

## Fragenkatalog Nr. 2 zur Entwicklung des Bückergeländes

nach Auswertung der aktuellen Unterlagen / Fachgutachten

Stand: 02.05.2021

Antworten Stand 05.05.2021

---

### Allgemein

1. In der Begründung des B-Plans sind ein Mobilitätskonzept (terraplan/FIRU) und städtebauliche Empfehlungen für die städtebauliche Gestaltung und architektonische Einbindung erwähnt. Wann werden diese Unterlagen den Gemeindevertretern zur Verfügung gestellt?

Zur den städtebaulichen Empfehlungen für die Gestaltung gibt es einen ersten Entwurf, der noch weiter präzisiert werden soll. Der Gestaltungsvorschlag soll mit dem Entwurf des Bebauungsplans ausgelegt werden und dementsprechend den Gemeindevertretern auch mit der Entwurfsfassung vorgelegt werden. Evtl. sind Festsetzungen in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen.

Das Mobilitätskonzept ist nicht zwingend Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens, soll aber auf Vorschlag von Terraplan im Interesse einer Optimierung der verkehrlichen Entwicklung erstellt werden. Dazu gehören die vorgesehenen Ladestationen im Gebiet, die Ermöglichung von Busverkehr, die Quartiersgaragen und das Radwegesystem. Die Ausführungen dazu werden im Rahmen der Begründung zum B-Plan erfolgen.

Ein Bauhistoriker hat mit der Bestandsaufnahme begonnen und wird in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Investor terraplan eine Gestaltungsfibel erarbeiten. Die Gestaltung ist auch mit den Denkmalschutzbehörden abzustimmen.

2. Ist die für das Projekt erforderliche Änderung des FNP und des Landschaftsplans in der Regelung der Mitfinanzierung der anteiligen Mehrkosten durch den Vorhabenträger in den städtebaulichen Verträgen möglich und geregelt?

Zur Frage der Finanzierung der Bebauungsplanung und Bauleitplanung wurde durch die Gemeindevertretungen am 18.10.2018 ein städtebaulicher Vertrag (BV/2018/930) mit der Fa. Terraplan verabschiedet. Die erforderlichen Änderungen des FNP und des Landschaftsplanes sind vorbereitende Bauleitplanungen und enthalten keine Verbindlichkeiten. Hier läuft bereits ein Verfahren mit verschiedenen Änderungsbereichen, ebenfalls beschlossen durch die Gemeindevertretung in dieser Wahlperiode. Eine Mitfinanzierung des Vorhabenträgers für die aus dem Projekt BUC-36 ergebenden Änderungen ist nach dem genannten Vertrag nicht vorgesehen. Der Vorhabenträger hat sich aber, neben dem Vertrag, zur Übernahme der anteiligen Kosten bereiterklärt.

3. Wird der Gemeindevertretung rechtzeitig eine Information zu den erwarteten (grob geschätzten) Gesamtkosten der in den Listen „soziale Infrastruktur“ und „Verkehrsprojekten“ aufgeführten Vorhaben vorgelegt (inkl. Darstellung der Finanzierung über Investorenbeteiligung, ggf. zu beantragende Fördermittel und einzuplanenden Eigenmittel der Gemeinde)?

Die Frage ist schlechterdings kaum zu beantworten. Im Folgelastvertrag werden die sich direkt aus dem Projekt ergebenden Folgekosten geregelt, nicht die allgemeinen Probleme, die Rangsdorf schon hat.

Auch gibt es unterschiedliche politische Meinungen. Zum Beispiel gibt es gerade aus Ihrer Fraktion die Meinung, dass die Kienitzer Straße im Kreuzungsbereich an der B96 gar nicht

ausgebaut werden muss, weil es gar kein Problem dort gibt. Das sehen andere Gemeindevertreter anders. Wo aber kein Problem ist, ist auch keines zu lösen.

