süden (aus der Innenstadt) kommenden Rad-/Fußverkehr besteht die vom Stellungnahmegeber Tote-Winkel-Situation nicht, da dieser Rad-/Fußverkehr von dem rechts einbiegenden Wirtschaftsverkehr direkt eingesehen werden kann.</p> <p>Für den von Norden kommenden Rad-/Fußverkehr sind im Knotenpunktbereich keine Bäume sowie keine Parkmöglichkeiten vorhanden. Ein freies Sichtfeld ist dabei bereits beim Vorbeifahren auf der Berliner Chaussee gegeben. Dennoch handelt es sich bei dieser Verkehrssituation um ein kritische Fahrbeziehung, weshalb bereits im Bestand die Furt des Radverkehrs über die Schlalacher Straße in der Fahrbahnmarkierung verdeutlicht wurde. Da anhand des Unfallatlases diese Verkehrssituation jedoch bereits im Bestand keine Unfallhäufigkeitsstelle darstellt, ist gutachterlich auch künftig davon auszugehen, dass durch die ermittelten zusätzlichen 8 Fahrten pro Tag des Wirtschaftsverkehrs ebenfalls kein erhebliches Risiko für den Rad- und Fußverkehr durch das Planvorhaben zu erwarten ist.</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Bei der Verkehrstechnischen Untersuchung ist die Annahme der räumlichen Verteilung (Punkt 3.3.2) zu beanstanden. Zunächst verteilt sich der gesamte zusätzlich erzeugte Verkehr auf der Schlalacher Straße, was u. a. eine gesteigerte Gefahr für den Begegnungsverkehr im KP 1 bedeutet.</p> <p>Wir halten daher eine Zufahrt direkt von der Berliner Straße auf das Gelände des EDEKA Marktes für geboten. Leider erfolgte auch insoweit keine vergleichende Untersuchung, um die optimale Zufahrt für den Markt zu bestimmen. Eine solche wäre jedoch für eine Abwägung vorzunehmen, zumal der Antragsteller ursprünglich eine Zufahrt von der Berliner Chaussee geplant hatte.</p> <p>Wir halten die Zufahrtssituation beim EDEKA-Markt, direkt von der Berliner Straße vergleichbar mit der Situation bei der Zufahrt zur NETTO-Filiale. Bei Letzterer ist die Zufahrt von der Berliner Straße ohne weiteres auch möglich. Dabei ist festzustellen, dass Stausituationen hinsichtlich der Linksabbieger zur Netto-Filiale bislang nicht weiter zu beobachten waren. Wir halten daher auch die Begründung des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg in seiner Stellungnahme für nicht</p>	<p>5. Verkehrstechnische Untersuchung: Räumliche Verteilung des zusätzlichen Verkehrs zu beanstanden & gesteigerte Gefahr für den Begegnungsverkehr im Kreuzungspunkt 1</p> <p>6. Zufahrt Planvorhaben: Berliner Chaussee zu bevorzugen</p>	<p>Die vorstehenden Ausführungen werden zur Klarstellung redaktionell in der Verkehrstechnischen Untersuchung und Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf ergänzt – soweit erforderlich.</p> <p>5. Wurde erneut geprüft und wird nicht gefolgt.</p> <p>Der Stellungnahmegeber bezieht sich auf den Kreuzungsbereich Berliner Chaussee / Schlalacher Straße (KP 1).</p> <p>Mit der verkehrstechnischen Untersuchung wird angenommen, dass der Großteil des zusätzlichen Verkehrsaufkommens das Plangebiet Richtung Süden verlassen und über den Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße abfließen wird. An diesem Knotenpunkt erfolgt die Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens zu etwa gleichen Teilen Richtung Norden bzw. Süden. Für den Knotenpunkt wird im Rahmen einer Leistungsfähigkeitsuntersuchung für den Bestand sowie für den Planfall die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt bestimmt. Die Ergebnisse zeigen, dass sowohl im Bestand als auch im Planfall (Bestand zuzüglich des zusätzlichen Verkehrsaufkommens) die Leistungsfähigkeit an der geplanten Zufahrt sowie am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße für alle Zufahrten nachgewiesen werden konnte. Die Qualität des Verkehrsablaufs gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) beträgt für alle Zufahrten im Planfall in den Spitzenstunden ausnahmslos die Qualitätsstufe A gemäß dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), was einem freien Verkehrsfluss entspricht (vgl. Seite 28). Eine gesteigerte Gefahr für den Begegnungsverkehr am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße (KP 1) kann aus diesem Grund gutachterlich ausgeschlossen werden.