

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin

Abt. Stadtentwicklung und Bauen
Stadtentwicklungsamt
- Fachbereich Stadtplanung -



Bebauungsplan XI-231aba

für die Verbreiterung (teilweise) des Tempelhofer Weges zwischen
der westlichen Grenze des Grundstücks Tempelhofer Weg 9 und
Wilhelm-Kabus-Straße, einschließlich des Grundstücks Gotenstraße 49
im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Schöneberg

Auswertung und Abwägung der Stellungnahmen im Rahmen
der eingeschränkten erneuten Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
gemäß § 4 Absatz 2 BauGB in Verbindung mit § 4a Absatz 3 BauGB

sowie

der Benachrichtigung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange
über die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 Satz 3 BauGB

Stand: 15.01.2021

A. Art und Weise der Beteiligung

Nach der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange (gem. § 4 Abs. 2 BauGB) im September / Oktober 2019 wurden u. a. die verkehrs- und schalltechnischen Untersuchungen fortgeschrieben sowie in Begründung und Umweltbericht Aussagen zur Regenentwässerung ergänzt. Zudem wurden der Geltungsbereich (geringfügig) sowie der Titel des Bebauungsplans XI-231aba geändert; durch diese Änderungen wurden die Grundzüge der Planung jedoch nicht berührt. Die erneute Einholung der Stellungnahmen wurde deshalb gem. § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB auf die folgenden, von den Änderungen und Ergänzungen sowie den zwischenzeitlich ergänzten Fachuntersuchungen berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt:

- Berliner Wasserbetriebe (BWB)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) – Referat I C (Immissionsschutz)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) – Referat II D (Gewässerschutz)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) – Abteilungen IV (Verkehr) und VI (Verkehrsmanagement)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) – Abteilung V (Tiefbau)
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Umwelt- und Naturschutzamt
- Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Straßen- und Grünflächenamt (Fachbereich Straßen)

Diese Stellen wurden mit Schreiben vom 25. September 2020 (per E-Mail) zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 25. Oktober 2020 aufgefordert. Der Aufforderung zur Stellungnahme lagen der Entwurf des Bebauungsplans XI-231aba vom 10. September 2020 sowie die zugehörige Begründung einschließlich Umweltbericht bei.

26 weitere Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange, die von Änderungen und Ergänzungen des Bebauungsplanentwurfs nicht berührt sind, wurden gem. § 3 Abs. 2 Satz 3 mit Schreiben vom 25. September 2020 (per E-Mail) von der im Zeitraum 28. September bis einschließlich 28. Oktober 2020 erfolgenden öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans XI-231aba benachrichtigt. Es wurde auf den im Auslegungszeitraum im Internet abrufbaren Bebauungsplanentwurf und die Begründung verwiesen. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass die Abwägung der im Rahmen des Behördenbeteiligungsverfahrens gem. § 4 Abs. 2 BauGB vorgebrachten Stellungnahmen der Begründung entnommen werden kann.

Die Bezirksbürgermeisterin sowie das Büro der Bezirksverordnetenversammlung wurden über das Beteiligungsverfahren informiert.

Es liegen 13 Stellungnahmen von 11 Stellen vor (je 2 Stellungnahmen von SenUVK I C und UmNat):	Von 23 Stellen liegen keine Stellungnahmen vor:
1. Berliner Feuerwehr	3. Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
2. Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR)	4. Berliner Wasserbetriebe (BWB)
9. IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ)	5. Der Polizeipräsident in Berlin – Direktion 4 (Abschnitt 41)
13b. Vattenfall Wärme Berlin AG	6. Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg (GL)
19. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Referat II A (Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten)	7. Handwerkskammer Berlin
22a. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat I C (Immissionsschutz)	8. Industrie- und Handelskammer zu Berlin (IHK)
22b. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat I C (Immissionsschutz)	10. Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit (LAGetSi)
23. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referate II B (Wasserwirtschaft, Wasserrecht, Geologie) und II D (Gewässerschutz)	11. NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg mbH & Co. KG (NBB)
25. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) und Abteilung VI (Verkehrsmanagement)	12. 50Hertz Transmission GmbH
26. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Abteilung V (Tiefbau)	13a. Vattenfall Europe Business Services GmbH
32. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Straßen- und Grünflächenamt (Fachbereich Straßen)	15. Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie – Referat I D (Schulentwicklungsplanung, Medien und IT in Schulen, Schulbaufinanzierung, Standards Lehr- und Lernmittel)

33a.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Umwelt- und Naturschutzamt	16.	Senatsverwaltung für Finanzen – Referat I D (Liegenschaften)
33b.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Umwelt- und Naturschutzamt	17.	Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe – Referat IV A (Liegenschaften, Zukunftsorte)
		18.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Referate I A (Stadtentwicklungsplanung) und I B (Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte)
		20.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Referat Z MI (Ministerielle Grundsatzangelegenheiten, Prüfung und Genehmigung Hochbau)
		21.	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen – Wohnungsbauleitstelle (WBL)
		24.	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat III B (Naturschutz, Landschaftsplanung, Forstwesen)
		27.	Senatsverwaltung für Kultur und Europa – Referat II B (Bau und Liegenschaften)
		28.	Senatsverwaltung für Kultur und Europa – Landesdenkmalamt (LDA)
		29.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Stadtentwicklungsamt (Fachbereich Bauaufsicht / Untere Denkmalschutzbehörde)
		30.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Stadtentwicklungsamt (Fachbereich Vermessung und Geoinformation)
		31.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Straßen- und Grünflächenamt (Fachbereich Grünflächen)
		34.	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Schul- und Sportamt (Fachbereich Schule)

Die eingegangenen schriftlichen Stellungnahmen wurden in der o. g. Reihenfolge zusammengefasst dargestellt.