Ansonsten ist die Fragestellung auch schwer zu beantworten, da das Projekt in den Bücknerwerken sich über ca. 15 Jahre in der Realisierung hinziehen wird. Dementsprechend werden auch über diesen Zeitraum die Folgekosten entstehen. Da bisher nicht bekannt ist, welche Förderprogramme in den nächsten 10 Jahren der Gemeinde zur Verfügung stehen, mit welchen Fördersätzen und -höhen, sind dazu keine Schätzungen möglich. Auch die allgemeinen Finanzierungen für Kommunen im Land Brandenburg sind für den Zeitraum nicht bekannt, ob z.B. die Investitionspauschalen, die für solche Vorhaben genutzt werden sollen, weiterhin bleiben oder auslaufen, oder ob z.B., wie angedacht, die Erstattung der abgeschafften Straßenausbaubeiträge in Zukunft über das Finanzausgleichsgesetz geregelt werden soll (würde die gemeindlichen Zuweisungen insgesamt kürzen). Deshalb kann über diesen Zeitraum derzeit keine seriöse Darstellung erfolgen.

Eine Überarbeitung der Kindertagesstättenplanung und der Schulentwicklungsplanung der Gemeinde Rangsdorf ist in Vorbereitung und soll zum Sommer als Entwurf vorliegen. Hier kann die Gemeinde selbst Entscheidungen treffen und ist nicht auf Entscheidungen Dritter vollständig angewiesen.

4. Wann wird der Gemeindevertretung ein aktualisierter Terminplan bis zum Satzungsbeschluss des B-Plans (Beratungsfolge, Auslieferung noch vorzulegender Gutachten, Beschlüsse, Beteiligungszeiten) vorliegen? Wie korreliert dieser Zeitplan mit der Terminfolge für die Ausschreibung des Schul- und Sportstandortes?

Ein aktualisierter Terminplan kann schlechterdings kaum vorgelegt werden, da nicht abzuschätzen ist, wie oft und wie lange zu bestimmten Dingen beraten wird. Die Entwicklung des Konversionsgeländes war zum Beispiel in den letzten Monaten in drei Bauausschusssitzungen Thema, ohne dass Entscheidungen gefällt werden konnten.

Der kürzeste Ablauf sähe theoretisch folgendermaßen aus: Offenlagebeschluss – öffentl. Anzeige (min. 1 Woche) – Offenlage und Beteiligung min. 31 Tage – Aufnahme und Auswertung der Stellungnahmen (Abwägung) – ggf. redaktionelle Anpassung ca. 1-2 Monate - Vorlauf Satzungsbeschluss - Übergabe aller Dokumente einschl. Abwägung 1 Monat – Satzungsbeschluss.

Mit der Ausschreibung des Oberschulstandortes hat das Ganze nur teilweise zu tun, da, sofern Baurecht schon vorhanden ist und nicht geändert wird, dieses natürlich genutzt werden kann. Dies ist im Bereich des Bebauungsplanes RA 23 „Nord-Süd.-Verbinder“ bereits der Fall. Hier ist eher die Frage der Erschließung ein Problem, denn sofern im Bereich des Nord-Süd-Verbinders gebaut werden soll, müsste natürlich der Nord-Süd-Verbinder bis zur Inbetriebnahme der Oberschule gebaut sein.

5. Besteht die Möglichkeit, Folgekosten als Vorauszahlungen abschlagweise zu vereinbaren und dann eine regelmäßige Prüfung der tatsächlich entstandenen Folgekosten abschließend zu berechnen? Die letzte Abrechnung kann dann nach Vollvermietung oder nach Abschluss der Entwicklung des BUC36 erfolgen.

