

1. Grundsätzliches

- a) Wann werden die Fachgutachten zum Entwurf des B-Plans (v.a. Verkehrskonzept) vollständig beiliegen?
- b) Wann wird der Entwurf des städtebaulichen Vertrages inklusive Folgekostenvereinbarung einem schon verhandelten Stand zwischen Bürgermeister und Investor entsprechen?
- c) Wie lässt sich der Projektname „BUC-36“ herleiten? Eine Assoziation zum Jahr 1936 und zum Nationalsozialismus muss vermieden werden.

2. Terminplan / Zeitliche Umsetzung

- a) Wie wird vertraglich oder planungsrechtlich abgesichert, dass eine zeitlich gestufte bauliche Umsetzung erfolgt? Die Gemeindevertretung muss die Möglichkeit haben, nach jeder Baustufe die Verträglichkeit (soziale Infrastruktur, Verkehrsaufkommen) nach festgelegten Kriterien zu bewerten und die nächste Baustufe „freizugeben“.
- b) Handelt es sich bei der Jahreszahl 2031 um ein vereinbartes Zieldatum?
- c) In der Zeitabfolge des Bürgermeisters ist der Bau der Sporthalle und der Umzug der Oberschule für 2022/23 dargestellt, in der Präsentation des Bauträgers für 2025/26. Was gilt?
- d) Wie sieht der konkrete Zeitplan für die Ausschreibung/Vergabe für den neuen Schul- und Sportstandort aus? Das muss mit dem Zeitplan B-Plan/städtebaulicher Vertrag zusammenpassen.

3. Städtebauliches Konzept / Nutzungsart- und umfang

- a) Der Vorabzug des Entwurfs des B-Plans entspricht in einigen Details nicht dem städtebaulichen Konzept aus dem Wettbewerb (südliche Begrenzung der Bebauung, Durchwegung der Wohnbauflächen). Erfolgt hierzu noch ein Abgleich durch die Verwaltung?
- b) Wie berechnen sich die Folgekostenbeiträge je Kita- und Schulplatz exakt? Können hier nur Erstellungs- oder auch abgezinste Unterhalts-/Betriebskosten eingerechnet werden? Sind diese Beträge vertraglich vereinbart und werden durch den Bauträger vor Satzungsbeschluss treuhänderisch hinterlegt, ggf. abgesichert durch Bankbürgschaft?
- c) Wie sehen im städtebaulichen Vertrag die Regelungen zur Schaffung von Sozialwohnungen bzw. der Vereinbarung von Belegungsrechten für mietpreisgebundenen Wohnraum zugunsten der Gemeinde aus? (siehe auch Eckpunktebeschluss der Gemeindevertretung vom 30.6.2016). Neben altersgerechtem Wohnen ist auch Wohnraum für junge Menschen (Auszubildende, Studenten) bereitzustellen, um diese im Ort zu halten und eine soziale Durchmischung zu erreichen.
- d) Kann der Investor genaue Angaben zu den geplanten Wohnflächen (in m² BGF/HNF) machen? Welche Wohnungsgrößen sind geplant?
- e) Wie wirkt sich der Verzicht auf 4-geschossige Wohngebäude bei gleichzeitiger Erhöhung der geplanten Wohneinheiten auf die Anzahl der zu errichtenden Wohngebäude aus? Wieviel mehr Fläche muss für die Projektrealisierung versiegelt werden?
- f) Sollte der Bauträger nicht den Zuschlag für die Schule und Sportflächen bekommen, gibt es einen „Plan B“ für die entsprechenden Flächen? Ist in diesem Fall mit weiteren Wohnflächen zu rechnen?

4. Verkehrskonzept

- a) Wird der Bauträger die in der Präsentation benannten Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Bike-Sharing, Shuttlebus zum Bahnhof) selbst anbieten und wird dies vertraglich vereinbart?
- b) Beteiligt sich der Bauträger an den Betriebskosten der dargestellten öffentlichen Buslinie?
- c) Wie sieht das Parkraumkonzept für das Gebiet konkret aus? Wird es Abweichungen der gültigen Stellplatzsatzung geben, um z.B. autoarme oder autofreie Wohnbereiche zu ermöglichen?
- d) Wie sieht die angestrebte Gesamtfinanzierung des Nord-Süd-Verbinders aus (Gesamtkosten, Fördermittel, Anteil Bauträger, Anteil Gemeinde)? In welchem Verhältnis steht die angestrebte Kostenbeteiligung durch den Bauträger zu den ohnehin fälligen gesetzlichen Erschließungsbeiträgen im Fall des Straßenneubaus?
- e) Wie sieht die Kostenbeteiligung des Bauträgers an der geplanten Fuß- und Radwegunterführung in Höhe des Reiherstegs aus?
- f) Wird der Bauträger an den Kosten der Erneuerung der Kienitzer Straße und der Pramsdorfer Straße im Verhältnis des vom Bauprojekt induzierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens beteiligt?
- g) Mit welchen konkreten Regelungen wird der Baustellenverkehr in den städtebaulichen Verträgen berücksichtigt?
- h) In der Folgemaßnahmen-Tabelle ist ein 1. und 2. BA für den Knoten Kienitzer Straße / B96 aufgeführt. Welche Maßnahmen sind jeweils konkret vorgesehen?
- i) Werden die Straßen und Wege innerhalb des Baugebietes (ohne Ost-West-Verbinder) nach Fertigstellung an die Gemeinde übergehen oder verbleiben sie als Privatstraßen mit dinglichen Rechten zugunsten der Allgemeinheit im Besitz und damit auch in der Unterhaltslast des Bauträgers?
- j) Besteht nochmals durch Verhandlung die Möglichkeit, ein Wegerecht für Fußgänger und Radfahrer zugunsten der Allgemeinheit in der verlängerten Walter-Rathenau-Straße herbeizuführen?