B. Abwägung der Äußerungen im Einzelnen

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
<p>1. Berliner Feuerwehr Schreiben vom 30.10.2020</p>	<p>Eine ausreichende Löschwasserversorgung ist nicht dargestellt.</p>	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen. Das Plangebiet umfasst keinen Bebauungsbestand. Der Bebauungsplan XI-231aba dient der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Eine ausreichende Löschwasserversorgung in den angrenzenden Baugebieten ist im Zuge der nachgelagerten Genehmigungsverfahren über die Brandschutznachweise zu belegen und nicht Gegenstand der Regelungsinhalte eines Bebauungsplans.</p>
<p>2. Berliner Stadtreinigungsbetriebe (BSR) Schreiben vom 27.10.2020</p>	<p>Unseren Stellungnahmen vom Februar bzw. Oktober 2019 haben wir keine weiteren Anmerkungen hinzuzufügen.</p>	<p>→ Keine Planänderung Wie bereits in der Abwägung der Stellungnahmen zu den bisherigen Beteiligungsverfahren der Behörden und Träger öffentlicher Belange dargelegt, wird die Einteilung der Verkehrsflächen (z. B. Gliederung der Fahrbahn, Stellplätze, Baumstandorte) nicht festgesetzt, so dass grundsätzlich von einer Einhaltung der Mindestbreiten zur gesicherten Müllentsorgung auszugehen ist. Die zu den Themen Müllabfuhr und Straßenreinigung vorgebrachten Hinweise wurden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet. Aus den Inhalten des Bebauungsplans XI-231aba ergibt sich zudem keine Beeinträchtigung des noch bis Ende März 2021 in Nutzung befindlichen Recyclinghofs. Organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung des Betriebsablaufs des Recyclinghofs können mangels Rechtsgrundlage nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden.</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
<p>3. IT-Dienstleistungszentrum Berlin (ITDZ) Schreiben vom 08.10.2020</p>	<p>Aufgrund des eingereichten Planentwurfes haben wir festgestellt, dass fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen sind. Weitere Einzelheiten entnehmen Sie ggf. bitte den beigefügten Unterlagen. Anlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lageplan des Kreuzungsbereichs Tempelhofer Weg / Gotenstraße - Richtlinien zum Schutz der Telekommunikationslinien des ITDZ Berlin (Rili-Tkl) 	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen. Aus dem Lageplan des IT-Dienstleistungszentrums Berlin geht hervor, dass sich die fernmeldetechnischen Sicherheitsanlagen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans XI-231aba befinden, sondern dem Plangebiet des nördlich angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans 7-81 VE zuzuordnen sind. Da die Anlagen ausschließlich innerhalb der gewidmeten Straßenverkehrsfläche der Gotenstraße verortet sind, besteht kein Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans.</p>
<p>13b. Vattenfall Wärme Berlin AG Schreiben vom 05.11.2020</p>	<p>Den Bebauungsplan haben wir hinsichtlich der Belange der Vattenfall Wärme Berlin AG geprüft. In dem von Ihnen unmittelbar angefragten örtlichen Bereich ist kein Anlagenbestand der Vattenfall Wärme Berlin AG vorhanden.</p>	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
<p>19. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (II A) Schreiben vom 05.10.2020</p>	<p>Die durch das Referat II A der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zu vertretenden Belange sind nach derzeitigem Stand der Planung nicht berührt.</p>	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
<p>22a. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat I C (Immissionsschutz) Schreiben vom 02.11.2020</p>	<p>Sie erhalten meine Stellungnahme, die sich auf die gesetzlichen Grundlagen der §§ 47 ff. BImSchG, Luftreinhaltepläne und Lärm-minderungsplanung, stützt. Meine Stellungnahme bezieht sich auf die Begründung zum Bebauungsplan vom 10.09.2020 sowie auf das schalltechnische Gutachten vom 10.02.2020. Im Hinblick auf die vom Verkehr verursachten Immissionen kann ich Ihnen folgende Hinweise geben: Im schalltechnischen Gutachten werden veraltete Verkehrsprog-</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung der Begründung Die bislang vorliegenden Prognosedaten wurden durch das mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro mit der Bahnprognose für das Jahr 2030 abgeglichen. Der Vergleich der längenbezogenen Schallleistungspegel für die berücksichtigten Bahnstrecken auf der Grundlage der Prognoseverkehrswerte 2030 mit den Prognosedaten für das Jahr 2025 ergab Folgendes:</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>nosen für die Bahn zugrunde gelegt. Der aktuelle Prognosehorizont der Deutschen Bahn ist das Jahr 2030. Dies ist zu aktualisieren bzw. ist zu prüfen, ob die Auswirkungen der neueren Verkehrsdaten sich maßgeblich von den aktuellen Prognosedaten unterscheiden. Sollten keine aktuelleren Daten verwendet werden muss dies entsprechend begründet werden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Für alle Bahnstrecken ergaben sich Verringerungen der längenbezogenen Schalleistungspegel tags und nachts mit Ausnahme der Strecke 6170 (Güterzugverkehr) tags, für die sich fahrtrichtungsabhängig Erhöhungen von 3,7 / 4,0 dB(A) ergaben. Die Pegelverringerungen betragen streckenabhängig zwischen 0,4 und 2,5 dB(A) tags sowie 0,2 und 3,1 dB(A) nachts. - Die längenbezogenen Schalleistungspegel tags und nachts der Strecke 6170 sind jedoch im Vergleich zu denen der ebenfalls auf der „Ringbahn“ verlaufenden Strecke 6020 (S-Bahn) völlig untergeordnet, so dass sich in der Gesamtschienenverkehrs-lärmbelastung für die in der schalltechnischen Untersuchung betrachteten Immissionsorte keine Pegelerhöhungen ergeben. Dies gilt erst recht, wenn die Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenlärm betrachtet wird. <p>Die Berücksichtigung der Prognoseverkehrswerte von 2030 würde nur zu marginalen Pegelverringerungen in der Gesamtverkehrslärmbelastung führen. Die bisherigen Ergebnisse liegen damit auf der sicheren Seite; von einer aufwändigen Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wird daher abgesehen. Gleichwohl werden Aussagen zum vorgenannten Abgleich der Prognosedaten in der Begründung ergänzt.</p>
	<p>Dem Ansatz der Gutachter für den Tempelhofer Weg von einer wesentlichen Änderung auszugehen - und somit einen Anwendungsfall der 16. BImSchV zu sehen - wird hier gefolgt.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die Stellungnahme stützt die Planung.</p>
	<p>Unter der Voraussetzung, dass die Annahmen der Gutachter korrekt sind und der Bezirk die konkrete Absicht verfolgt auf dem Tempelhofer Weg kurzfristig in Gänze eine Tempo 30 Strecke anzuordnen, kann nach hiesiger Sicht dem Vorgehen der Gutachter gefolgt werden, diese Geschwindigkeit auch für die Prognose anzusetzen.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die Stellungnahme stützt die Planung.</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
<p>22b. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat I C (Immissionsschutz) Schreiben vom 12.11.2020</p>	<p>Ich möchte Sie darauf hinweisen, dass am 09.11.2020 die zweite Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) veröffentlicht wurde. Die geänderte 16. BImSchV tritt zum 01.03.2021 in Kraft und führt die RLS-19 als Berechnungsgrundlage ein. Damit gibt es auch erstmals eine Regelung, wie neue Deckschichten in die Lärmberechnungen aufgenommen werden. Die Übergangsregelungen sind § 6 zu entnehmen. Hiervon sind auch Bebauungspläne, die eine Planfeststellung ersetzen, betroffen.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die geänderte 16. BImSchV wäre im Bebauungsplanverfahren XI-231aba dann zwingend anzuwenden, wenn es sich um einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan handeln würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Selbst wenn es sich um einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan handeln würde, wäre gemäß § 6 Nr. 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 04.11.2020 zu beachten, dass die RLS-90 weiterhin anwendbar wären, da dessen Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Absatz 1 Satz BauGB vor dem 01.03.2021 gefasst und ortsüblich bekannt gemacht wurde. Insofern kann an der Anwendung der RLS-90 festgehalten werden und es ergibt sich kein Änderungsbedarf an der schalltechnischen Untersuchung.</p>
<p>23. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referate II B (Wasserwirtschaft, Wasserrecht, Geologie) und II D (Gewässerschutz) Schreiben vom 27.10.2020</p>	<p>Gegen die Planungsziele bestehen keine grundsätzlichen Einwendungen, allerdings besteht noch Klärungsbedarf im Hinblick auf die Niederschlagsentwässerung des Stadtplatzes. Die in der Begründung zum Bebauungsplan genannte Abstimmung zur Regenentwässerung der Straße zwischen dem Träger der Straßenbaulast (SGA Tempelhof-Schöneberg), den Berliner Wasserbetrieben (BWB) und der Wasserbehörde (SenUVK II D) hat stattgefunden; dem Ergebnis dieser Abstimmung wird gefolgt. Da sich die Abstimmung jedoch nur auf die Straßenverkehrsfläche bezog, wurde die Fläche für den Stadtplatz nicht berücksichtigt. Hinsichtlich dieser Fläche liegen keine neuen Aussagen und keine Detailplanung vor. Im Zuge dieser ist mit den BWB und der SenUVK die Regenentwässerung zu konkretisieren; die Stellungnahme vom 31.10.2019 (zur Beteiligung der Behörden gem. § 4 Abs. 2 BauGB) behält daher für die Fläche des Stadtplatzes ihre Gültigkeit und ist für die weitere Planung – unter Beachtung der Altlastensituation – zu berücksichtigen. Zu den Anforderungen an ein Entwässerungskonzept und dessen</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung des Umweltberichts Da die Einteilung der Verkehrsflächen sowie die Bauweise im Hinblick auf die Einbaumaterialien nicht festgesetzt werden, sind Maßnahmen zur dezentralen Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich. Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Entwurfsplanung vom Dezember 2019 vor, die im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) überarbeitet wird. Inwieweit bei der Oberflächenbefestigung an der bisherigen Planung einer Granitpflasterung und von Betonplatten festgehalten wird, wird im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Bei der Planung einer möglichen Entwässerung des Stadtplatzes sind die eventuell vorhandenen Bodenbelastungen zu berücksichtigen. Die zur Gestaltung und Entwässerung des Stadtplatzes getroffenen Aussagen im Umweltbericht werden überarbeitet. Aufgrund der Abstimmungen zwischen den betroffenen Fachbehörden und</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	Umsetzungsmöglichkeiten im Rahmen der Bauleitplanung wird auf das Rundschreiben Nr. 4/2018 zum Umgang mit Niederschlagswasser in Bebauungsplänen in Berlin von SenStadtWohn II C vom 15.11.2018 verwiesen.	-stellen wird jedoch von der Erstellung eines gesonderten Entwässerungskonzepts im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abgesehen.
<p>25. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Referat IV B (Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen, Radverkehr, Fußverkehr) und Abteilung VI (Verkehrsmanagement) Schreiben vom 27.10.2020</p>	<p>Aus übergeordneter verkehrsplanerischer und -organisatorischer Sicht bestehen zu dem Bebauungsplanverfahren folgende Hinweise und Anmerkungen: Es ist nicht erkennbar, ob bei den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen auch die Planungen zur Radschnellwegverbindung im Bereich Südkreuz – Wilhelm-Kabus-Straße sowie am Knotenpunkt Tempelhofer Weg / Wilhelm-Kabus-Straße berücksichtigt wurden.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die ursprünglich mit Stand vom Mai 2018 vorliegende Verkehrsuntersuchung ist u. a. aufgrund von Anregungen und Hinweisen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Abteilung IV und der Verkehrslenkung Berlin (nun SenUVK – Abteilung VI) umfassend überarbeitet worden. In den entsprechenden Stellungnahmen der Fachbehörden ist die Radschnellwegverbindung nicht thematisiert worden. Die Leistungsfähigkeiten wurden jedoch auf der Grundlage der abgestimmten Knotenpunktlagepläne untersucht. Die zu Beginn der Leistungsfähigkeitsberechnungen im August 2020 abgefragten aktuellen verkehrstechnischen Unterlagen zu den Knotenpunkten wurden ohne weitere Hinweise übergeben. Daher wird davon ausgegangen, dass diese Unterlagen auch die Planungen zur Radschnellwegverbindung bereits berücksichtigten.</p>
	<p>Die Änderungen hinsichtlich der Radverkehrsinfrastruktur und des Verzichtes auf die Planstraße A wurden mit SenUVK – Referat IV B abgestimmt, so dass keine Bedenken zu den diesbezüglichen Änderungen bestehen.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die Stellungnahme stützt die Planung.</p>
	<p>Es wird als kleiner redaktioneller Hinweis auf das Kapitel 1.3, Abs. 2 verwiesen. Hier müsste es wohl heißen „... Planstraße A (1a, 2a und 3a)“.</p>	<p>→ Keine Planänderung; redaktionelle Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung Die Verkehrsuntersuchung mit Stand vom September 2020 wird im Kapitel 1.3 (Zielsetzung) entsprechend korrigiert. Aus der redaktionellen Änderung ergeben sich keine inhaltlichen Auswirkungen.</p>
	<p>Hinsichtlich der veränderten bzw. aktualisierten Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte innerhalb des Plangebiets wird darauf</p>	<p>→ Keine Planänderung</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>hingewiesen, dass auf eine Anpassung des Verkehrsaufkommens auf Basis der Ergebnisse des Gutachtens zum Bebauungsplan 7-29 EUREF verzichtet wurde, da die Belastung in der Spitzenstunde nur um ca. 40 Fahrten zunimmt und dies aufgrund der bisherigen Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung als unkritisch erachtet wird. Diesem Vorgehen kann grundsätzlich zugestimmt werden.</p> <p>Für den Knotenpunkt 4 wurde die Gesamtverkehrsstärke dennoch im Planfall 1b (neu: 1.489 / alt: 1.865) und 3b (neu: 1.430 / alt: 1.806) geändert. Aus welchem Grund?</p>	<p>Im Rahmen der Überarbeitung der vom Mai 2018 vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden Übertragungsfehler zwischen den Berechnungsprogramm und den in den Bericht übernommenen Auswertungen festgestellt. Diese Abweichungen, die neben dem Knotenpunkt 4 auch den Knotenpunkt 5 betrafen, wurden in der nunmehr vom September 2020 vorliegenden Verkehrsuntersuchung korrigiert. Die Auswertungstabellen stellen somit nunmehr den korrekten Stand dar.</p>
	<p>Im Rahmen der Bewertung wurde für die Knotenpunkte immer eine Gesamtkapazität ausgewiesen.</p> <p>Wie definiert sich die Gesamtkapazität? Wenn die Gesamtkapazität einen theoretischen Wert darstellt, der unabhängig vom Verkehrsaufkommen ist, müsste dieser unverändert bleiben, sofern sich die Rahmenbedingungen für die HBS-Bewertung (hinterlegte Signalzeitenpläne und / oder die Knotengeometrie, einschließlich der Spuraufteilung, Abbiegebeziehungen) nicht ändern. Entsprechend ergeben sich folgende Fragen:</p> <p>Weshalb verändert sich die Kapazität für den Knotenpunkt 1 (KP 1)? Für alle Planfälle ist derselbe Signalzeitenplan hinterlegt und es gibt keine (geometrischen) Änderungen hinsichtlich der Verkehrsführung (z. B. Einbahnstraßenregelung) oder ähnliches. Gleiches gilt für KP 5 und KP 6. Dennoch werden hier für die unterschiedlichen Planfälle unterschiedliche Gesamtkapazitäten angegeben.</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Die Gesamtkapazität ist ein theoretischer Wert, der sich als Summe aller Einzelkapazitäten der Verkehrsströme ergibt.</p> <p>An KP 1 ändert sich die Gesamtkapazität, weil sich die Einzelkapazitäten der Verkehrsströme ändern. Die Einzelkapazität ist u. a. auch von der Fahrzeugzusammensetzung abhängig (SV-Anteile) oder bei Mischfahrstreifen auch von der Zusammensetzung der Fahrzeugströme der jeweiligen Richtungen. Am KP 1 ist beispielsweise in der Zufahrt Sachsendamm West in den Planfällen 1b und 2b die Kapazität die gleiche, obwohl sich die Verkehrsbelastungen ändern. Auf dieser Zufahrt gibt es keine Einflüsse auf die Einzelkapazitäten. In der Zufahrt Tempelhofer Weg hingegen ändern sich Verkehrsbelastung und Kapazität, da die Belegung des Mischfahrstreifens eine andere ist.</p> <p>Die vorgenannten Aussagen gelten auch für die KP 5 und 6.</p>
	<p>Auch ein Vergleich dieses Wertes aus dem aktuellen Gutachten und aus dem Gutachten Stand Mai 2018 weist Differenzen auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planfall 1b, KP 5 – Der Knoten hat neu eine höhere Gesamtkapazität, wird aber bei gleichbleibenden Verkehrsaufkommen eine QVS (Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs) schlechter bewertet. 	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Im Rahmen der Überarbeitung der vom Mai 2018 vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden Übertragungsfehler zwischen den Berechnungsprogramm und den in den Bericht übernommenen Auswertungen festgestellt. Diese Abweichungen, die neben dem Knotenpunkt 4 auch den Knotenpunkt 5 betrafen, wurden in der</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<ul style="list-style-type: none"> - Planfall 3b, KP 5 	<p>zunehmend vom September 2020 vorliegenden Verkehrsuntersuchung korrigiert. Die Auswertungstabellen stellen somit nunmehr den korrekten Stand dar.</p>
<p>26. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Abteilung V (Tiefbau) Schreiben vom 19.10.2020</p>	<p>Es wurden folgende Fachbereiche der Abteilung V (Tiefbau) beteiligt und um Stellungnahme gebeten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - V A B 1, V C (V C A bis V C F), V B (V B A bis V B D), V D, V OS <p>Von den Beteiligten V D gab es Einwendungen oder Hinweise: SenUVK V D hatte im Oktober 2019 unter der Vorgangsnummer 2019 / 119 eine Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> - zu den möglichen Lärmschutzbauwerken - zu den möglichen Verkehrszeichenbrücken <p>abgegeben.</p> <p>Die Einwendung zu Lärmschutzbauwerken wird durch die Ausführungen auf Seite 108 der Begründung (Ausschluss von Lärmschutzwänden) zum Bebauungsplan XI-231aba, vom 10.09.2020, nicht weiter benötigt.</p>	<p>→ Keine Planänderung Die Stellungnahme stützt die Planung.</p>