Die Folgekosten werden in Raten gezahlt werden. Hier ist zu beachten, dass die Folgekosten aufgrund einer Prognose gezahlt werden, nicht aufgrund einer tatsächlich vorhandenen Bebauung. An einer Vermietung wird die Zahlung allerdings nicht festzumachen sein. Die Zahlung ist rechtlich sicher zu vereinbaren, da sonst der gesamte Vertrag nichtig werden kann. Deshalb prüft Dr. Michael als Rechtsanwalt der Gemeinde die möglichen Regelungen, die der Gemeindevertretung dann zur Bestätigung vorgelegt werden.

## Teilaspekte der Planung

6. Die ehem. Motorenprüfstände westlich der Einfliegerhalle sind nicht denkmalgeschützt, zumal diese auch nicht zu den historischen Bückerbauten gehörten, sondern später von der Roten Armee errichtet wurden. Gleiches gilt für die Betonflächen in der GR1, die nicht zum historischen Flugfeld gehören. Diese Betonflächen sind verschlissen und dominieren die GR1. Ist ein vollständiger Erhalt (bzw. die erforderliche Sanierung) tatsächlich erforderlich? Gibt es für die GR1 ein Konzept zur Gestaltung dieser Freifläche?

Auch die Motorenprüfstände sind historisch, stehen aber nicht unter Denkmalschutz und sollen erhalten bleiben. Ein Antrag auf Unterschutzstellung ist von Terraplan geplant und mit der Denkmalpflege vorabgestimmt. Ebenso wie die Stellplätze für die Hubschrauber als historisch interessante Flächen mit erhaltenswertem Charakter. Die Fläche GR 1 kann nur so gestaltet werden, dass die Sicht auf die historischen Gebäude (Hallen) vom Flugfeld nicht beeinträchtigt wird. Die Fläche soll daher nicht bebaut werden und als Grünfläche erlebbar bleiben. Die Landeplätze liegen im Bereich der GR1, diese Grünfläche ist zum einen mindestens 2,6 ha Extensiv-Grünland als Kompensation vorgesehen, dazu kommen Gehölzpflanzungen, aber auch bis zu 0,78 ha intensiv nutzbare Flächen für Freizeit, Sport und Spiel (s., Begründung S. 193, Stand 16.03.21).

7. Gibt es ein Konzept für die Gestaltung der übrigen Grünanlagen und Freiflächen, z.B. auch für kleinteilige Spiel- und Sportanlagen? (siehe Präsentation BUC36 mit Pocket Parks und den beiden Angerflächen)

Es gibt den Grünordnungsplan zum Bebauungsplan und einen Pflege- und Entwicklungsplan für das Flugfeld. Diese enthalten erste Gestaltungsvorschläge für die Grün- und Freiflächen. Auch kleinteilige Spiel- und Sportanlagen sind vorgesehen. Der Bebauungsplan und Grünordnungsplan enthalten jedoch keine Festsetzungen zu kleinteiligen Ausführungsplanungen, diese sind dem nachgeordneten Baugenehmigungsverfahren vorbehalten. Dies ist bei einem Projekt, das sich über 15 Jahre hinziehen wird, auch sinnvoll, da sich sicherlich Bedürfnisse und Bedarf in den 15 Jahren teilweise ändern werden.

8. Terraplan hat in seiner Präsentation viele gute Ideen für die öffentliche Nutzung von Gebäuden und Flächen in ihrem Plangebiet gezeigt. Wird es Arbeitsgruppen für die Belange Jugend, Kunst und Kultur geben?

Die öffentliche Nutzung von verschiedenen Gebäuden und Flächen ist prinzipiell möglich, muss allerdings finanziert werden. Terraplan hat grundsätzlich Bereitschaft signalisiert Vorhaben mit Anschubförderung zu unterstützen, die Finanzierung muss anschließend durch die Nutzer der Anlagen erfolgen. Wenn dies öffentliche Gemeinschaftsflächen sind, dann ist auch die Gemeinde gefragt, wie weit sie Kosten übernimmt. Folgekosten werden dies in der Regel kaum sein.

