

Bericht

Fortschreibung der Luftreinhalteplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung 2025 mit Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Bernau bei Berlin

Öffentliche Beteiligung zum Luftreinhalteplan gemäß § 47
Abs. 5 und 5a Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)



03. Dezember 2014

LK Argus GmbH mit CS Plan und IVU Umwelt

Bericht

Fortschreibung der Luftreinhalteplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung 2025 mit Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Bernau bei Berlin

Öffentliche Beteiligung zum Luftreinhalteplan
gemäß § 47 Abs. 5 und 5a BImSchG

Auftraggeber

Stadt Bernau bei Berlin **Ministerium für Ländliche Entwicklung,
Umwelt und Landwirtschaft**

Stadtplanungsamt Abt. 5 Umwelt, Klimaschutz, Nachhaltigkeit

Marktplatz 2 Albert-Einstein-Str. 42-46

16321 Bernau bei Berlin 14473 Potsdam

Auftragnehmer

LK Argus GmbH

Novalisstraße 10

D-10115 Berlin

Tel. 030.322 95 25 30

Fax 030.322 95 25 55

berlin@LK-argus.de

www.LK-argus.de

Unterauftragnehmer

IVU Umwelt GmbH

Emmy-Noether-Straße 2

D-79110 Freiburg

Tel. 0761.88 85 12-0

Fax 0761.88 85 12-12

info@ivu-umwelt.de

www.ivu-umwelt.de

Unterauftragnehmer

CS Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH

Köpenicker Straße 145

D-10997 Berlin

Tel. 030.61 20 95-0

Fax 030.61 20 95-79

info@cs-plan.de

www.cs-plan.de

| | | |
|----------|--------------------------------|-----------|
| 1 | Öffentliche Beteiligung | 1 |
| 2 | Hinweise und Einwände | 2 |
| 2.1 | ÖPNV | 2 |
| 2.2 | Straßennetz | 3 |
| 2.3 | Geschwindigkeiten | 7 |
| 2.4 | Fuß- und Radverkehr | 8 |
| 2.5 | Sonstiges | 10 |
| 3 | Ergebnis | 12 |

Bernau bei Berlin
**Integrierte Verkehrs-
entwicklungs-,
Luftreinhalte- und
Lärmaktionsplanung**

Stellungnahmen

Bericht
Dezember 2014

1 Öffentliche Beteiligung

Im Rahmen der Erstellung der Fortschreibung der Luftreinhalteplanung und der Verkehrsentwicklungsplanung 2025 mit Lärmaktionsplan der zweiten Stufe für die Stadt Bernau bei Berlin fand eine öffentliche Beteiligung statt.

Konkret erfolgte die Beteiligung durch zwei Einwohnerversammlungen am 13. November 2012 und am 25. September 2014, bei denen die Einwohner über den aktuellen Stand der Arbeiten informiert wurden und die Möglichkeit hatten, die Ergebnisse zu diskutieren. Die umfangreichen Diskussionen wurden protokolliert. Im Vorfeld wurden Flyer mit den Informationen zum Termin und zu den wichtigsten Inhalten der Planung verteilt.

Der Berichtsentwurf (Stand Mai 2014) wurde vom 1. September 2014 bis zum 30. September 2014 im Rathaus der Stadt Bernau b. Berlin und im Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (jetzt: Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft) in Potsdam öffentlich ausgelegt und im Internet veröffentlicht. Bis zum 15. Oktober 2014 bestand die Möglichkeit Hinweise, Anregungen, Kritik und Ergänzungsvorschläge zu dem kombinierten Planwerk einzureichen.

Bernau bei Berlin
**Integrierte Verkehrs-
entwicklungs-,
Luftreinhalte- und
Lärmaktionsplanung**
Stellungnahmen

Bericht
Dezember 2014

2 Hinweise und Einwände

Im Folgenden werden die fristgerecht bis zum 15.10.2014 eingegangenen Hinweise und Einwände thematisch geordnet dokumentiert und abgewogen.