	<p>Die Forderungen in Bezug auf mögliche Verkehrszeichenbrücken sind unberücksichtigt geblieben und werden daher hier verkürzt wiederholt.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vorzugsweise Anbringung von möglichen Verkehrszeichen für die Zuwegung zu der Bundesautobahn A 103 über Seitenaufsteller <p>Sofern eine Seitenaufstellung nicht möglich ist, werden Verkehrszeichenbrücken mit folgenden Forderungen notwendig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Bestandteile (einschließlich Fundament) sind vollständig innerhalb der Straßenverkehrsfläche oder Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zu verorten 	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen. Die mit rd. 20 bis 26 m Breite festgesetzte Verkehrsfläche des Tempelhofer Wegs (ab März 2021 umbenannt in Ella-Barowsky-Straße) ist ausreichend bemessen, um im Bedarfsfall erforderliche Verkehrszeichenbrücken berücksichtigen zu können. Die Gliederung der Verkehrsfläche ist jedoch nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans (siehe textliche Festsetzung Nr. 1), so dass ggf. erforderliche Verkehrszeichen nicht reglementiert werden. Die Hinweise werden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet.</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>- Nach AZG i. V. m. dem ZustKat. AZG liegen Planung, Bau und Unterhaltung in Verantwortung von SenUVK V</p>	
<p>32. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Straßen- und Grünflächenamt (Fachbereich Straßen) Schreiben vom 27.10.2020</p>	<p>Gegen die vorliegende Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba möchte ich folgende Bedenken äußern:</p> <p>In den Kapiteln II./2.1.2. (Prognose des Umweltzustandes mit Durchführung der Maßnahme – Schutzgut Boden), II./2.3.2. (Prognose des Umweltzustandes mit Durchführung der Maßnahme – Schutzgut Wasser) und II./2.9. (Wechselwirkungen) des Umweltberichts heißt es, dass der Stadtplatz mit einer Granitpflasterung und Betonplatten gestaltet werden soll.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens erfolgt keine Festsetzung der Einteilung der Verkehrsflächen und der Bauweisen insbesondere der Einbaumaterialien. Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Entwurfsplanung, Stand 13.12.2019, vor. In Bezug auf die Anwendung der BReWa-BE ist die Planung zu überarbeiten. Inwieweit weiterhin bei der Oberflächenbefestigung eine Granitpflasterung und Betonplatten zur Anwendung kommen, ist im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfes zu prüfen.</p> <p>Die Textpassagen sind nicht in der Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba aufzuführen.</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung des Umweltberichts</p> <p>Da die Einteilung der Verkehrsflächen sowie die Bauweise im Hinblick auf die Einbaumaterialien nicht festgesetzt werden, sind Maßnahmen zur dezentralen Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich. Die bisherige Entwurfsplanung des Stadtplatzes wird im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) in Abstimmung zwischen den betroffenen Fachbehörden und -stellen überarbeitet. Inwieweit bei der Oberflächenbefestigung an der bisherigen Planung einer Granitpflasterung und von Betonplatten festgehalten wird, wird im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Die zur Gestaltung und Entwässerung des Stadtplatzes getroffenen Aussagen im Umweltbericht werden überarbeitet.</p>
	<p>Im Kapitel II./6.2. (Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen) des Umweltberichts heißt es, dass „<i>die festsetzungsgemäße Ausführung der Befestigung von Geh- und Radwegen sowie Plätzen in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau“ erfolgt.</i></p> <p>Die Ausführung der Befestigungen von Geh- und Radwegen wird im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Ausführung des Radweges erfolgt in <u>wasser- und luftundurchlässiger Asphaltbauweise</u> gemäß der AV Geh- und Radwege (Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege).</p> <p>Die Textpassage ist in der Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba zu ändern.</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung des Umweltberichts</p> <p>Da zur Ausführung der Befestigung von Geh- und Radwegen sowie Plätzen keine Festsetzungen getroffen werden, wird die entsprechende Aussage im Umweltbericht ersatzlos gestrichen. An anderer Stelle wird ergänzt, dass die Regelungen der mit Ablauf des 31. Mai 2020 außer Kraft getretenen AV Geh- und Radwege, die auch Vorgaben zur Bauweise treffen, bis zu einer neuen AV Geh- und Radwege im Sinne einer Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet werden. In diesem Zusammenhang ist von einer wasser- und luftundurchlässigen Asphaltbauweise des Radwegs auszugehen.</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>Im Kapitel II./7. (Allgemein verständliche Zusammenfassung) des Umweltberichts heißt es: „<i>Um diese Reduzierung bestmöglich zu minimieren, sieht die geplante Niederschlagsentwässerung für den Tempelhofer Weg eine Entwässerung der Oberflächen von Geh- und Radwegen in die unbefestigten Baumscheiben sowie in die mit wasserdurchlässigen Pflastersteinen befestigten Unterstreifen bzw. Parkbuchten vor.</i>“</p> <p>Um die Oberflächenabflüsse in die Kanalisation zu minimieren, entwässern die Oberflächen der Geh- und Radwege teilweise in die unbefestigten Baumscheiben sowie in die mit wasserdurchlässigen Pflastersteinen befestigten Unterstreifen bzw. Parkbuchten.</p> <p>Die Textpassage ist in der Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba zu ändern.</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung des Umweltberichts</p> <p>Die entsprechende Aussage im Umweltbericht wird dahingehend klargestellt, dass es bei den beschriebenen Entwässerungsmaßnahmen primär um eine Minimierung der Oberflächenabflüsse in die Kanalisation geht. Gleichwohl können sich hieraus auch positive Auswirkungen auf die Grundwasserbildung ergeben.</p>
	<p>Im Abschnitt Entwässerung des Kapitels V./17. (Verfahren / Frühzeitige Behördenbeteiligung) der Begründung heißt es: „<i>Im Bereich des Stadtplatzes kommt ggf. eine Versickerung über Rigolen in Betracht.</i>“</p> <p>Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Entwurfsplanung (Stand 13.12.2019) vor. In Bezug auf die Anwendung der BReWa-BE ist auch die Entwässerung des Platzes neu zu konzipieren. Die mögliche Entwässerung des Stadtplatzes befindet sich noch in der Abstimmung. Einer möglichen Versickerung über Rigolen auf dem Flurstück 192 steht die Eintragung der Flächen im Bodenbelastungskataster (BBK) des Landes Berlin unter den Nummern 14210 und 11208 entgegen. Die Bereiche werden als altlastenverdächtige Flächen im Sinne des § 2 Abs. 6 BBodSchG bewertet.</p> <p>Die Textpassage ist in der Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba zu entfernen.</p>	<p>→ Keine Planänderung; Überarbeitung der Begründung</p> <p>Die bisherige Entwurfsplanung des Stadtplatzes wird im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) in Abstimmung zwischen den betroffenen Fachbehörden und -stellen überarbeitet. Bei der Planung einer möglichen Entwässerung des Stadtplatzes sind die eventuell vorhandenen Bodenbelastungen zu berücksichtigen. Die zur Gestaltung und Entwässerung des Stadtplatzes getroffenen Aussagen in der Begründung werden entsprechend geändert.</p>
	<p>Im Abschnitt Lärmschutz des Kapitels V./17. (Verfahren / Frühzei-</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>In der zurzeit noch einschlägigen Berechnungsvorschrift RLS-90</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>tige Behördenbeteiligung) der Begründung heißt es: „Für Asphaltbetone $\leq 0/11$ und Splittmastixasphalte $0/8$ und $0/11$ ohne Ab-splittung wäre bei Vorliegen der o. g. Bedingungen ein Wert für D_{Str0} von -2 dB ansetzbar.“</p> <p>Nach ZTV Asphalt-StB 07/13 müssen Asphaltdeckschichten aus Asphaltbeton und Splittmastixasphalt eine dem Verwendungszweck angemessene Rauheit aufweisen. Dazu sind Abstumpfungsmaßnahmen zur Erhöhung der Anfangsgriffigkeit erforderlich.</p> <p>Bei zusätzlich lärmtechnischen Anforderungen erfolgt die Abstumpfung mit Abstreuen und Einwalzen vom Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3. Im Vergleich zu Splittmastixasphalt mit einem Größtkorn von 11 mm hat die Mischgutsorte mit 8 mm Größtkorn den Vorteil höherer Griffigkeiten und geringerer Lärmemissionen.</p> <p>Die Textpassage ist in der Begründung zum Bebauungsplan XI-231aba zu ändern. Der Einbau von Splittmastixasphalten $0/8$ mit Abstreumaterial in Lieferkörnung 1/3 genügt den Anforderungen an einen lärmarmen Asphalt.</p>	<p>einschließlich Ergänzungen (hier insbesondere ARS-Nr. 14/1991) sind lärmarmen Fahrbahnbelägen für innerörtliche Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h keine Korrekturwerte D_{Str0} zugeordnet, so dass eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderungswirkung in der schalltechnischen Berechnung formal nicht möglich ist.</p> <p>Zudem trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen zur Einteilung der Verkehrsflächen und der Bauweisen (insbesondere auch nicht zur Fahrbahnoberfläche).</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung wurde daher zur sicheren Seite mit einem Korrekturwert $D_{Str0} = 0$ dB gerechnet, der gemäß Tabelle 4 der RLS-90 für nicht geriffelte Gussasphalte, sowie Asphaltbetone und Splittmastixasphalte mit abgesplitteter Oberfläche anzuwenden ist.</p>
<p>33a. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Umwelt- und Naturschutzamt (Sachgebiet Natur- und Bodenschutz) Schreiben vom 26.10.2020</p>	<p>Bezug nehmend auf die unter Kapitel II./2.1.2. (Prognose des Umweltzustands mit Durchführung der Maßnahme) des überarbeiteten Umweltberichtes getroffenen Aussagen zur Altlastenproblematik ist folgendes festzustellen:</p> <p>Für den Bereich des geplanten Stadtplatzes liegen keine Erkenntnisse über Bodenbelastungen vor, die eine Entsiegelung bzw. naturhaushaltswirksame Gestaltung der Fläche mit einer hochwertigen Begrünung ausschließen würden.</p> <p>Ich verweise daher nochmals auf die frühe Stellungnahme des Umwelt- und Naturschutzamtes: „Der fast vollständigen Versiegelung des Plangebietes sollte zu Gunsten der Umsetzung von klimatisch und ökologisch wirksamen Flächen und Maßnahmen entgegengewirkt werden. Bei der Umgestaltung des Tempelhofer Weges zu einer attraktiven Stadtstraße und Quartiersachse sollte</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Da die Einteilung und Begrünung der Verkehrsflächen, zu denen auch der Stadtplatz zählt, nicht festgesetzt werden, sind Maßnahmen zur qualitativ hochwertigen Begrünung grundsätzlich möglich. Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Entwurfsplanung vom Dezember 2019 vor, die im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) überarbeitet wird. Inwieweit bei der Oberflächenbefestigung an der bisherigen Planung einer Granitpflasterung und von Betonplatten festgehalten wird, wird im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Bei der Planung einer möglichen Entwässerung des Stadtplatzes sind die eventuell vorhandenen Bodenbelastungen zu berücksichtigen.</p> <p>Auf eine Festsetzung zur Gestaltung der Verkehrsflächen wird</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>der Stadtplatz und Straßenbereich durch eine qualitative hochwertige Begrünung mit einer hohen Anzahl von Baumpflanzungen und Herstellung von ökologisch wertvollen Pflanzflächen aufgewertet werden. Die zu befestigenden Flächen im Bereich des Stadtplatzes und außerhalb der Verkehrsflächen sollten nach Möglichkeit reduziert bzw. wasser- und luftdurchlässig angelegt werden. Flächen für den ruhenden Verkehr sollten auf die unbedingt notwendige Mindestfläche so gering wie möglich gehalten werden. Damit erhöht sich ebenfalls die Aufenthaltsqualität für Fußgänger.“</p> <p>Ich bitte um Überarbeitung des Umweltberichtes und Festsetzung einer entsprechenden Gestaltungsvorgabe.</p>	<p>verzichtet, um spätere Änderungen der Einteilung der Straßenverkehrsfläche aufgrund geänderter Bedürfnisse der Mobilität und des Verkehrs zu erleichtern.</p> <p>Die Hinweise werden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet.</p>
	<p>Zu den im Anschreiben zur eingeschränkten erneuten Behördenbeteiligung vom 25. September 2020 aufgeführten Änderungen ergeben sich seitens des Umwelt- und Naturschutzamtes keine Anmerkungen.</p>	<p>→ Keine Planänderung Es sind keine abwägungsrelevanten Belange betroffen.</p>
<p>33b. Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin – Umwelt- und Naturschutzamt (Amtsleitung / Querschnittsaufgaben und Umweltplanung) Schreiben vom 27.10.2020</p>	<p>Aus Sicht des Immissionsschutzes ist es von grundlegender Bedeutung, ob es sich bei den geplanten Maßnahmen um eine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV handelt und damit bei Überschreitung der gesetzlichen Immissionswerte ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht und wer diesen ggf. finanzieren muss.</p> <p>Wie unten erläutert, handelt es sich aus meiner Sicht um keine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Wegen der gegebenenfalls vom Bezirk aufzuwendenden Mittel sollte dies juristisch geprüft werden.</p> <p>Erläuterung: In den vorliegenden Gutachten und der Begründung zum Bebauungsplan wird folgendes ausgeführt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das vorliegende Verkehrsgutachten kommt zu dem Schluss, dass die geplante Umgestaltung des Tempelhofer Weges keine grundlegenden Verschiebungen in 	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Im Hinblick auf die seitens des Umwelt- und Naturschutzamtes vorgetragene Erläuterung ist auf Folgendes hinzuweisen: <u>Zu 1.</u> Die Aussage, dass die geplante Umgestaltung des Tempelhofer Weges keine grundlegenden Verschiebungen in den Verkehrsströmen des Untersuchungsgebietes verursacht, bezieht sich auf ein zusammenfassendes Fazit der verkehrstechnischen Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Bei einer genaueren Betrachtung belegt das vorliegende Verkehrsgutachten im Vergleich des baulichen Ist-Zustands (hier Planfall 1b) mit dem baulichen Plan-Zustand (hier Planfall 2c) insbesondere für den westlich der Gotenstraße verlaufenden Abschnitt des Tempelhofer Weges erhöhte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken werktags (DTV-WT). Verkehrsstärken (DTV-WT) zwischen 2.500 bis 3.500 Kfz / 24 h</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>den Verkehrsströmen des Untersuchungsgebietes verursacht. Um zusätzliche Verkehrsströme durch Umfahrung des Sachsendamms zu verhindern, ist die Empfehlung des Gutachters, eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Verlauf des Tempelhofer Weges vorzusehen. Um einen optimalen Verkehrsablauf sicherzustellen, sollte somit, wie im Verkehrsgutachten vorgeschlagen, eine Anpassung und Optimierung der LSA-Steuerungen im Bereich der „Schöneberger Linse“ vorgenommen werden.</p> <p>2. Aus Gutachtersicht wird im Schallschutzgutachten ausgeführt, dass wegen des geplanten erheblichen baulichen Eingriffs und vor allem wegen der Funktionsänderung des mittleren Teilbereichs des Tempelhofer Weges zwischen der Verbindungsstraße zwischen Sachsendamm und Tempelhofer Weg (Anschluss Tempelhofer Weg) und der Gotenstraße (zurzeit Einrichtungsverkehr, zukünftig Zweirichtungsverkehr) die Planung in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fällt.</p> <p>Diese Aussage wird jedoch relativiert und es wird ausgeführt, dass auch bei Außerachtlassung der Frage, ob der Anwendungsbereich der 16. BImSchV gegeben ist, gutachterseitig die Auffassung vertreten wird, dass eine Abwägung, die nicht zu dem Ergebnis kommt, dass entsprechende Lärminderungsmaßnahmen zu treffen sind, aus Lärmschutzsicht rechtlich unsicher wäre. Die 16. BImSchV bietet in Verbindung mit der 24. BImSchV eine rechtssichere Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung.</p> <p>3. In der Begründung zum Bauungsplan XI-231aba auf Seite 23 wird zum Straßenraum ausgeführt, dass vorgesehen ist, die bestehenden Fahrbahnbreiten beizubehalten und den Querschnitt des Straßenraums durch eine Einbeziehung angrenzender Grundstücksbereiche</p>	<p>im westlichen Bereich bzw. 7.100 Kfz / 24 h im mittleren Bereich im Planfall 1b stehen Verkehrsstärken zwischen 4.300 bis 6.400 Kfz / 24 h im westlichen Bereich bzw. 9.300 Kfz / 24 h im mittleren Bereich im Planfall 2c gegenüber. Der die Höhe des Emissionspegels entscheidend mitbestimmende maßgebende Schwerverkehrsanteil erhöht sich ebenfalls, und zwar z. T. beträchtlich.</p> <p><u>Zu 2. und 3.</u></p> <p>Mit dem Bauungsplan XI-231aba sollen die planungsrechtlichen Grundlagen u. a. für bauliche Änderungen vorhandener Straßen (Tempelhofer Weg, Gotenstraße) geschaffen werden. Die Planung fällt aus gutachterlicher Sicht aus folgenden Gründen in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In Kapitel 3.3 der schalltechnischen Untersuchung vom 10.02.2020 ist beschrieben, dass sich die Lage der Emissionslinien im baulichen Plan- gegenüber dem Ist-Zustand im mittleren Bereich des Tempelhofer Weges ändert, auch wenn die Fahrbahnbreite unverändert bleibt. Die Emissionslinien rücken im baulichen Plan-Zustand aufgrund des vorgesehenen Zweirichtungsverkehrs und der veränderten Stellplatzanordnung auf die vorhandenen Wohngebäude zu. - Zu berücksichtigen ist, dass sich Erhöhungen der Lärmbelastung der Nachbarschaft infolge der Planung für den mittleren Bereich des Tempelhofer Weges nicht nur durch die vorgenannte Lageänderung der Emissionslinien ergeben. Für den betroffenen Abschnitt des Tempelhofer Weges ergeben sich vor allem auch durch den ermöglichten Zweirichtungsverkehr mit relevant höheren Verkehrswerten rechnerisch Erhöhungen der Emissionspegel um mehr als 2 dB(A). - Die schalltechnischen Berechnungen ergaben im Plan-Zustand gegenüber dem Ist-Zustand Pegelerhöhungen auf Werte im gesundheitsgefährdenden Bereich (d. h. als Folge der verbindlichen Bauleitplanung). Daher stellen