Eine Arbeitsgruppe ist kommunalrechtlich nicht zu bilden. Es steht der Gemeindevertretung natürlich frei, einen Ausschuss in der Gemeindevertretung zu bilden, der dann entsprechend der Kommunalverfassung zu besetzen ist. Terraplan ist aber bereits mit verschiedenen Akteuren, wie der GEDOK, dem Bucker - Verein u.a. im Gespräch.

So gibt es am 16.06. einen Workshop GEDOK und Fontane-Gymnasium auf dem Gelände – es geht um Stadtplanung. Dazu wird Herr Bunescu-Fay da sein mit Herrn Wehmann und Herrn van Geisten. Das Jugendparlament und der Seniorenbeirat werden dazu auch eingeladen.

## Verkehrsberechnung Kfz-Verkehr

9. Im Gutachten wird ein SO5 erwähnt, dass in der aktuellen Planzeichnung und in der Begründung des B-Plans nicht mehr enthalten ist.

Das Sondergebiet 5 gibt es in der Planung mit Stand 13.04.2021 nicht mehr, weil sich im Rahmen der Bearbeitung des Bebauungsplans herausgestellt hat, dass städtebaulich und planungsrechtlich eine Trennung zwischen dem Sondergebiet der großen Montagehalle (SO 4) und einem Sondergebiet nördlich der Montagehalle (SO5) nicht mehr nötig ist. Die Fläche des SO5 ist jetzt Bestandteil des SO4. Die auf SO5 vorgesehene Planung eines Nahversorgers ist reduziert und auf 800 m<sup>2</sup> begrenzt worden, was wiederum den Verkehr reduziert.

10. Es werden im Planfall B auf der Kienitzer Straße östlich des Stadtwegs 4.825 zusätzliche Kfz pro Tag erwartet; dies steht im Widerspruch zu den Aussagen im Schallgutachten mit + 10.700 Kfz/d (hier Verweis auf die Spreeplan-Studie) und im Widerspruch zur Antwort 4f) des Bürgermeisters aus dem ersten Fragenkatalog, wo von einem Verkehrszuwachs von unter 5% auf der Kienitzer und der Pramsdorfer Straße gesprochen wird. Ist nunmehr eine Mitfinanzierung an den Straßenausbauten der Kienitzer Straße und der Pramsdorfer Straße durch den Vorhabenträger gerechtfertigt?

Das Problem bei allen Verkehrsgutachten ist immer, welche Annahmen hierfür getroffen werden. Diese beruhen i.d.R. auf Prognosen. Da keiner in die Zukunft schauen kann, ist eine Prognose immer eine gedachte Vorausschau. In dem Zuge habe ich als Bürgermeister immer darauf bestanden, dass bei allen Gutachten auch ein Worst-Case-Szenario, also der schlechteste Fall, mit dargestellt wird. Genau dies ist für die Kienitzer Straße passiert. Dabei sind nicht nur Wohnbebauungen auf dem Konversionsgelände miteingeflossen, sondern natürlich auch die weitere Nachverdichtung in Rangsdorf. Dazu gehören zum Beispiel auch Bauflächen, die derzeit ohne Bebauungsplan nicht bebaubar sind, aber im FNP als Bauflächen ausgewiesen sind. Zum Beispiel im Bereich des Osthafens oder Flächen in der Seebadallee ggü. der Fleischerei Balk oder südlich der Seebadallee von der Puschkinstraße bis zur Bahn. Hier muss aber die noch nicht bezogene Bebauung von Helma Am Stadtweg mit eingerechnet werden. Dazu kommt dann noch die ganze normale Innenverdichtung. So kann ohne Bebauungsplan zum Beispiel in Straßen, wo eine Bebauung in der ersten und zweiten Reihe vorhanden ist und Grundstücke von 800 m<sup>2</sup> oder mehr vorhanden sind, natürlich dann jeweils ein Gebäude in der ersten und zweiten Reihe, da wo eben noch kein Haus steht, errichtet werden. Diese Dinge sind in der Verkehrsstudie prognostisch mit berücksichtigt und haben wenig mit dem Konversionsgelände selbst zu tun. Deshalb ergibt sich daraus keine Mitfinanzierung als Folge des Vorhabens von Terraplan.