2.1 ÖPNV

Hinweis/Einwand

Projekt Bahnhof Bernau

- Mit der völlig misslungenen Gestaltung der Stadtseite als Bahnhofsvorplatz wären neue finanzielle Mittel erforderlich, die besser zur Erschließung der anderen Seite des Bahnhofs genutzt werden sollten (wird in einigen Jahren immer wahrscheinlicher).
- Parallel zum Durchbruch (nur einige Meter - zwei Gleise; insgesamt 10-12m) sollte die Ladestraße von der L 200 zur Passage als Stadtstraße zur Entlastung der Breitscheidstraße bzw. Ulitzkastraße und dem Kreuzungsbe- reich zur Börnicker Straße ausgebaut werden.
- Der Bereich Bahnhofstunnel zur rückwärtigen Seite müsste so gestaltet werden, dass nur eine PKW-Zufahrt (keine Busse) und ggf. ein Taxi-Stand (max. drei Taxis) möglich ist.
- Ein Kurzzeitparkplatz (30 min. für ca. 20 PKW) wird als machbar angese- hen.
- Der Wartebereich (Ein- und Ausstiegsbereich vor dem Tunnel zur Wartehal- le) sollte auf einigen Metern überdacht sein.
- Angebote der DB sind ggf. für Bahnkunden zu nutzen.
- Der in der Nähe befindliche P+R-Platz bietet auch für Pendler den günstige- ren Zugang zum Bahnhof an.
- Die Kosten für das Projekt sollten mit der Bahn ausgehandelt werden. Grundlage sind zuverlässigere Pendler-Fahrgäste (siehe auch P&R-Platz Passage).
- Die allgemeine Gestaltung des zweiten Bahnhofszugangs sollte schlicht und zweckdienlich sein.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Bei den Vorschlägen sind die Planungen für die bahnparallele Entlastungsstraße zu berücksichtigen. Zu berücksichtigen sind auch die Eigentumsverhältnisse, da sich die Flächen, z.B. die Ladestraße, im Eigentum der Bahn befinden.

Hinweis/Einwand

- Verbesserung des ÖPNV wird gewünscht.

Abwägung

Die grundsätzliche Empfehlung zur Verbesserung des ÖPNV ist im Konzept enthalten (vgl. Kapitel 2.2.8).

2.2 Straßennetz

Hinweis/Einwand

Projekt zweite Anbindung Bernau Süd

- Die perspektivische zweite Anbindung von Bernau Süd an die Innenstadt hat verkehrstechnisch und sicherheitstechnisch eine große Bedeutung. Diese zweite Anbindung von Bernau Süd über die Verbindung Bahnhofbrücke zur Marsstraße würde eine wirksame Entlastung der Börnicker Chaussee zur Folge haben.
- Schwere Störungen im Bereich Kreuzung Alberichstraße und Börnicker Chaussee führten oft zu einem Verkehrschaos.
- Rückstauungen von der Bahnhofspassage bis fast zur Einmündung Gunterstraße sind sehr oft (wöchentlich) in den Berufsverkehrszeiten nachweisbar.
- Busse und Notfahrzeuge werden erheblich behindert; wertvolle Rettungszeiten gehen verloren.
- Der in der Nähe befindliche P+R-Platz an der Passage bietet Pendlern eine direkte Parkmöglichkeit über die neue Verbindung.
- Die Verbindung sollte eine Tempo-30-Straße sein, da mit verschiedenen Ein- und Ausfahrten sowie steigenden Fußgängerzahlen (auch Fahrradverkehr) durch weitere Neubauten in Bernau Süd (über 60 EFH) zu rechnen ist.
- Die Stadtbus-Linie nach Süd ist ggf. neu zu überdenken (verlässlichere Anbindung zum Bahnhof) oder eine neue Stadtbusverbindung Bernau Lindow über Ladestraße nach Bernau Süd bis Börnicke (das sind mögliche Folgemaßnahmen).

Bernau bei Berlin
**Integrierte Verkehrs-
entwicklungs-,
Luftreinhalte- und
Lärmaktionsplanung**
Stellungnahmen

Bericht
Dezember 2014

- Eine Abfahrt von der neuen Straße in Richtung Breiter Wiesenweg sollte nicht geplant werden (belastet wieder Börnicker Chaussee im Staubereich Bahnhofspassage).

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Aktuell werden die Möglichkeiten einer zweiten Anbindung für Bernau-Süd geprüft.

Der in Verlängerung der Marsstraße vorhandene Radweg wurde so ausgelegt, dass er auch von Rettungsfahrzeugen genutzt werden kann.