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>auszuweiten. Der Straßenraum soll u. a. durch verbreiterte Gehwege, separate Radwege, Baumpflanzungen mit einem Regelabstand von 9,0 m zueinander und eine Neuordnung der Stellplätze attraktiver gestaltet werden.</p>	<p>sich auf der Bebauungsplanebene über die konkrete Anwendung der 16. BImSchV hinaus zusätzliche Fragen. Die Rechtsprechung (BVerwG, Urt. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95 Rn. 36 und 37) urteilt dazu:</p> <p><i>„Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen.“</i></p> <p><i>„Vielmehr gebietet die grundrechtliche Schutzpflicht dem Staat, sich durch geeignete Maßnahmen schützend vor den Einzelnen zu stellen, wenn für diesen die Gefahr einer Schädigung der körperlichen Unversehrtheit besteht. Diese Verpflichtung trifft ihn erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht.“</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Ebenfalls zu berücksichtigen ist § 45 StVO, wonach den Straßenverkehrsbehörden das Recht eingeräumt wird, u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zu beschränken. Die vorgesehene Aufhebung des Einrichtungsverkehrs ohne kompensatorische Maßnahmen würde auf das Gegenteil hinauslaufen. - Zumindest beachtenswert sind auch die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Wäre der Zweirichtungsverkehr die Folge einer Straßenbaumaßnahme, wären im vorliegenden Fall straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen. <p>Aus den genannten Gründen und zur Erhöhung der Rechtssicherheit wurde durch das mit der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro empfohlen, bei Notwendigkeit entsprechende Lärminderungsmaßnahmen zu treffen. Die Planung fällt aufgrund des geplanten erheblichen baulichen Ein-</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
		<p>griffs und vor allem aufgrund der Funktionsänderung des mittleren Teilbereichs des Tempelhofer Weges in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). So ist im Bereich des Tempelhofer Wegs zwischen der Verbindungsstraße zum Sachsendamm und der Gotenstraße zukünftig Zweistatt Einrichtungsverkehr sowie ein Verzicht auf die derzeit entlang der südlichen Straßenseite bestehende Sperrmarkierung vorgesehen, so dass sich dort die Emissionsbänder in Richtung Wohnbebauung verschieben. An der Anwendung der 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV wird festgehalten, da hierdurch eine rechtssichere Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung gegeben ist. Diese Vorgehensweise wird durch das für den Bereich Immissionsschutz zuständige Referat I C der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mitgetragen.</p> <p>Da im vorliegenden Fall diejenigen baulichen Anlagen, für die ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ermittelt wurde, außerhalb des Plangebietes gelegen sind, sind textliche Festsetzungen für diese Nutzungen im Bebauungsplan XI-231aba nicht möglich. Da das Gebot der Konfliktbewältigung im Bebauungsplanverfahren auch für eine Straßenplanung bindend ist, müssen demnach außerhalb des Bebauungsplans Regelungen zum notwendigen Schallschutz erfolgen. Bei Antragstellung seitens des Eigentümers der betroffenen baulichen Anlage, der vom Träger der Straßenbaulast über den Anspruch zu informieren ist, können die konkret erforderlichen Maßnahmen bestimmt werden. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist durch Einstellung der erforderlichen Mittel in den Bezirkshaushalt grundsätzlich gesichert; entsprechende Aussagen zu den Auswirkungen der Planung auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung finden sich bereits in der Begründung wieder.</p>
	<p>Stellt man die Anforderungen der 16. BImSchV der vorliegenden Planungen gegenüber, so ergibt sich folgendes Bild.</p> <p>1. Nach § 1 der 16. BImSchV ist die Änderung wesentlich,</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Im baulichen Plan-Zustand kommt es im mittleren Bereich des</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird.</p> <p>Vorliegend werden die bestehenden Fahrbahnbreiten beibehalten (siehe Begründung zum Bebauungsplan). Es erfolgt nur eine Verbreiterung der Gehwege und eine Separierung des Radweges. Das Kriterium wird m. E. nicht erfüllt.</p> <p>2. Nach § 1 der 16. BImSchV ist die Änderung zudem wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 Dezibel (A) oder auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mindestens 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird. Im vorliegenden Fall stellt eine Richtungsänderung (zurzeit Einrichtungsverkehr, zukünftig Zweirichtungsverkehr) m. E. keinen erheblichen baulichen Eingriff dar. Das vorliegende Verkehrsgutachten geht bei Tempo 30 davon aus, dass es zu keinen grundlegenden Verschiebungen in den Verkehrsströmen kommt. Das Lärmschutzgutachten führt aus, dass innerhalb des Ausbaubereiches durch die Planung für den Bereich Mitte des Tempelhofer Weges Erhöhungen der Emissionspegel tags / nachts um 2,3 / 2,3 dB(A) stattfinden. Die Erhöhung der Emissionspegel im baulichen Plan-Zustand ist die Folge der um ca. 30 % erhöhten Verkehrsmenge und des um ca. 2 % erhöhten maßgebenden Lkw-Anteils. Es ist anzumerken, dass die identifizierten Erhöhungen der Verkehrsmengen nicht nur den baulichen Maßnahmen, sondern auch den umliegenden Neubebauungen zuordnen sind.</p>	<p>Tempelhofer Weges dazu, dass trotz unveränderter Fahrbahnbreite die Emissionslinien auf die bestehende Wohnbebauung zu rücken. Die schalltechnische Untersuchung beinhaltet einen entsprechenden Vergleich der Emissionslinien des baulichen Ist-Zustands mit denen des baulichen Plan-Zustands.</p> <p>→ Keine Planänderung</p> <p>Die Erhöhungen der Verkehrsmengen im baulichen Plan-Zustand sind alleinige Folge der beabsichtigten Aufhebung des Einrichtungsverkehrs (also eine Folge des Bebauungsplans). Die durch die im Bereich der „Schöneberger Linse“ geplanten Vorhaben induzierten zusätzlichen Kfz-Verkehre wurden sowohl bei der Ermittlung der Prognoseverkehrswerte für den baulichen Ist-Zustand als auch für den baulichen Plan-Zustand berücksichtigt. Sie sind daher nicht die Ursache für die ermittelte Erhöhung der Verkehrsmengen. Die Erhöhung der Emissionspegel der Straßen ist daher eine direkte und ausschließliche Folge der Planung. Die Kriterien „Erhöhung um mindestens 3 dB(A)“ und „Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags und / oder auf 60 dB(A) nachts“ sind (ortsabhängig) erfüllt, da im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen wird, dass es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt.</p>