</p> <p>6. Wurde erneut geprüft und wird nicht gefolgt; redaktionelle Klarstellungen in Verkehrstechnischer Untersuchung und BPlan-Begründung</p> <p><u>Zur Variantenprüfung „Zu-/Abfahrt Berliner Chaussee“</u></p> <p>Die vom Stellungnahmegeber favorisierte Zu-/Abfahrt in der Berliner Chaussee wurde im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung erneut gutachterlich geprüft.</p> <p>Eine Zu-/Abfahrt an der Berliner Chaussee würde im Vergleich zur Zu-/Abfahrt Schlalacher Straße u.a. folgende Vorteile aufweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wäre von einer geringeren Lärmbelastung für die unmittelbar angrenzende Nachbarbebauung zum Plangebiet aufgrund des gleichbleibenden

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>stichhaltig. Die Ablehnung der zunächst geplanten Zufahrt, die unsere Zustimmung hat, erfolgte ohne faktenbasierte Begründung.</p> <p>Zu berücksichtigen ist ferner, dass es im Bereich der Schlalacher Straße keine verkehrssicheren Anlagen für den Fuß- und Radverkehr gibt; bei der Zufahrt zum NETTO-Markt sehr wohl.</p> <p>Dabei ist zukünftig von einem zunehmenden Radverkehr auszugehen, da ein solcher ja u.a. aus klimapolitischen Gründen gewünscht ist.</p>		<p>bestehenden Verkehrsaufkommens auf der Schlalacher Straße auszugehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Radfahrende aus Nordosten können das Plangebiet direkt über den angrenzenden straßenbegleitenden Geh-/Radweg der Berliner Chaussee erreichen ohne sich in den fließenden Verkehr auf der Schlalacher Straße einordnen zu müssen. <p>Einer Zu-/Abfahrt an der Berliner Chaussee stünden u.a. entgegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der in das Plangebiet rechtsabbiegende Kfz-Verkehr aus Richtung Nordosten müsste vor dem Abbiegevorgang an der Plangebietszufahrt warten, um eventuelle Radfahrende bzw. zu Fuß Gehende auf dem entlang der Berliner Chaussee straßenbegleitend verlaufenden gemeinsamen Geh- und Radweg passieren zu lassen. Dies könnte zu einem Rückstau auf der Berliner Chaussee bis in den Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße führen. Dadurch könnte es zu Einschränkungen für den auf der Berliner Chaussee sowohl aus Richtung Nordosten als auch aus Richtung Süden (aus Innenstadt) sowie in die Schlalacher Straße (nach Norden) abbiegenden Verkehr kommen. Zudem könnten Verkehrsteilnehmende aus der Schlalacher Straße in die Berliner Chaussee sowohl nach Süden (in Richtung Innenstadt) als auch in Richtung Nordosten (stadtauswärts) eingeschränkt werden. ▪ Die Nähe der Plangebietszufahrt in der Berliner Chaussee zum Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße würde zudem ein weiteres Sicherheitsrisiko darstellen. Der auf der Berliner Chaussee von Norden kommende Kfz-Verkehr müsste rechts blinken, sowohl um in die Schlalacher Straße als auch um in das Plangebiet abzubiegen. Dieses Blinken kann durch andere Verkehrsteilnehmende (KFZ, Radfahrende, Fußgänger) fehlinterpretiert werden, woraus sich folgende Risiken ergeben würden: <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehrsteilnehmende aus Richtung Norden könnten annehmen, dass der vorausfahrende Pkw in die Zufahrt zum Planvorhaben abbiegen möchte und seine Geschwindigkeit erst nach dem Passieren des Kreuzungspunktes reduzieren wird. Tatsächlich böge dieser jedoch bereits in die Schlalacher Straße ab, so dass eine Häufung von Auffahrunfällen möglich wäre. 2. Einbiegende aus der Schlalacher Straße auf die Berliner Chaussee Richtung Süden (Innenstadt) und Richtung Nordosten (stadtauswärts) könnten davon ausgehen, dass der aus Richtung Nordosten kommende Verkehrsteilnehmende nach rechts in die Schlalacher Straße abbiegen möchte und daher seine Fahrt in die Berliner Chaussee fortsetzt. Tatsächlich würde ein Abbiegen erst später an der Zufahrt des Planvorhabens erfolgen, so dass eine Gefahr eines seitlichen Zusammenstoßes der beiden Fahrzeuge. Dieselbe Gefahr bestünde für Radfahrende oder Fußgänger.