Insgesamt ist es schwer eine Verkehrsprognose zu machen, weil wir in den Fragen des Verkehrs derzeit eventuell in einer Umbruchsituation sind. Aber auch dies kann keiner genau sagen. Es ist das Ziel vieler politischer Akteure, den motorisierten Individualverkehr zu Gunsten eines öffentlichen Personennahverkehrs anteilig zurückzufahren. Dazu gehört aber auch, dass es für den öffentlichen Personennahverkehr vernünftige Angebote gibt. Niemand kann verbindlich Auskunft geben, wie diese Angebote sich in den nächsten 10 Jahren entwickeln werden. Für den Schienenpersonennahverkehr ist zum Beispiel das Land Brandenburg zuständig. Niemand im Land Brandenburg garantiert heute, dass z.B. 2030 die S-Bahn Anbindung nach Rangsdorf existiert. Ähnlich ist es beim Busverkehr, für den der Landkreis zuständig ist. Daher ist eine Prognose in der Verteilung des Verkehrs auf Straße und Schiene schwer. Dies wäre hier einfacher, wenn es verbindliche landesplanerische Vorgaben geben würde.

11. Der Gutachter hat 173.000 m<sup>2</sup> Wohnfläche und 3.612 Einwohner für seine Berechnungen zugrunde gelegt. Widerspruch zu den Berechnungen für die sozialen Folgekosten.

Bitte unterscheiden Sie zwischen BGF und Wohnfläche. Der Verkehrsgutachter gibt den Wert BGF an. Die Gutachten haben zudem unterschiedliche Stände in der Bearbeitung. Nach dem städtebaulichen Wettbewerb und der Übernahme der Ergebnisse in einen Bebauungsplanentwurf gab es tatsächlich einen Stand mit der theoretischen Möglichkeit einer höheren Wohnfläche und BGF mit der daraus folgenden Einwohnerzahl. Dies ist aber dann bei der weiteren Bearbeitung gekürzt worden. Auch aufgrund der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligungen, deren Berücksichtigung von der Gemeinde eingefordert wurde, wurde fast gänzlich auf das 4. Vollgeschoss verzichtet – dieses findet sich nur noch in einem Parkhaus mit Gewerbe am Sportplatz. Außerdem wurde an verschiedenen Stellen die Festsetzungen für die Grundflächenzahl und damit die Bebauungsdichte reduziert, teilweise auf 0,25 im Bereich der Bauflächen um das Flugfeld. Deshalb ist das Gutachten an sich nicht falsch, sondern es gibt den rechnerischen Maximalwert (worst-case) eines früheren Planungsstandes dar. Da der Bebauungsplan also neuer ist als die Gutachten, kann der Investor weniger bauen als der Gutachter errechnet hat. Wir prüfen mit dem Stadtplanungsbüro und dem Anwalt, ob die Gutachten angepasst werden müssen.

Der Bürgermeister hat in der Sitzung des Ausschusses für Bauen und Umwelt am 14.04.2021 unter TOP 7.4 die Berechnung von BGF zu Wohnfläche, Einwohnern und Kita/Hort/Grundschulplätze dargestellt.

12. Der Gutachter hat 1.377 Beschäftigte im B-Plan-Gebiet zugrunde gelegt. Ist das anhand des geplanten Nutzungskonzeptes realistisch?