Behörde / TÖB	Stellungnahme	Abwägung
	<p>3. Nach § 1 der 16. BImSchV ist eine Änderung auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder 60 Dezibel (A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.</p> <p>Da es sich aber, wie oben ausgeführt, m. E. vorliegend nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt, ist dieses Kriterium nicht erfüllt.</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>Das Kriterium ist erfüllt, da im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen wird, dass es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt.</p>
	<p>Unabhängig davon wird vorgeschlagen, den im Schallschutzgutachten als mögliche aktive Lärmschutzmaßnahme angegebenen Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags zu überprüfen, auch wenn, wie oben ausgeführt m. E. keine rechtliche Verpflichtung besteht.</p>	<p>→ Keine Planänderung</p> <p>In der zurzeit noch einschlägigen Berechnungsvorschrift RLS-90 einschließlich Ergänzungen (hier insbesondere ARS-Nr. 14/1991) sind lärmarmen Fahrbahnbelägen für innerörtliche Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h keine Korrekturwerte D_{StrO} zugeordnet, so dass eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderungswirkung in der schalltechnischen Berechnung formal nicht möglich ist.</p> <p>Zudem trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen der Einteilung der Verkehrsflächen und der Bauweisen (insbesondere auch nicht zur Fahrbahnoberfläche).</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung wurde daher zur sicheren Seite mit einem Korrekturwert $D_{StrO} = 0$ dB gerechnet, der gemäß Tabelle 4 der RLS-90 für nicht geriffelte Gussasphalte, sowie Asphaltbetone und Splittmastixasphalte mit abgesplitteter Oberfläche anzuwenden ist.</p>

