

**STADT ERKNER**



**Bebauungsplans Nr. 17**  
**„City Center Erkner“**  
**1. Änderung**

**Begründung**

gem. § 9 Abs. 8 BauGB

**Teil I**

**Stand:** Fassung des Satzungsbeschlusses nach § 10 Abs. 1 BauGB vom  
30.07.2013



## Inhaltsverzeichnis

<b>I.1</b>	<b>Planungsgegenstand .....</b>	<b>5</b>
<b>I.1.1</b>	<b>Ziele und Zweck sowie Anlass und Erforderlichkeit für die Planänderung .....</b>	<b>5</b>
<b>I.1.2</b>	<b>Beschreibung des Plangebiets.....</b>	<b>6</b>
I.1.2.1	Lage des Änderungsgebiets, Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse .....	6
I.1.2.2	Gebiets- und Bestandssituation, Topografie und derzeitige Nutzung .....	6
I.1.2.3	Planungsrechtliche Ausgangssituation.....	7
I.1.2.4	Vorhandene Verkehrserschließung.....	7
I.1.2.5	Vorhandene stadttechnische Erschließung .....	10
I.1.2.6	Planunterlage .....	11
<b>I.1.3</b>	<b>Planerische Ausgangssituation und rechtliche Rahmenbedingungen .....</b>	<b>11</b>
I.1.3.1	Regionalplanung, Ziele und Grundsätze der Raumordnung .....	11
I.1.3.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan .....	12
<b>I.2.</b>	<b>Planinhalte, Planfestsetzungen und Abwägung .....</b>	<b>12</b>
<b>I.2.1</b>	<b>Entwicklung der Planungsüberlegungen und informelle Planungskonzepte.....</b>	<b>12</b>
I.2.1.1	Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Entwicklung der Stadt Erkner als Mittelzentrum und der Steigerung der Attraktivität des Stadtzentrums .....	12
I.2.1.2	Änderungen des städtebaulichen- und Nutzungskonzepts .....	14
I.2.1.3	Verkehrs- und Erschließungskonzept, Begrenzung der Stellplätze für das Einkaufszentrum.....	16
I.2.1.4	Landschaftsplanerisches und Umweltkonzept einschließlich Lärmschutz .....	23
<b>I.2.2</b>	<b>Planinhalt und Festsetzungen .....</b>	<b>27</b>
I.2.2.1	Art der baulichen Nutzung.....	27
I.2.2.1.1	Mischgebiet.....	27
I.2.2.1.2	Sonstiges Sondergebiet, gem. § 11 Abs. 3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ .....	28
I.2.2.1.3	Sonstiges Sondergebiet, gem. § 11 Abs.3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Wassersport“.....	29
I.2.2.1.4	Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Sporthalle“ .....	29
I.2.2.2	Maß der baulichen Nutzung .....	30
I.2.2.2.1	Maß der baulichen Nutzung im Mischgebiet.....	30
I.2.2.2.2	Maß der baulichen Nutzung im Sondergebiet SO 1 „Einkaufszentrum“ .....	30
I.2.2.2.3	Maß der baulichen Nutzung im Sondergebiet SO 2 „Wassersport“.....	30
I.2.2.3	Überbaubare Grundstücksflächen.....	31
I.2.2.4	Bauweise.....	31
I.2.2.5	Öffentliche Verkehrsflächen .....	31
I.2.2.5.1	Öffentliche Straßenverkehrsfläche und Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten .....	31
I.2.2.5.2	Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung .....	33
I.2.2.6	Öffentliche und private Grünflächen.....	33
I.2.2.7	Planungen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	33
I.2.2.8	Flächen für Versorgungsanlagen und die Abwasserbeseitigung .....	35
I.2.2.9	Flächen für Stellplätze.....	36
I.2.2.10	Maßnahmen und Flächen für Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen .....	36
I.2.2.11	Wasserrechtliche Festsetzungen .....	39
I.2.2.12	Textliche Festsetzungen .....	39
I.2.2.13	Hinweise.....	42
I.2.2.14	Flächenbilanz .....	44