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Auch bestünde ein Sicherheitsrisiko für Rechtseinbiegende (KFZ, Radfahrende) aus der Schlalacher Straße in die Berliner Chaussee (Richtung Innenstadt). Für diese wäre der neu entstehende Zufahrtsbereich zum Plangebiet an der Berliner Chaussee nicht vollständig einsehbar. Es bestünde dabei sowohl die Gefahr, dass der aus dem Plangebiet ausfahrende Verkehr Richtung Nordosten (stadtauswärts) nicht rechtzeitig gesehen wird, da für den Einbiegevorgang aus der Schlalacher Straße lediglich auf den nordöstlichen Verkehrsstrom geachtet wird, als auch die Gefahr, dass in das Plangebiet einbiegender und somit abbremsender Verkehr aus Richtung Nordosten nicht rechtzeitig durch den rechtseinbiegenden Verkehr von der Schlalacher Straße erkannt wird (wie vorstehend beschrieben). ▪ Im Bereich der Plangebietszufahrt an der Berliner Chaussee befindet sich aktuell eine separate Linksabbiegerspur für den aus Richtung Süden (Innenstadt) kommenden Verkehr in die Schlalacher Straße. Daraus ergäben sich folgende Konflikte: <ol style="list-style-type: none"> 1. Der potenziell entstehende Einmündungsbereich wäre für sämtliche Verkehrsteilnehmenden nicht mehr übersichtlich. Eine Verkürzung des bestehenden Linksabbiegestreifens wird gemäß RAST 06 nicht empfohlen. Die Länge eines Linksabbiegestreifens setzt sich zusammen aus einer Aufstellstrecke von mindestens 10,0 m sowie einer daran anschließenden Verziegungsstrecke. Die Länge der Verziegungsstrecke ist dabei abhängig von der für den Streckabschnitt zugelassenen Höchstgeschwindigkeit sowie von dem Verbreiterungsmaß des Linksabbiegestreifens. Demnach sollte bei der auf der Berliner Chaussee zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und einer Breite des Linksabbiegestreifens von 3,00 m der gegenwärtige Linksabbiegestreifen zur Bewahrung der Verkehrssicherheit in seiner aktuellen Dimensionierung beibehalten werden. 2. Der aus dem Plangebiet rechts in die Berliner Chaussee einbiegende Verkehr nach Nordosten (stadtauswärts) müsste die Linksabbiegespur überfahren. Gemäß RAST 06 sind Knotenpunkte u.a. übersichtlich sowie sicher befahrbar zu gestalten. Dagegen würde das zusätzliche Überfahren der Linksabbiegespur durch den aus der Plangebietszufahrt kommenden Verkehr auf der übergeordneten Berliner Chaussee ein erhöhtes Sicherheitsrisiko darstellen. 3. Um diese Konflikte im Knotenpunkt „Linksabbiegespur“ zu vermeiden, müsste die Plangebietszufahrt nach Süden verschoben werden. Aus Gründen der Übersichtlichkeit und Verkehrssicherheit müsste die Plangebietszufahrt südlich von dem bestehenden Linksabbiegestreifen sowie der Sperrfläche auf der Berliner Chaussee gelegen sein. Damit läge die Plangebietszufahrt südlicher als die Plangebietsgrenze, so dass mit der Verlegung eine erhebliche Flächeninanspruchnahme verbunden

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<p>wäre, aus der u.a. eine höhere Flächenversiegelung, höhere Eingriffe in den Naturhaushalt, das Orts-/Landschaftsbild und Klimaschutz etc. resultieren würden. Dies ist städtebaulich nicht vereinbar.</p> <p>Fazit: Zusammenfassend lässt sich auf Grundlage der oben genannten Punkte feststellen, dass eine Realisierung der Zufahrt zum Plangebiet an der Schlalacher Straße aus verkehrstechnischer sowie verkehrssicherheitstechnischer Sicht zu bevorzugen ist. Der gegebene Querschnitt sowie Streckencharakter entlang der Berliner Chaussee sowie die Nähe zum Knotenpunktbereich Berliner Chaussee / Schlalacher Straße würden bei einer Plangebietszufahrt an der Berliner Chaussee ein Sicherheitsrisiko für alle Verkehrsteilnehmende darstellen. Zudem ist davon auszugehen, dass sich eine Plangebietszufahrt an der Berliner Chaussee durch einen eventuell auftretenden Rückstau aufgrund vorbeifahrenden bzw. vorbeigehenden Fuß-/Radverkehrs negativ auf die Qualität des Verkehrsflusses am Knotenpunkt Berliner Chaussee / Schlalacher Straße auswirken würde.