C. Wesentliche Inhalte der Stellungnahmen

In 2 der 13 vorliegenden Stellungnahmen werden keine Anregungen oder Hinweise vorgebracht. Planungsrelevante Äußerungen wurden in 11 Stellungnahmen mitgeteilt und bezogen sich im Wesentlichen auf folgende Inhalte:

Entwässerung

- Hinweis auf noch nicht festgelegte Gestaltung des geplanten Stadtplatzes sowie Anregung zur Konkretisierung der Regenentwässerungsplanung unter Beachtung der Altlastensituation
- Hinweis auf geplante wasser- und luftundurchlässige Asphaltbauweise der geplanten Radwege
- Hinweis auf den Zweck der Oberflächenentwässerung von Geh- und Radwegen

Technische Infrastruktur

- Hinweis auf fehlende Darstellungen zur Löschwasserversorgung
- Hinweis auf Betroffenheit fernmeldetechnischer Sicherheitsanlagen

Lärmschutz (Allgemein)

- Anregung zur Prüfung, inwieweit sich die aktuellen Prognosedaten für den Bahnverkehr im Jahr 2030 auf die Planung auswirken
- Hinweis auf die zum 1. März 2021 in Kraft tretende geänderte Fassung der 16. BImSchV und die damit verbundene Einführung der RLS-19 als Grundlage der Lärmberechnungen
- Hinweis auf konkrete Anforderungen an die Ausführung lärmarmer Asphaltdeckschichten

Lärmschutz (Anwendung der 16. BImSchV)

- Hinweis auf grundlegende Bedeutung der Frage, ob es sich bei den geplanten Maßnahmen um eine wesentliche Änderung nach 16. BImSchV handelt und damit bei Überschreitung der gesetzlichen Immissionswerte ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen besteht und wer diesen ggf. finanzieren muss
- Anregung zur juristischen Prüfung der Anwendung der 16. BImSchV, da geplante Umgestaltung des Tempelhofer Weges gemäß Verkehrsuntersuchung keine grundlegenden Verschiebungen in den Verkehrsströmen des Untersuchungsgebietes verursacht und die bestehenden Fahrbahnbreiten beibehalten werden sollen

Verkehrstechnische Untersuchung

- Hinweis auf ggf. zu berücksichtigende Planungen zur Radschnellwegverbindung im Bereich Südkreuz – Wilhelm-Kabus-Straße sowie am Knotenpunkt Tempelhofer Weg / Wilhelm-Kabus-Straße

- Hinweis auf abweichende Angaben zur Gesamtverkehrsstärke einzelner Knotenpunkte im Vergleich zur vormaligen Fassung der Verkehrsuntersuchung
- Anregung zur Klarstellung der angegebenen Gesamtkapazität an den Knotenpunkten 1, 5 und 6

Natur- und Artenschutz

- Anregung einer Reduzierung zu befestigender Flächen und zur qualitativ hochwertigen Begrünung der Verkehrsflächen (insbesondere im Bereich des geplanten Stadtplatzes)

Sonstiges

- Hinweis auf zu berücksichtigende Belange der Müllabfuhr und Straßenreinigung sowie des BSR-Recyclingshofes
- Hinweis auf möglicherweise im Bereich der Verkehrsflächen zu berücksichtigende Verkehrszeichenbrücken

D. Ergebnis der Abwägung (Planänderungen)

Alle vorgebrachten Stellungnahmen sind in die Abwägung eingegangen und führten im Ergebnis zu keiner Änderung der Planinhalte. Aufgrund der zum 1. März 2021 wirksamen Umbenennung des Tempelhofer Wegs in 10829 Berlin in Ella-Barowsky-Straße erfolgt eine Änderung des Bebauungsplantitels.

In der Begründung werden Aussagen zum Abgleich der Bahnprognosedaten ergänzt. Begründung und Umweltbericht sind hinsichtlich der Gestaltung und Entwässerung des Stadtplatzes zu überarbeiten. Der Umweltbericht ist zudem hinsichtlich der Befestigung der geplanten Radwege und des Zwecks der Entwässerungsmaßnahmen klarzustellen. Die vorgebrachten Hinweise des Umwelt- und Naturschutzamtes (Sachgebiet Natur- und Bodenschutz) sowie der für den Bereich Tiefbau zuständigen Abteilung V der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz werden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet.

Hinsichtlich der vorgenannten wesentlichen Inhalte der Stellungnahmen ergibt sich folgendes Abwägungsergebnis:

Entwässerung

Da die Einteilung der Verkehrsflächen sowie die Bauweise im Hinblick auf die Einbaumaterialien nicht festgesetzt werden, sind Maßnahmen zur dezentralen Bewirtschaftung des Regenwassers grundsätzlich möglich. Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Ent-

wurfsplanung vom Dezember 2019 vor, die im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereingleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) überarbeitet wird. Inwieweit bei der Oberflächenbefestigung an der bisherigen Planung einer Granitpflasterung und von Betonplatten festgehalten wird, wird im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Bei der Planung einer möglichen Entwässerung des Stadtplatzes sind die eventuell vorhandenen Bodenbelastungen zu berücksichtigen. Die zur Gestaltung und Entwässerung des Stadtplatzes getroffenen Aussagen im Umweltbericht und der Begründung werden überarbeitet. Aufgrund der Abstimmungen zwischen den betroffenen Fachbehörden und -stellen wird jedoch von der Erstellung eines gesonderten Entwässerungskonzepts im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens abgesehen.