Hinweis/Einwand

Projekt Parkplätze Bahnhofspassage

- Die Nutzung der neben der Passage liegenden Fläche ist seit Jahren umstritten. Spekulative Nutzungen sollten endgültig vom Tisch.
- Der steigende Passagierbetrieb bei den Bahnen verlangt nach P&R-Parkmöglichkeiten (sind in der Passage nicht möglich).
- Die perspektivische zweite Anbindung von Bernau Süd über die Verbindung Bahnhofbrücke zur Marsstraße würde auch die Möglichkeit einer geeigneten Parkplatzanbindung schaffen.
- Die gesamte Fläche sollte nicht für P&R-Parken angeboten werden, deshalb wird eine Teilung vorgeschlagen, die natürlich noch genauer untersucht werden muss.
- Der P&R-Platz sollte nur mit Rasengittern im Standbereich der Fahrzeuge ausgelegt werden.
- Das Parken für P&R soll kostenpflichtig sein: ein Euro pro Tag (mehr würde nicht angenommen werden) bei 100 Fahrzeugen sind das auch 100 €/Tag (30 €/Monat).
- Angebote der DB und OdeG (haben Vorteile davon) sind ggf. für den Bau des Platzes zu nutzen.
- Ein befahrbarer Übergang zum Nachbarplatz sollte nur für Feuerwehr und Notdienste geschaffen werden.
- Unberechtigt parkende Fahrzeuge sind abzuschleppen.
- Der zweite Parkplatz sollte für zwei Stunden frei und vom Kreisverkehr aus zugänglich sein.

- Dieser Platz könnte auch als innerstädtischer Platz für Sonderveranstaltungen genutzt werden (Zirkus, Kinderveranstaltungen u.a.) und müsste gut gepflastert sein (wie die vorhandenen P-Plätze der Passage).
- Der Platz sollte alle notwendigen Versorgungsanschlüsse (Wasser, Abwasser, Strom) ermöglichen.
- Eine kleine Imbiss-Insel könnte zum Verweilen anregen und letztlich zum Passagenbesuch führen.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Bei den Vorschlägen sind die Eigentumsverhältnisse und die Planungen für die bahnparallele Entlastungsstraße zu berücksichtigen.

Die Vorschläge werden im Rahmen der im Konzept empfohlenen Fortführung des Parkraumkonzeptes (vgl. Kapitel 2.2.5) geprüft.

Hinweis/Einwand

- Der gegenwärtige Zustand der Otto-Schmidt-Straße (eine asphaltierte 2,8 Meter breite Fahrspur, unbefestigte Seitenstreifen, 4,7 Meter lichte Breite zwischen Bäumen und Lichtmasten) und ihre Einmündung in die Bernauer Straße entsprechen nicht mehr dem seit 1989 erheblich gestiegenen Verkehr der PKW, LKW, Radfahrer und Fußgänger.
- Forderung: Zeitnahe Entwicklung von Lösungsvorschlägen und deren Abstimmung mit den betroffenen Bürgern.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an das zuständige Bauamt weitergeleitet.

Hinweis/Einwand

- Forderung: Vorantreiben der Umsetzung der bahnparallelen Entlastungsstraße. Eine erneute Prüfung erscheint wenig zielführend.
- In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der dargestellte Plan zur bahnparallelen Entlastungsstraße nicht den letzten Erörterungsstand darstellt. Die Entlastungsstraße sollte nicht an der Börnicker Chaussee enden, sondern vielmehr von dort parallel und zwar westlich der Bahntrasse fortgeführt werden.
- Weiterführung der geplanten Ortsumfahrung bis zur Rüdritzer Chaussee.

Bernau bei Berlin
**Integrierte Verkehrs-
entwicklungs-,
Luftreinhalte- und
Lärmaktionsplanung**
Stellungnahmen

Bericht
Dezember 2014

- Zweiter Anschluss von Niebelungen an die Innenstadt (z.B. über ehemalige Kaserne des Heeresbekleidungsamtes an die Albertshofer Chaussee) zur Entlastung der Börnicker Chaussee.

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Im Konzept wird der aktuelle Stand aus dem Landesstraßenbedarfsplan nachrichtlich übernommen. Eine Verbindung zwischen Rüdritzer und Albertshofer Chaussee wird im Rahmen der Planungen zum Pankepark geprüft.

Hinweis/Einwand

- Sperrung des Schönefelder Weges für den Schwerlastverkehr – Führung über vorhandene Anbindungen via Albertshof oder Thaefelder Chaussee.

Abwägung

Eine solche Anbindung besteht derzeit nicht. Eine Überprüfung anhand aktueller Daten durch die zuständige Behörde wird empfohlen.

Hinweis/Einwand

- Reduzierung des Durchgangsverkehrs im Quartier Blumenhag.

Abwägung

Das Thema wird im Konzept bereits erörtert (vgl. Kapitel 3.2). Der Umsetzungsprozess soll im Dialog zwischen der Stadtverwaltung und den Anwohnern erfolgen.

Hinweis/Einwand

- Vorschlag: Neu-/Ausbau einer Verbindung Finkenschlag-Akazienweg.

Abwägung

Die Auswirkungen einer solchen Verbindung sind zu prüfen.