5. Folgemaßnahmen

- a) In der tabellarischen Aufstellung ist der Neubau von 3 Kitas (2022, 2027, 2029) aufgeführt. Lassen sich diese Projekte allein aus dem Bücken-Projekt herleiten? Gleichzeitig ist die Anzahl der Kita-Kinder in Rangsdorf insgesamt seit 2016 laut Grafik nicht mehr wesentlich angestiegen.
- b) Sollte die Gemeinde gemeinsam mit dem Bauträger eine „Hausbörse/Einheimischen-Modell“ auflegen, die gezielt ältere Einwohner anspricht, die in Rangsdorf derzeit große Häuser/Grundstücke bewohnen und durch Umzug in (altersgerechte) Wohnungen Platz für junge Familien schaffen können?
- c) Welche Beiträge plant der Investor für ein nachhaltiges Entwicklungskonzept?
 - Wie genau wird dabei die Anmerkung aus der Präsentation „Energieeffizienz in Neubau und Denkmal durch zeitgemäße Haustechnik“ umgesetzt?
 - Welcher Energieeffizienz-Standard soll im Durchschnitt aller Wohngebäude erzielt werden?
 - Werden Photovoltaikanlagen geplant?
 - Gibt es bereits ein Konzept für die Freianlagen und den Landschaftsbau für die geplanten Bauabschnitte?
 - Welche Maßnahmen sollen mit dem Hinweis „Elektromobilitätszentrum für Rangsdorf“ umgesetzt werden?

Zweiter Teil: Fragen zur Verkehrsuntersuchung Rangsdorf/Zossen vom 21.01.2021

1. Prognosen/Rahmenbedingungen

- Auf welcher Grundlage basiert die „optimistische“ Einwohnerprognose für 2030 in Höhe von 20.000 Einwohnern, also bis zu 8.500 mehr Einwohner als heute?
- An mehreren Stellen wird von „langen Rückstaus bis zum Sachsenkorso“ gesprochen und auf „aktuelle Zählraten“, dann jedoch auf eine Zählung im KP Kienitzer Straße/B96 vom 12.12.2018 verwiesen. Soweit ich mich erinnere, entstanden die Rückstaus im damaligen Zählzeit durch die Baustelle B96 und der temporären einspurigen Ausfahrt aus Rangsdorf. Gibt es aktuelle und valide Daten zur Rückstaulänge?
- Die Prognose mit 55 Mio. Flugpassagieren am BER ist sicherlich mittlerweile zu hinterfragen, zumal die Gemeinde Rangsdorf eine dann vsl. notwendige 3. Start- und Landesbahn vehement ablehnt.

2. Kleinräumige Modellrechnung

- In der Studie wird als Ergebnis auf die dringend notwendige Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf dem ÖV/Radverkehr verwiesen. Welche Annahmen zu einem ausgebauten Radwegenetz und der Verknüpfung von Rad und Bahn am Bahnhof werden der Modellrechnung zugrunde gelegt? Sind Verbesserungen im ÖPNV (Busverkehr) im Gemeindegebiet unterstellt?
- Welche verkehrlichen Effekte (modal-split) ergeben sich zusätzlich aus der geplanten S-Bahn-Anbindung von Rangsdorf? Sind diese Effekte hier berücksichtigt?
- Welches Hauptverkehrsstraßennetz ist der Modellrechnung v.a. zur Kienitzer Straße zugrunde gelegt? Mit dem geplanten Nord-Süd-Verbinder inklusive Straßenüberführung über die Bahn im Bereich Kiesesee sowie dem Ausbau der Pramsdorfer Straße wird eine leistungsfähige zweite Ausfahrt sowie eine kürzere Verbindung nach Zossen geschaffen. Zudem ist es das Ziel, die Ausfahrt Weidenweg zur B96 zu optimieren und mit dem geplanten Bau des S-Bahnhofs Dahlewitz-Rolls-Royce perspektivisch eine Straßenverbindung zum Gewerbegebiet Dahlewitz zu schaffen.
- Warum erhöht sich - trotz dieser zukünftig deutlich veränderten Rahmenbedingungen – das Kfz-Aufkommen in der Kienitzer Straße um bis zu 96% (25.900 Kfz zu heute 13.200 Kfz), obwohl sich in diesem Szenario die Einwohnerzahl nur um 74% (20.000 zu 11.500) erhöht? Parallel soll auch das Fahrgastaufkommen der Bahn um 144% (13.400 zu 5.500) erhöhen. Insgesamt würde dies eine extrem hohe Steigerung des gesamten Mobilitätsaufkommens der Gemeinde bedeuten.