Es handelt sich auch hier um eine sehr theoretische Prognose, die von der Bruttogeschossfläche ausgeht und von 1 Beschäftigten je 40 m<sup>2</sup> BGF bei den Sondergebieten 1, 3 und 4 für Dienstleistungen, 1 Beschäftigten je 85 m<sup>2</sup> beim SO5 im Einzelhandel und von 1 Beschäftigten je 1.500 m<sup>2</sup> im Sondergebiet 2 als Sportfläche. Für die Sportfläche auf SO3 sind laut Gutachter damit mehr als 270 Beschäftigte prognostiziert, was mehr als unwahrscheinlich ist. Auch hier gilt, dass Prognosen schwierig sind. Im Interesse der Prüfung eines „Worst-Case-Szenarios“ ist eine solche Annahme, die in der Realität vermutlich deutlich unterschritten wird, jedoch sinnvoll, um die Belastbarkeit auch für einen solchen Fall zu prüfen.

13. Wie hoch ist der Anteil des Verkehrs auf dem Nord-Süd-Verbinder im Planfall B, der nicht durch die neue Bebauung verursacht ist? Dieser Wert ist wichtig für die Berechnung des Anteils des Bauträgers an den Gesamtkosten der Straße.

Das Verkehrsaufkommen für den Nord-Süd-Verbinder und vor allem der Anteil aus dem Konversionsgebiet selbst, sind schwer zu ermitteln. Es spielt u.a. eine Rolle, dass durch die Entwicklung des Gebietes sich für einen schon bestehenden Teil Rangsdorfs die Verkehrssituation und die Verkehrswege so verändern werden, dass der Nord-Süd-Verbinder dann auch vom übrigen Ortsgebiet aus genutzt wird. Um es plastisch zu machen: es ist kaum zu erwarten, dass jemand aus der Selliner Straße, wenn er zum Bahnhof will, die Puschkinstraße mit seinem Auto nutzen wird, sofern diese nicht grundhaft vorher ausgebaut wurde, weil der Weg über den Ost-West-Verbinder und Nord-Süd-Verbinder zum Bahnhof etwa gleich lang ist, aber einen deutlich besser nutzbaren Verkehrsweg darstellen würde. Nach Absprache mit dem Land Brandenburg und dem bestehenden Förderprogramm ist die Finanzierung für den Nord-Süd-Verbinder durch die Förderprogramme eigentlich vorgegeben. Lückenschlüsse werden mit bis zu 50 % der Baukosten gefördert. Bedingung im Förderprogramm ist, dass die Gemeinde einen Eigenanteil von 10 % beisteuert. Dazu kann städtebaulich vereinbart werden, dass der Bauträger 40 % der Gesamtkosten trägt, was dann von dem nicht geförderten gemeindlichen Anteil 80 % der Kosten wären.

14. Wie groß ist die Entlastungswirkung des Nord-Süd-Verbinders für heute über die Kienitzer Straße fließenden Verkehr?

Die Entlastungswirkung für die Kienitzer Straße durch den Nord-Süd-Verbinder ist aller Wahrscheinlichkeit nach nicht sehr groß. Wie in der Verkehrsstudie der Gemeinde Rangsdorf zu Recht bemerkt wird, wäre eine Nutzung des Nord-Süd-Verbinders zum Beispiel aus der Seebadallee, um dann Richtung Berlin zu fahren ein Umweg von 7,4 km. Dieser Umweg kostet Zeit, die dann durchaus das Abwarten von zwei Ampelphasen in der Kienitzer Straße an der Kreuzung zur B96 rechtfertigen würde. Die Bewohner aus Feng-Shui, Klein-Venedig, Waldsiedlung und Buckerwerke könnten sich mit dem Nord-Süd-Verbinder in zwei Richtungen orientieren. Die Verkehre verteilen sich. Und die Wohngebiete westlich der Bahn erhalten einen zweiten Anschluss über die Bahnlinie auch für Notfälle.

15. Wie ist das Verkehrsgutachten im Kontext der IST- Datenerfassung zu betrachten? Pandemie und Baustelle an der Goethe-Straße verzerren das Bild im Bereich der Seebadallee erheblich.