Zur Ausführung der Befestigung von Geh- und Radwegen sowie Plätzen werden keine Festsetzungen getroffen. Im Umweltbericht wird ergänzt, dass die Regelungen der mit Ablauf des 31. Mai 2020 außer Kraft getretenen AV Geh- und Radwege, die auch Vorgaben zur Bauweise treffen, bis zu einer neuen AV Geh- und Radwege im Sinne einer Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet werden. In diesem Zusammenhang ist von einer wasser- und luftundurchlässigen Asphaltbauweise des Radwegs auszugehen. Dies wird im Umweltbericht klargestellt.

Im Umweltbericht wird klargestellt, dass es bei den beschriebenen Entwässerungsmaßnahmen primär um eine Minimierung der Oberflächenabflüsse in die Kanalisation geht. Gleichwohl können sich hieraus auch positive Auswirkungen auf die Grundwasserbildung ergeben.

Technische Infrastruktur

Das Plangebiet umfasst keinen Bebauungsbestand. Der Bebauungsplan XI-231aba dient der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung. Eine ausreichende Löschwasserversorgung in den angrenzenden Baugebieten ist im Zuge der nachgelagerten Genehmigungsverfahren über die Brandschutznachweise zu belegen und nicht Gegenstand der Regelungsinhalte eines Bebauungsplans.

Aus dem Lageplan des IT-Dienstleistungszentrums Berlin geht hervor, dass sich die fernmeldetechnischen Sicherheitsanlagen nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans XI-231aba befinden, sondern dem Plangebiet des nördlich angrenzenden vorhabenbezogenen Bebauungsplans 7-81 VE zuzuordnen sind. Da die Anlagen ausschließlich innerhalb der gewidmeten Straßenverkehrsfläche der Gotenstraße verortet sind, besteht kein Regelungsbedarf auf Ebene des Bebauungsplans.

Lärmschutz (Allgemein)

Die bislang vorliegenden Prognosedaten wurden durch das mit der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro mit der

Bahnprognose für das Jahr 2030 abgeglichen. Der Vergleich der längenbezogenen Schalleistungspegel für die berücksichtigten Bahnstrecken auf der Grundlage der Prognoseverkehrswerte 2030 mit den Prognosedaten für das Jahr 2025 ergab Folgendes:

- Für alle Bahnstrecken ergaben sich Verringerungen der längenbezogenen Schalleistungspegel tags und nachts mit Ausnahme der Strecke 6170 (Güterzugverkehr) tags, für die sich fahrtrichtungsabhängig Erhöhungen von 3,7 / 4,0 dB(A) ergaben. Die Pegelverringerungen betragen streckenabhängig zwischen 0,4 und 2,5 dB(A) tags sowie 0,2 und 3,1 dB(A) nachts.
- Die längenbezogenen Schalleistungspegel tags und nachts der Strecke 6170 sind jedoch im Vergleich zu denen der ebenfalls auf der „Ringbahn“ verlaufenden Strecke 6020 (S-Bahn) völlig untergeordnet, so dass sich in der Gesamtschienenverkehrslärmbelastung für die in der schalltechnischen Untersuchung betrachteten Immissionsorte keine Pegelerhöhungen ergeben. Dies gilt erst recht, wenn die Gesamtbelastung aus Straßen- und Schienenlärm betrachtet wird.

Die Berücksichtigung der Prognoseverkehrswerte von 2030 würde nur zu marginalen Pegelverringerungen in der Gesamtverkehrslärmbelastung führen. Die bisherigen Ergebnisse liegen damit auf der sicheren Seite; von einer aufwändigen Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung wird daher abgesehen. Gleichwohl werden Aussagen zum vorgenannten Abgleich der Prognosedaten in der Begründung ergänzt.

Die geänderte 16. BImSchV wäre im Bebauungsplanverfahren XI-231aba dann zwingend anzuwenden, wenn es sich um einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan handeln würde. Dies ist jedoch nicht der Fall. Selbst wenn es sich um einen die Planfeststellung ersetzenden Bebauungsplan handeln würde, wäre gemäß § 6 Nr. 2 der Zweiten Verordnung zur Änderung der 16. BImSchV vom 04.11.2020 zu beachten, dass die RLS-90 weiterhin anwendbar wären, da dessen Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Absatz 1 Satz BauGB vor dem 01.03.2021 gefasst und ortsüblich bekannt gemacht wurde. Insofern kann an der Anwendung der RLS-90 festgehalten werden und es ergibt sich kein Änderungsbedarf an der schalltechnischen Untersuchung.

In der zurzeit noch einschlägigen Berechnungsvorschrift RLS-90 einschließlich Ergänzungen (hier insbesondere ARS-Nr. 14/1991) sind lärmarmen Fahrbahnbelägen für innerörtliche Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit ≤ 60 km/h keine Korrekturwerte D_{StrO} zugeordnet, so dass eine rechnerische Berücksichtigung der Lärminderungswirkung in der schalltechnischen Berechnung formal nicht möglich ist. Zudem trifft der Bebauungsplan keine Festsetzungen zur Einteilung der Verkehrsflächen und der Bauweisen (insbesondere auch nicht zur Fahrbahnoberfläche). In der schalltechnischen Untersuchung wurde daher zur sicheren Seite mit einem Korrekturwert $D_{\text{StrO}} = 0$ dB gerechnet, der gemäß Tabelle 4 der RLS-90 für nicht geriffelte Gussasphalte, sowie Asphaltbetone und Splittmastixasphalte mit abgesplitteter Oberfläche anzuwenden ist.

Lärmschutz (Anwendung der 16. BImSchV)

Die Aussage, dass die geplante Umgestaltung des Tempelhofer Weges keine grundlegenden Verschiebungen in den Verkehrsströmen des Untersuchungsgebietes verursacht, bezieht sich auf ein zusammenfassendes Fazit der verkehrstechnischen Untersuchung zur

Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes. Bei einer genaueren Betrachtung belegt das vorliegende Verkehrsgutachten im Vergleich des baulichen Ist-Zustands (hier Planfall 1b) mit dem baulichen Plan-Zustand (hier Planfall 2c) insbesondere für den westlich der Gotenstraße verlaufenden Abschnitt des Tempelhofer Wegs erhöhte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken werktags (DTV-WT). Verkehrsstärken (DTV-WT) zwischen 2.500 bis 3.500 Kfz / 24 h im westlichen Bereich bzw. 7.100 Kfz / 24 h im mittleren Bereich im Planfall 1b stehen Verkehrsstärken zwischen 4.300 bis 6.400 Kfz / 24 h im westlichen Bereich bzw. 9.300 Kfz / 24 h im mittleren Bereich im Planfall 2c gegenüber. Der die Höhe des Emissionspegels entscheidend mitbestimmende maßgebende Schwerverkehrsanteil erhöht sich ebenfalls, und zwar z. T. beträchtlich.

Mit dem Bebauungsplan XI-231aba sollen die planungsrechtlichen Grundlagen u. a. für bauliche Änderungen vorhandener Straßen (Tempelhofer Weg, Gotenstraße) geschaffen werden. Die Planung fällt aus gutachterlicher Sicht aus folgenden Gründen in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV:

- In Kapitel 3.3 der schalltechnischen Untersuchung vom 10.02.2020 ist beschrieben, dass sich die Lage der Emissionslinien im baulichen Plan- gegenüber dem Ist-Zustand im mittleren Bereich des Tempelhofer Weges ändert, auch wenn die Fahrbahnbreite unverändert bleibt. Die Emissionslinien rücken im baulichen Plan-Zustand aufgrund des vorgesehenen Zweirichtungsverkehrs und der veränderten Stellplatzanordnung auf die vorhandenen Wohngebäude zu.
- Zu berücksichtigen ist, dass sich Erhöhungen der Lärmbelastung der Nachbarschaft infolge der Planung für den mittleren Bereich des Tempelhofer Weges nicht nur durch die vorgenannte Lageänderung der Emissionslinien ergeben. Für den betroffenen Abschnitt des Tempelhofer Weges ergeben sich vor allem auch durch den ermöglichten Zweirichtungsverkehr mit relevant höheren Verkehrswerten rechnerisch Erhöhungen der Emissionspegel um mehr als 2 dB(A).
- Die schalltechnischen Berechnungen ergaben im Plan-Zustand gegenüber dem Ist-Zustand Pegelerhöhungen auf Werte im gesundheitsgefährdenden Bereich (d. h. als Folge der verbindlichen Bauleitplanung). Daher stellen sich auf der Bebauungsplanebene über die konkrete Anwendung der 16. BImSchV hinaus zusätzliche Fragen. Die Rechtsprechung (BVerwG, Urte. v. 21.03.1996 – 4 C 9/95 Rn. 36 und 37) urteilt dazu:
„Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 oder Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen.“
„Vielmehr gebietet die grundrechtliche Schutzpflicht dem Staat, sich durch geeignete Maßnahmen schützend vor den Einzelnen zu stellen, wenn für diesen die Gefahr einer Schädigung der körperlichen Unversehrtheit besteht. Diese Verpflichtung trifft ihn erst recht, wenn der Eingriff auf seinem eigenen Verhalten beruht.“
- Ebenfalls zu berücksichtigen ist § 45 StVO, wonach den Straßenverkehrsbehörden das Recht eingeräumt wird, u. a. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zu beschränken. Die vorgesehene Aufhebung des Einrichtungsverkehrs ohne kompensatorische Maßnahmen würde auf das Gegenteil hinauslaufen.