<b>I.3</b>	<b>Auswirkungen der Änderung des Bebauungsplans .....</b>	<b>44</b>
<b>I.3.1</b>	<b>Stadtplanerische Auswirkungen und Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur.....</b>	<b>44</b>
<b>I.3.2</b>	<b>Auswirkungen auf den Verkehr .....</b>	<b>45</b>
<b>I.3.3</b>	<b>Auswirkungen auf die Umwelt.....</b>	<b>50</b>
<b>I.4</b>	<b>Verfahren .....</b>	<b>50</b>
<b>I.5</b>	<b>Rechtsgrundlagen .....</b>	<b>53</b>
	<b>Anlagen zur Begründung .....</b>	<b>55</b>

## I.1 Planungsgegenstand

### I.1.1 Ziele und Zweck sowie Anlass und Erforderlichkeit für die Planänderung

Der Bebauungsplan Nr. 17 der Stadt Erkner „City Center Erkner“ wurde in den Jahren 2004 bis 2007 aufgestellt und erhielt 2009 Rechtskraft. Das damalige Planungserfordernis ergab sich aus der Notwendigkeit für eine neue städtebauliche Ordnung durch Neustrukturierung des bisher ungenutzten Areals inmitten des Stadtzentrums und zwar in mehrfacher Hinsicht. Neben der dringenden Beseitigung des städtebaulichen Missstandes, die diese Brachfläche in der Stadtmitte darstellt, sollten die folgenden Ziele realisiert werden:

- Schaffung der baurechtlichen Voraussetzungen für die Errichtung des multifunktionalen Handels- und Dienstleistungszentrums im Stadtzentrum Erkner,
- Sicherung der Uferpromenade und angrenzender Flächen als öffentliche Grünflächen und öffentliche Verkehrsflächen,
- Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen zur Erschließung der geplanten baulichen Anlagen sowie der angrenzenden Stadtviellen und der anderen bestehenden Nutzungen im Geltungsbereich (Kanu- und Angelverein),
- Grünordnerische Gestaltung des Plangebietes.
- Beseitigung einer Baulücke und einer Brachfläche im Zentrum der Stadt und damit Verbesserung des Stadtbildes und Erhöhung der Attraktivität,
- Stärkung der Nahversorgung der Bevölkerung,
- Zentrumsstärkung durch eine Vielzahl von Leistungsbereichen und Dienstleistungsangeboten,
- Erhaltung der nach Westen abschließenden Grünkulisse des Zentrums sowie der durchgehenden Biotopvernetzung im Zuge des Verlaufs des Bretterschen Grabens.

Der Bebauungsplan war sehr eng am konkreten Bauentwurf des Hauptansiedlungsvorhabens orientiert. Nach Satzungsbeschluss des Plans kam es zu einem Eigentümer- und Bauherrenwechsel. Der neue Bauherr übernahm die Grundgedanken der ursprünglichen Planung änderte aber den Architekturentwurf deutlich. Da er sich zwar größtenteils im Festsetzungsrahmen des Bebauungsplans bewegte, konnte durch den Landkreis eine Baugenehmigung für sein Vorhaben erteilt werden. Da aber einige wichtige Aspekte anders umgesetzt werden sollen, als ursprünglich geplant, hat die Stadt eine Änderung des Plans beschlossen.

So soll die geplante Verkaufsfläche deutlich verringert, Flächen anders beansprucht, die Organisation der Erschließung und der Abläufe (Kundenverkehr, Lieferverkehr) anders geregelt werden. Im Zuge des Änderungsverfahrens sollen vor allem die folgenden Planungsaspekte neu oder geändert in die Änderungsplan eingehen:

- Der Zuschnitt der überbaubaren Flächen, die Gebäudehöhen und die Festsetzung der Maße der baulichen Nutzung.
- Die Organisation von Kunden- und Lieferverkehr sowie des Anlieferungsbereiches.
- Die Begrenzung der Verkaufsfläche und der Anzahl der Kundenparkplätze
- Die Einrichtungen zur Regenentwässerung.
- Die Verkehrsflächen.

Mit der Planänderung sollen neben den Belangen des neuen Bauvorhabens auch die Belange des Immissionsschutzes und der Verkehrserschließung umfassend betrachtet und berücksichtigt werden. Die Ergebnisse von entsprechenden Fachgutachten sollen, soweit planungsrechtlich möglich, zum Schutz der angrenzenden Baugebiete und zur Sicherung gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen in der Änderung des Bebauungsplans stärker als bisher berücksichtigt werden.