Die Verkehrszählungen wurden im Wesentlichen in Zeiten durchgeführt, wo es noch keine Pandemie gab, 2019, oder in Zeiten, wo es noch nicht größere Schließungen gab, September/Oktober 2020, so dass sie durchaus realistisch sein sollten. Sicher haben einige auch ihr Auto genommen, um den Mitmenschen in Bus und Bahn zu entgehen. Das Verkehrsaufkommen ist vergleichbar.

16. Wird es ein Verkehrsgutachten zu den Potenzialen von Fuß- und Radverkehr und ÖPNV geben?

Durch das Gebiet selbst entsteht nur bedingt ein zusätzliches Potenzial von Fuß- und Radverkehr und für den ÖPNV. Durch die größere Verdichtung ist ein ÖPNV-Angebot natürlich wirtschaftlicher, als in anderen Gebieten in Rangsdorf, in denen es nur Einfamilienhäuser gibt. Fuß- und Radwege außerhalb des Gebietes sind durch die Gemeinde Rangsdorf zu bauen. Hierzu gibt es die entsprechenden Planungen (z.B. Radwegkonzept) der Gemeinde Rangsdorf, die natürlich zu überarbeiten wären.

Der Bebauungsplan weist derzeit die Hauptausrichtung der Verkehrsanlagen im Sinne von öffentlichen Verkehrsflächen aus. Die Einteilung der Verkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen und so auch generell üblich.

Aussagen zum Fahrradverkehr in der Region enthält im Übrigen die von der Gemeinde beauftragte Aktualisierung der Flughafenumfelduntersuchung Verkehr vom 28.04.2021 (Kurzbericht). Es ist ggf. sinnvoller, Geld in den Ausbau von Radwegen als in weitere Verkehrsgutachten zu investieren.

## Schallgutachten

17. Warum geht der Gutachter jetzt schon davon aus, dass die DB im Zuge des Streckenausbaus auf der Westseite keine LSW errichten wird? Ab welchem Planungsstand muss die DB die geplante Bebauung in ihren Berechnungen berücksichtigen? Der Bau eines LSW nur auf der Ostseite der Gleise führt zu hohen Reflektionen in Richtung Westen, einer von den Gleisen weiter abgesetzte Wand auf der Westseite ist daher wenig hilfreich.

Wer sich mit Planungen der DB auskennt und weiß, welche Maßnahmen entsprechend den gesetzlichen Vorschriften durch das Eisenbahnbundesamt, das dem Bundesverkehrsministerium untersteht, letztendlich genehmigt werden, der weiß, dass es auf

der Westseite der Bahn im Bereich des Konversionsgeländes keinen von der Bahn finanzierten Schallschutz geben wird.

Die Bahn berücksichtigt nur Vorhaben, die zum Zeitpunkt des Beginns des Planfeststellungsverfahrens für den Streckenausbau Baurecht besaßen, wie z.B. der Bebauungsplan RA 23 Nord-Süd-Verbinder. Dieser weist im Bereich der Bückwerke an der Bahn jedoch Gewerbegebiet aus, für welches höhere Grenzwerte gelten als für Wohnen. Die aktuellen Planungen für das Konversionsgelände liegen noch nicht in dieser Planreife vor, so dass sie nicht berücksichtigt werden. Dies wird erst durch Beschluss über den vorliegenden B-Plan mit Wohnen denkbar.