</p> <p>Die vom Stellungnahmegeber vermutete Vergleichbarkeit mit der bestehenden Zufahrt zum Netto-Markt ist aufgrund der unterschiedlichen Charakteristik der beiden Streckenabschnitte nicht gegeben.</p> <p>In der Zusammenschau aller vorstehenden Ausführungen wird nach erneuter Abwägung weiterhin von einer Zufahrt in der Berliner Chaussee Abstand genommen.</p> <p>Die vorstehenden Ausführungen werden zur Klarstellung redaktionell in der Verkehrstechnischen Untersuchung und Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf ergänzt – soweit erforderlich.</p> <p><u>Zur Zunahme des Radverkehrs</u></p> <p>Mit der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde der aus dem Planvorhaben resultierende zusätzliche Radverkehr ermittelt. Mit der Verkehrsaufkommensermittlung wird deutlich, dass mit der Realisierung des Planvorhabens von keiner deutlichen Zunahme des Radverkehrs im angrenzenden Straßennetz auszugehen ist. Demnach sind mit dem Planvorhaben in den Spitzenstunden maximal 16 Radfahrende (höchstens alle 4 Minuten ein Radfahrer) und außerhalb der Spitzenstunden (21 Stunden des Tages) nochmals deutlich geringere Frequenzen zu erwarten (siehe vorstehend unter Punkt 3).</p> <p>Eine anderweitige Zunahme des Radverkehrsanteils, z.B. mit Blick auf klimapolitische Konzepte, ist für die Schlalacher Straße aufgrund der geringen Siedlungsdichte entlang der Schlalacher Straße bis zur Nieplitz und mit der anschließenden freien unbebauten Feldflur im weiteren Verlauf der Schlalacher</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Sollte es bei der im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Zufahrt Schlalacher Straße verbleiben, ist im Bebauungsplan ein Schutz vor Emissionen für unser Grundstück vorzusehen. Dies gründet sich in der Annahme der Ingenieurgesellschaft Hoffmann-Leichter, die von einem zusätzlich erzeugten Gesamtverkehrsaufkommen am KP 2 und damit direkt an unserer Grundstücksgrenze von 1.354 Kfz-Fahrten/Tag ausgehen. Tatsächlich dürfte sich dieses zusätzliche Aufkommen nicht über 24 Stunden ergeben, wie vom Ingenieurbüro angenommen, sondern in der Zeit zwischen 06:00 und 22:00 Uhr.</p>	<p>7. Nachbargrundstück: Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen erforderlich</p>	<p>Straße sowie aufgrund der damit geringen Potenziale für bauliche Verdichtungen nicht zu erwarten. Für die noch nördlicher, außerhalb der Kernstadt gelegenen Siedlungsbereiche, ist zudem erfahrungsgemäß von einer abnehmenden Bereitschaft auszugehen, die räumliche Distanz mit dem Rad zurückzulegen.</p> <p>Die vorstehenden Ausführungen werden zur Klarstellung redaktionell in der Verkehrstechnischen Untersuchung und Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf ergänzt – soweit erforderlich.</p> <p>7. Wurde erneut geprüft und wird teilweise gefolgt; Überarbeitung Schalltechnische Untersuchung</p> <p>Für die Ermittlung der schalltechnisch zu ergreifenden Maßnahmen erfolgte eine Prüfung durch eine Schalltechnische Untersuchung, die zusammen mit dem Bebauungsplan ausgelegt hat.