Hinweis/Einwand

- Börnicker Straße/Eberswalder Straße/Hussitenstraße: Bau eines Kreisverkehrs.

Abwägung

Die Untersuchung einer Kreisverkehrslösung ist im Konzept enthalten (vgl. Kapitel 3.1.3).

2.3 Geschwindigkeiten

Hinweis/Einwand

- Der auf Seite 58 formulierte Vorschlag für Tempo 30 auf der L 200 wird abgelehnt.

Abwägung

Wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis/Einwand

- Wandlitzer Chaussee: ganztägig Tempo 50 zwischen Autobahnmeisterei und KP Hans-Wittwer-Straße.
- Tempo 30 im Bereich der Bushaltestellen „Waldkater“ und „Waldfrieden“ (in Kombination mit Mittelinseln).

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachbehörde weitergeleitet.

Hinweis/Einwand

- Tempo 30 (statt 80 km/h) auf der potentiellen Ortsumfahrung.

Abwägung

Im Sinne einer möglichst starken Entlastung des Innenstadtringes durch eine bahnparallele Entlastungsstraße erscheint Tempo 30 als kontraproduktiv.

Hinweis/Einwand

- Generell Tempo 30 in der Innenstadt und in den Wohnparks.
- Tempo 30 auf dem gesamten Innenstadtring.
- Tempo 30 auf allen Ausfallstraßen.
- Tempo 30 auf der gesamten August-Bebel-Straße (ganztags).
- Mühlenstraße/Jahnstraße und Ladeburger Chaussee/Jahnstraße: Tempo 30 in allen Zufahrten.

Abwägung

Innerhalb des Innenstadtrings und der Wohngebiete ist heute bereits in der Regel Tempo 30 angeordnet. Im übergeordneten Netz ist eine differenzierte Betrachtung notwendig. Die rechtlichen Vorgaben, die konkrete Abwägung für die Stadt Bernau bei Berlin und die resultierenden Empfehlungen sind in

Kapitel 3.3.1 erläutert und dargestellt. Die genaue Abgrenzung der jeweiligen Bereiche ist im Rahmen der Umsetzung zu prüfen.

Die Chancen auf Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn werden aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen als gering betrachtet.

Hinweis/Einwand

- Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn.

Abwägung

Die Chancen auf Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn werden aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen als gering betrachtet.

2.4 Fuß- und Radverkehr

Hinweis/Einwand

- Forderung: Erhöhung des Anteils des Radverkehrs bei Wegen bis 5 km auf 20 %.

Abwägung

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Mobilität in Städten – SRV 2008“ der TU Dresden wurde für Bernau ein Radverkehrsanteil im Binnenverkehr von 17,8 % ermittelt. Eine Erhöhung dieses Anteils soll mit den zahlreichen im Konzept enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr angestrebt werden (vgl. Kapitel 3.4).

Hinweis/Einwand

- Konsequente Durchsetzung des Fahrverbots von Fahrrädern auf (nicht freigegebenen) Gehwegen.

Abwägung

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Hinweis/Einwand

- Erweiterung des Parkraums für Fahrräder auf Kosten der Autos.

Abwägung

Hinweise zu Sammelanlagen für den Radverkehr sind im Konzept enthalten (vgl. Kapitel 3.4).

Hinweis/Einwand

- Ausbau des Radverkehrsnetzes
- Schließung von Netzlücken (durchgehende Radverkehrsführung aus den Außenbezirken in die Innenstadt).

Abwägung

Im Konzept sind Empfehlungen zu Netzergänzungen enthalten (vgl. Kapitel 3.4).

Hinweis/Einwand

- Mittelinseln im Bereich der Bushaltestellen „Waldkater“ und „Waldfrieden“ (in Kombination mit Tempo 30).

Abwägung

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und an die zuständige Fachbehörde weitergeleitet.

Hinweis/Einwand

- August-Bebel-Straße: gemeinsamer Geh- und Radweg statt Angebotsstreifen.
- August-Bebel-Straße: Radfahrstreifen statt Schutzstreifen, alternativ Ausbau von Radwegen auf dem Gehweg und Schutzstreifen.

Abwägung

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist von einer gemeinsamen Führung des Fuß- und Radverkehrs abzuraten.

Grundsätzlich sind Radfahrstreifen Schutzstreifen aus Gründen der Verkehrssicherheit vorzuziehen. Es ist im Rahmen einer Umsetzungsplanung zu prüfen, ob der vorhandene Straßenraum die dafür notwendige Breite aufweist.

Hinweis/Einwand

- Fertigstellung Radweg Schwanebeck-Zepernick-Bernau.