Die Abstände zu der bestehenden Bebauung, z.B. an der Walther-Rathenau.-Straße sind wiederum zu groß, um den Bedarf vom Lärmschutzwänden begründen zu können. So wurde zum Beispiel bei der Planfeststellung nördlich des Bahnhofsbereiches aufgrund der Abstände für den Clematisring keine Notwendigkeit von Lärmschutzwänden durch das Eisenbahnbundesamt festgestellt. Die nächste vorhandene Bebauung in Bückergelände ist über das Flugfeld weiter weg von der Bahn. D.h. eine Lärmschutzwand müsste aus dem Projekt mit finanziert werden. Aus diesem Grund und weil es am Nord-Süd-Verbinder und dem Bahndamm keinen Platz gibt, hat der Investor versucht, durch andere Lärmschutzmaßnahmen den Lärm im Plangebiet zu reduzieren. Zum Beispiel, indem in den der Bahn nahegelegenen Hallen durch die Hülle der historischen Gebäude Lärmschutz geschaffen wird. Oder indem vor dem Flugfeld entlang der Bahn eine geschlossene Bebauung vorgesehen ist, die dann nach Westen hin lärmindernd wirkt. Lärmschutz ist neben den gestalterischen Forderungen der Denkmalschutzbehörde auch ein Grund, warum auf beiden Seiten der GR 1 ein relativ lang durchgezogener Gebäudekomplex vorgesehen ist. Dieser schirmt in diesem Bereich die dahinterliegenden Flächen vom Lärm der Bahn ab.

## Umwelt

18. Im Grünordnungsplan unter Thema Schutzgut Klima/Luft die Dachbegrünung als sehr wichtig betrachtet. Gerade die Dachbegrünung wird angeführt, damit der Eingriff in die Umwelt durch im Projekt noch ausreichend kompensiert werden kann. TF46/TF47 sowie TF51/52 beschreiben hier den Umgang zu diesen Punkten im B-Plan-Entwurf. Sind hier schon die Belange aus dem Grünordnungsplan ausreichend berücksichtigt?

Generell sind alle Grünordnungsmaßnahmen, die sich aus dem Projekt herleiten, auch auf dem Gelände von Terraplan umsetzbar. Die Festsetzungen sind durch die Landschaftsplaner formuliert und im Sinne des Gesamtkonzeptes an Maßnahmen so in das Planverfahren integriert. Das Gelände gibt dies her, weil es sich bis zum Pramsdorfer Berg erstreckt. Die Eingriffs- Ausgleichsbilanz zum Vorhaben ist von den Fachplanern bereits mit den zuständigen Behörden vorabgestimmt, wie auch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen. Wie weit alle Belange berücksichtigt sind, wird sich im Zuge der formellen Behördenbeteiligung nach Billigung des Entwurfs durch die Gemeindevertretung zeigen.

19. Dem Grünordnungsplan liegt anhand der verwendeten Abbildungen ein anderes Baukonzept zugrunde als dem Entwurf zum B-Plan. Die Abweichungen in der Gesamtfläche sind nicht unerheblich (ca. 5-10%). In welchen Dokumenten werden diese Veränderungen nachgehalten?

Dem Grünordnungsplan vom 25.03.2020 liegt die Entwurfsfassung der Planzeichnung vom 02.12.2020 zugrunde (s. S. 16), die sich aber in der Fläche nicht vom derzeit letzten Stand (13.04.2021) unterscheidet.

Der Pflege- und Entwicklungsplan vom 18.02.2021 betrachtet nur die Flugfeldflächen, hierfür ist das Baukonzept unmaßgeblich.

Sofern der Bebauungsplan hinsichtlich der Versiegelung geändert wird, ist auch der Grünordnungsplan entsprechend anzupassen.

Das Gutachten wurde zu einem frühen Stadium erstellt. Hierbei wurde noch eine höhere Bebauungsdichte verwendet. Im Zuge der anschließenden Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde wurde jedoch die Bebaubarkeit verringert (GRZ innerhalb der Baufelder gesenkt). Bei Aktualisierung der Zahlen würden dementsprechend die Eingriffe und der Ausgleich geringer ausfallen. Insofern war die ursprüngliche Herleitung als Worst-Case Szenario anzusehen. Die Ausgleichsmaßnahmen selbst bleiben unberührt, so dass die Kompensation nun besser ausfällt.