</p> <p>Die Schalltechnische Untersuchung legt wiederum die in der Verkehrstechnischen Untersuchung angenommenen Kfz-Fahrten/Tag zugrunde. Dies sind nach Ermittlung der Verkehrstechnischen Untersuchung insgesamt 1.548 Kfz-Fahrten/Tag (vgl. Seite 18). Die Verkehrstechnische Untersuchung legt dabei für das zusätzliche Verkehrsaufkommen bereits den vom Stellungnahmegeber geforderten Zeitraum von 06:00-22:00 zugrunde. Für die Abbildung des Worst-Case werden auch 2 Fahrten vor 06:00 und 2 Fahrten nach 22:00 zugrunde gelegt (vgl. Abbildung 14, Seite 19 sowie Anlage 5, Seite 41). Die höchsten Verkehrsbewegungen werden als Spitzenstunden eingegrenzt und liegen am Knotenpunkt der Zu-/Abfahrt am Vormittag (10:00-11:00 bzw. 11:00-12:00) bei 105 Kfz-Fahrten (53 bzw. 60 im Quellverkehr +52 bzw. 45 Kfz-Fahrten im Zielverkehr) und am Nachmittag (18:00-19:00 Uhr) bei 184 Kfz-Fahrten (97 im Quellverkehr +87 Kfz-Fahrten im Zielverkehr). In den verbleibenden 22 Stunden des Tages fällt das Verkehrsaufkommen der Zu-/Abfahrt deutlich niedriger aus (vgl. Seite 19f.).</p> <p>Mit der Schalltechnischen Untersuchung wurde das Verkehrsaufkommen sowie seine zeitliche Verteilung und der hierfür angesetzte Zeitraum von 06:00-22:00 übernommen (vgl. Seite 19). Dabei bestehen lediglich geringfügige Abweichung der stundenbezogenen Verkehrsmengen aufgrund der ganzzahligen Rundung. Mit der Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung (07.06.2023) wurde dies redaktionell angepasst.</p> <p>In der Zusammenschau aller eingegangener Stellungnahmen erfolgt eine Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung. In dieser werden zur Darstellung des Worst-Case-Falles vorsorglich erhöhte Emissionsansätze für den planinduzierten Verkehr berücksichtigt (gem. Bayerischer</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
	<p>Weitere Einwendungen betreffen unsererseits die Ermittlung der Geräuschimmissionen. Nach der dortigen Einschätzung ist unser Grundstück der einzige Immissionsort, an dem das Irrelevanzkriterium (IRW – 6 dB(A)) tags nicht eingehalten werden kann. Die Beurteilung, dass der Ansatz der Einhaltung des Irrelevanzkriteriums an dieser Stelle als überzogen erscheint, wird nicht geteilt; die Begründung keiner bzw. einer sehr geringen Vorbelastung durch andere Anlagen im Sinne der TA Lärm überzeugt nicht.</p> <p>Wenn auch Sportanlagen in der TA Lärm nicht enthalten sind, da sie der Sportanlagenlärmschutzverordnung unterliegen, so wäre jedoch die in der Nähe befindliche Sportanlage als solche in die Betrachtung mit einzubeziehen.</p>	<p>8. Schalltechnische Untersuchung: Irrelevanzbewertung ergänzen um nahe Sportanlage</p>	<p>Parkplatzlärmstudie; mit mehr als doppeltem PKW-Aufkommen gegenüber der Verkehrstechnischen Untersuchung) sowie erhöhte Emissionsansätze für die Vorbelastung im Umfeld angesetzt. Im Ergebnis werden mit der überarbeiteten Schalltechnischen Untersuchung (Juni 2023) als Ergänzung zu den bereits mit dem Bebauungsplan festgesetzten Schallschutzmaßnahmen zusätzlich folgende Maßnahmen empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Schallschutzwand entlang der Zufahrt unmittelbar an der nördlichen Bordsteinkante über ca. 25 m Länge und 2 m Höhe ab Einfahrt Schlalacher Straße. ▪ Ausschluss der nächtlichen Nutzung des Parkplatzes. <p>Mit diesen zusätzlichen Maßnahmen werden die zulässigen Immissionsrichtwerte der TA Lärm sowohl für tagsüber als auch für nachts eingehalten und damit die Anforderung des Schallschutzes vollständig erfüllt. Der Forderung des Stellungnahmegebers wird damit entsprochen.</p> <p>8. Wird nicht gefolgt; redaktionelle Klarstellungen in Schalltechnischer Untersuchung und BPlan-Begründung</p> <p>Der Hinweis des Stellungnahmegebers wurde im Rahmen der Schalltechnischen Untersuchung nochmals geprüft.