Abwägung

Der Radweg befindet sich aktuell in der Umsetzung.

Hinweis/Einwand

- Freigabe aller Einbahnstraßen und Fußgängerzonen für Radfahrer.

Abwägung

Die Voraussetzungen für die Freigabe von Einbahnstraßen sind im Konzept am Beispiel von vier Straßen erläutert (vgl. Kapitel 3.4).

Hinweis/Einwand

- Verbesserung der Radverkehrsführung zwischen Bahnhof und Innenstadt (z.B. asphaltierte Radfahrstreifen in der Alten Goethestraße).

Abwägung

Die Anlage von asphaltierten Radfahrstreifen in der Alten Goethestraße sollte untersucht werden.

2.5 Sonstiges

Hinweis/Einwand

- Erleichterung der Genehmigungen für die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen durch die Anwohner auf ihren Grundstücken.

Abwägung

Grundlage für die Errichtung von Schallschutzmaßnahmen auf den Grundstücken ist das Landesbaurecht. Die Zuständigkeit liegt damit beim Bauamt des Landkreises, wo die Vorhaben im Sinne einer Einzelfallbetrachtung geprüft werden. Die Stadtverwaltung steht Betroffenen aber gern zu Gesprächen und Vermittlungen mit der zuständigen Behörde zur Verfügung.

Hinweis/Einwand

- Wiederholung der Verkehrsdatenerfassung unter Einbeziehung eines Wochenendes im Sommerhalbjahr (Mai/Juni), um den saisonal stärkeren Verkehr zu erfassen.

Abwägung

Die anerkannten Methoden zur Verkehrsberechnung wurden angewandt. Zu betrachten ist das Jahresmittel, bei dem auch saisonale Schwankungen berücksichtigt werden. Eine Wiederholung wird daher nicht als notwendig erachtet.

Hinweis/Einwand

- Abschaffung/Reduzierung von Verkehrszeichen.

Abwägung

Zur Reduzierung von Verkehrszeichen ist eine Einzelfallbetrachtung notwendig. Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und an das zuständige Fachamt weitergeleitet.

Hinweis/Einwand

- Die IST-Situation entspricht in nicht wenigen städtischen Bereichen einem Planungs- oder Realisierungsstand von vor 2014 bzw. zum Teil sogar von vor 2013.

Abwägung

Im Zuge des relativ langen und umfassenden Planungsprozesses ist es unausweichlich, dass die zu Beginn der Untersuchung erarbeitete Bestandsanalyse bei Fertigstellung des Gesamtkonzeptes eine gewisse Zeit zurückliegt. Eine Aktualisierung erfolgt im Rahmen der weiteren Planungsschritte.

Hinweis/Einwand

- Fehlt das B-Plangebiet Rehberge-Ost?

Abwägung

Das Gebiet ist unter dem Punkt „etwa 400 weitere neue Eigenheime im Stadtgebiet“ enthalten.

3 Ergebnis

Im Ergebnis der Abwägung über die Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sind im Planwerk keine inhaltlichen Anpassungen erforderlich. Die zahlreichen Hinweise und Vorschläge beinhalten hauptsächlich Anregungen für weiterführende Maßnahmen in der Bau-, Bauleit- und Verkehrsplanung, die nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Luftreinhalteplanung stehen. Einige der gegebenen Anregungen sind im Planwerk bereits berücksichtigt, wobei die dort gefundenen Lösungsvarianten aufgrund der umfangreich geführten Abstimmungen den Intentionen der Hinweisgeber teilweise nicht folgen können. Hier sind fachliche oder rechtliche Aspekte maßgeblich. Aufgrund der umfassenden Betrachtungen im Planteil „Luftreinhalteplan“ müssen nach Abwägung keine ergänzenden Bewertungen der Vorschläge in Bezug auf die Auswirkungen auf die Luftqualität vorgenommen werden.

Die weitere Prüfung und Berücksichtigung der Hinweise obliegt den zuständigen Behörden der Stadt Bernau bei Berlin, des Landkreises Barnim oder dem Landesbetrieb Straßenwesen im Sinne des § 47 Abs. 6 BImSchG.

Berlin

Novalisstraße 10
D-10115 Berlin-Mitte
Tel. 030.322 95 25 30
Fax 030.322 95 25 55
berlin@LK-argus.de

Hamburg

Altonaer Poststraße 13b
D-22767 Hamburg-Altona
Tel. 040.38 99 94 50
Fax 040.38 99 94 55
hamburg@LK-argus.de

Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8
D-34131 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
Fax 0561.31 09 72 89
kassel@LK-argus.de