- Zumindest beachtenswert sind auch die Regelungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Wäre der Zweirichtungsverkehr die Folge einer Straßenbaumaßnahme, wären im vorliegenden Fall straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zu ergreifen.

Aus den genannten Gründen und zur Erhöhung der Rechtssicherheit wurde durch das mit der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung beauftragte Ingenieurbüro empfohlen, bei Notwendigkeit entsprechende Lärminderungsmaßnahmen zu treffen. Die Planung fällt aufgrund des geplanten erheblichen baulichen Eingriffs und vor allem aufgrund der Funktionsänderung des mittleren Teilbereichs des Tempelhofer Weges in den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). So ist im Bereich des Tempelhofer Wegs zwischen der Verbindungsstraße zum Sachsendamm und der Gotenstraße zukünftig Zwei- statt Einrichtungsverkehr sowie ein Verzicht auf die derzeit entlang der südlichen Straßenseite bestehende Sperrmarkierung vorgesehen, so dass sich dort die Emissionsbänder in Richtung Wohnbebauung verschieben. An der Anwendung der 16. BImSchV in Verbindung mit der 24. BImSchV wird festgehalten, da hierdurch eine rechtssichere Grundlage für die Festlegung von Lärmschutzmaßnahmen für die vorhandene Wohnbebauung gegeben ist. Diese Vorgehensweise wird durch das für den Bereich Immissionsschutz zuständige Referat I C der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz mitgetragen.

Da im vorliegenden Fall diejenigen baulichen Anlagen, für die ein Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach ermittelt wurde, außerhalb des Plangebietes gelegen sind, sind textliche Festsetzungen für diese Nutzungen im Bebauungsplan XI-231aba nicht möglich. Da das Gebot der Konfliktbewältigung im Bebauungsplanverfahren auch für eine Straßenplanung bindend ist, müssen demnach außerhalb des Bebauungsplans Regelungen zum notwendigen Schallschutz erfolgen. Bei Antragstellung seitens des Eigentümers der betroffenen baulichen Anlage, der vom Träger der Straßenbaulast über den Anspruch zu informieren ist, können die konkret erforderlichen Maßnahmen bestimmt werden. Die Finanzierung dieser Maßnahmen ist durch Einstellung der erforderlichen Mittel in den Bezirkshaushalt grundsätzlich gesichert; entsprechende Aussagen zu den Auswirkungen der Planung auf den Haushalt und die Finanz- bzw. Investitionsplanung finden sich bereits in der Begründung wieder.

Die Erhöhungen der Verkehrsmengen im baulichen Plan-Zustand sind alleinige Folge der beabsichtigten Aufhebung des Einrichtungsverkehrs (also eine Folge des Bebauungsplans). Die durch die im Bereich der „Schöneberger Linse“ geplanten Vorhaben induzierten zusätzlichen Kfz-Verkehre wurden sowohl bei der Ermittlung der Prognoseverkehrswerte für den baulichen Ist-Zustand als auch für den baulichen Plan-Zustand berücksichtigt. Sie sind daher nicht die Ursache für die ermittelte Erhöhung der Verkehrsmengen. Die Erhöhung der Emissionspegel der Straßen ist daher eine direkte und ausschließliche Folge der Planung. Die zur Anwendung der 16. BImSchV relevanten Kriterien „Erhöhung um mindestens 3 dB(A)“ und „Erhöhung auf mindestens 70 dB(A) tags und / oder auf 60 dB(A) nachts“ sind (ortsabhängig) erfüllt, da im Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung davon ausgegangen wird, dass es sich um einen erheblichen baulichen Eingriff handelt.

Verkehrstechnische Untersuchung

Die ursprünglich mit Stand vom Mai 2018 vorliegende Verkehrsuntersuchung ist u. a. aufgrund von Anregungen und Hinweisen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Abteilung IV und der Verkehrslenkung Berlin (nun SenUVK – Abteilung VI) umfassend überarbeitet worden. In den entsprechenden Stellungnahmen der Fachbehörden ist die Radschnellwegverbindung nicht thematisiert worden. Die Leistungsfähigkeiten wurden jedoch auf der Grundlage der abgestimmten Knotenpunktplanungen untersucht. Die zu Beginn der Leistungsfähigkeitsberechnungen im August 2020 abgefragten aktuellen verkehrstechnischen Unterlagen zu den Knotenpunkten wurden ohne weitere Hinweise übergeben. Daher wird davon ausgegangen, dass diese Unterlagen auch die Planungen zur Radschnellwegverbindung bereits berücksichtigten.

Im Rahmen der Überarbeitung der vom Mai 2018 vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden Übertragungsfehler zwischen den Berechnungsprogrammen und den in den Bericht übernommenen Auswertungen festgestellt. Diese Abweichungen, die neben dem Knotenpunkt 4 auch den Knotenpunkt 5 betrafen, wurden in der nunmehr vom September 2020 vorliegenden Verkehrsuntersuchung korrigiert. Die Auswertungstabellen stellen somit nunmehr den korrekten Stand dar.

Die Gesamtkapazität ist ein theoretischer Wert, der sich als Summe aller Einzelkapazitäten der Verkehrsströme ergibt. An Knotenpunkt 1 ändert sich die Gesamtkapazität, weil sich die Einzelkapazitäten der Verkehrsströme ändern. Die Einzelkapazität ist u. a. auch von der Fahrzeugzusammensetzung abhängig (SV-Anteile) oder bei Mischfahrstreifen auch von der Zusammensetzung der Fahrzeugströme der jeweiligen Richtungen. Am Knotenpunkt 1 ist beispielsweise in der Zufahrt Sachsendamm West in den Planfällen 1b und 2b die Kapazität die gleiche, obwohl sich die Verkehrsbelastungen ändern. Auf dieser Zufahrt gibt es keine Einflüsse auf die Einzelkapazitäten. In der Zufahrt Tempelhofer Weg hingegen ändern sich Verkehrsbelastung und Kapazität, da die Belegung des Mischfahrstreifens eine andere ist. Die vorgenannten Aussagen gelten auch für die Knotenpunkte 5 und 6.

Natur- und Artenschutz

Da die Einteilung und Begrünung der Verkehrsflächen, zu denen auch der Stadtplatz zählt, nicht festgesetzt werden, sind Maßnahmen zur qualitativ hochwertigen Begrünung grundsätzlich möglich. Für die Gestaltung des Stadtplatzes liegt eine Entwurfsplanung vom Dezember 2019 vor, die im Hinblick auf die im Land Berlin zu berücksichtigende Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben (siehe Hinweisblatt BReWa-BE vom Juli 2018) überarbeitet wird. Inwieweit bei der Oberflächenbefestigung an der bisherigen Planung einer Granitpflasterung und von Betonplatten festgehalten wird, wird im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs geprüft. Bei der Planung einer möglichen Entwässerung des Stadtplatzes sind die eventuell vorhandenen Bodenbelastungen zu berücksichtigen. Auf eine Festsetzung zur Gestaltung der Verkehrsflächen wird verzichtet, um spätere Änderungen der Einteilung der Straßenverkehrsfläche aufgrund geänderter Bedürfnisse der Mobilität und des Verkehrs zu erleichtern. Die Hinweise werden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet.

Sonstiges

Wie bereits in der Abwägung der Stellungnahmen zu den bisherigen Beteiligungsverfahren der Behörden und Träger öffentlicher Belange dargelegt, wird die Einteilung der Verkehrsflächen (z. B. Gliederung der Fahrbahn, Stellplätze, Baumstandorte) nicht festgesetzt, so dass grundsätzlich von einer Einhaltung der Mindestbreiten zur gesicherten Müllentsorgung auszugehen ist. Die zu den Themen Müllabfuhr und Straßenreinigung vorgebrachten Hinweise wurden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet. Aus den Inhalten des Bebauungsplans XI-231aba ergibt sich zudem keine Beeinträchtigung des noch bis Ende März 2021 in Nutzung befindlichen Recyclinghofs. Organisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung des Betriebsablaufs des Recyclinghofs können mangels Rechtsgrundlage nicht im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Die mit rd. 20 bis 26 m Breite festgesetzte Verkehrsfläche des Tempelhofer Wegs (ab März 2021 umbenannt in Ella-Barowsky-Straße) ist ausreichend bemessen, um im Bedarfsfall erforderliche Verkehrszeichenbrücken berücksichtigen zu können. Die Gliederung der Verkehrsfläche ist jedoch nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans (siehe textliche Festsetzung Nr. 1), so dass ggf. erforderliche Verkehrszeichen nicht reglementiert werden. Die Hinweise werden an die für die Trägerschaft der Straßenbaulast zuständige Fachbehörde (Straßen- und Grünflächenamt) weitergeleitet.

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
Abt. Stadtentwicklung und Bauen
Stadtentwicklungsamt
FB Stadtplanung
Gruppe 2 – verbindliche Bauleitplanung

Berlin, den 04.02.2021

Gez. Grabmann