</p> <p>Der Hinweis bezieht sich auf das Irrelevanzkriterium gemäß Nummer 3.2.1 Abs. 2 TA Lärm. Dieses kommt zur Anwendung, wenn bereits eine Vorbelastung durch andere Anlagen, die in den Bereich der TA Lärm fallen, in einem Umfang vorliegt, dass sie die Immissionsrichtwerte der TA Lärm ihrerseits vollständig ausschöpfen. In solchen Fällen wird bei einer zusätzlich hinzutretenden gewerblichen Schallquelle das Irrelevanzkriterium in Ansatz gebracht, um sicherzustellen, dass durch die Zusatzbelastung die Immissionsrichtwerte in der Summe nicht überschritten werden (siehe Schalltechnische Untersuchung September 2022, Seite 11). Im vorliegenden Fall werden jedoch die Immissionsrichtwerte der TA Lärm durch die vorhandenen Anlagen nicht erreicht. Damit ist die Anwendung des Irrelevanzkriteriums nicht zwingend geboten.</p> <p>Sportanlagen fallen nicht in den Geltungsbereich der TA Lärm. Diese sind gemäß der Sportanlagen-Lärmschutzverordnung (18. BImSchV) zu beurteilen. Die unterschiedlichen Lärmarten werden grundsätzlich getrennt beurteilt. Der Sportanlagenlärm ist folglich auch nicht bei einer Berechnung nach TA Lärm anzusetzen.</p> <p>Selbst, wenn die nahe gelegene Sportanlage – wie vom Stellungnahmegeber gefordert - berücksichtigt werden würde, ergäben sich keine wesentlichen Geräuschimmissionen an maßgeblichen Immissionsorten des Planvorhabens. Die</p>

1. Entwurf des Bebauungsplanes Nr. 2020-03 „Edeka an der Schlalacher Straße“ der Stadt Treuenbrietzen

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	Stellungnahme	Thematische Zuordnung	Abwägung
			<p>Sportanlage befindet sich in rund 600 m Entfernung zum Planvorhaben. Ihre zulässige Nutzung bestimmt sich nach Sportanlagen-Lärmschutzverordnung (18. BImSchV) und ist bereits durch andere nähergelegene Wohnhäuser (Schlalacher Straße, Goethestraße, Schillerstraße) im Bestand soweit in ihrer Nutzung begrenzt, dass eine Vorbelastung durch die von der Sportanlage ausgehenden Geräuschemissionen aufgrund der großen Entfernung zu den maßgeblichen Immissionsorten des Planvorhabens nicht mehr zum Tragen kommen und daher als Vorbelastung auch nicht mehr zu berücksichtigen sind.</p> <p>Als Vorbelastung wird bereits der nahe gelegene Lebensmittelmarkt an der Berliner Chaussee (Netto Marken-Discount) herangezogen. Die für ihn zugrunde gelegten Emissionsansätze werden dabei konservativ angesetzt, um so die maximal möglichen Geräuschemissionen zu ermitteln (Worst-Case-Fall). Dabei ist insbesondere im Nachzeitraum festzustellen, dass die damit erzielten Geräuschemissionen für die ihn selbst umgebenden Wohnnutzungen unzulässig wären und daher durch diese in der Realität bereits stärker eingeschränkt werden, als mit der Schalltechnischen Untersuchung für das Planvorhaben angenommen. Selbst bei Berücksichtigung dieser überhöhten Emissionsansätze wird deutlich, dass die Geräuschemissionen des Discounters im Nahbereich des Planvorhabens keinen maßgeblichen Einfluss auf die Gesamtbelastung an den maßgeblichen Immissionsorten aufweisen (siehe Seite 27).</p> <p>Im Zuge der Überarbeitung der Schalltechnischen Untersuchung wurden aufgrund weiterer Stellungnahmen der Öffentlichkeit zusätzliche technische Anlagen in der Umgebung mit in die Gesamtbelastung aufgenommen, die potentiell einen Einfluss auf die Geräuschemissionen der maßgeblichen Immissionsorte haben können.</p> <p>Aus gutachterlicher Sicht der Schalltechnischen Untersuchung ist es für die Worst-Case-Bewertung des Planvorhabens weiterhin ausreichend, die konservativen (überhöhten) Ansätze umliegender technischer Anlagen zugrunde zu legen (hier: Netto Marken-Discount, Kläranlage Schwarzer Weg, Gewerbehof Sebalbusstraße). Die Berücksichtigung weiterer Anlagen, die nicht in den Regelungsbereich der TA Lärm fallen (hier: Sportanlage) entspricht dagegen nicht den gesetzlich vorgegebenen Beurteilungsgrundlagen.</p> <p>Die vorstehenden Ausführungen werden zur Klarstellung redaktionell in der Schalltechnischen Untersuchung und Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf ergänzt – soweit erforderlich.</p>