Da den Umweltbelangen, insbesondere dem Lärmschutz, eine große Bedeutung beigemessen werden muss, werden diese im Rahmen der Umweltprüfung entsprechend untersucht

und die Ergebnisse im Umweltbericht dargestellt. Die Änderung des Bebauungsplans Nr. 17 „City Center Erkner“ wird somit im Regelverfahren nach § 3 und 4 BauGB durchgeführt.

## **I.1.2 Beschreibung des Plangebiets**

### **I.1.2.1 Lage des Änderungsgebiets, Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse**

Der Geltungsbereich der Planänderung ist mit dem Geltungsbereich des vorhandenen Bebauungsplans identisch, da das gesamte Plangebiet von den Änderungen betroffen ist. Er liegt in der Flur 1 und in der Flur 4 der Gemarkung Erkner. Er umfasst eine Fläche von ca. 43.200 m<sup>2</sup>.

Das Plangebiet liegt westlich der Friedrichstraße, nördlich der Seestraße und südlich der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D, die an den Rathauspark angrenzt.

Zwischen den zwei sechsgeschossigen Wohnblöcken (Hausnummer 12A und 14 der Friedrichstraße) reicht der Geltungsbereich des Bebauungsplanes bis unmittelbar an den Gehweg der Friedrichstraße heran. Mit der vorgesehenen Bebauung wird die jetzt vorhandene Baulücke geschlossen und das Stadtzentrum der Stadt Erkner, das sich derzeit im wesentlichen linear entlang der Friedrichstraße befindet, in westliche Richtung erweitert.

Das Plangebiet wird wie folgt umgrenzt:

- Im Norden durch die Wohngrundstücke Friedrichstraße 9B bis 9D und durch das Grundstück Friedrichsstraße 9A,
- im Westen durch den Bretterschen Graben,
- im Süden durch die Seestraße,
- Im Osten durch die Baugrundstücke an der Friedrichstraße sowie die Baugrundstücke an der Fröbelstraße und der Neuen Straße.

Die Eigentümer Struktur ist unterschiedlich. Während sich die geplanten Baugebiete im Privateigentum befinden, ist der größte Teil der Grünflächen in städtischem Eigentum, auch wenn diese zum Teil privat als Gärten genutzt werden.

### **I.1.2.2 Gebiets- und Bestandssituation, Topografie und derzeitige Nutzung**

Im nordöstlichen Teil des Geltungsbereiches befindet sich die Feuerwehrezufahrt von der Friedrichstraße zu den Wohngebäuden Friedrichstraße 10 - 12A, die derzeit auch als eingeschränkte Ausfahrt für Personenkraftwagen genutzt wird.

In westliche Richtung bis zum Gelände des Anglervereins schließen sich private Kleingärten an.

Im westlichen Teil des Geltungsbereiches, vom Dämeritzsee bis zur Seestraße, wird das Gebiet durch den Kanu- und den Anglerverein und in Form von Gartengrundstücken genutzt. Auf den Grundstücken stehen jeweils die Vereinshäuser mit Nebenanlagen und drei Bungalows.

Zwischen den Gartengrundstücken im Mittelteil des Gebietes und denen an der Seestraße hat sich eine Gehölzfläche entwickelt.

Auf der ehemaligen Brachfläche wurde bereits mit den Bau des Einkaufszentrums begonnen. Der Unterbau für die neu geplante Erschließungsstraße ist bereits hergestellt und fungiert als Baustraße. Die Baustraße sichert die Erschließung der nördlich an das Plangebiet angrenzenden Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D, der Gärten und des Kanu- bzw. Anglervereins, zudem die Zufahrt der Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge.

Bauschutt, Müllablagerungen und die Ruine eines zweistöckigen Gebäudes sind bereits beseitigt.

Die östliche Grenze im südlichen Teil des Bebauungsplanes wird durch die Fröbelstraße markiert. Die Straße ist bis zur Einmündung in die Neue Straße auf einer Länge von ca. 100 m asphaltiert.

An der Fröbelstraße steht eine städtische Turnhalle. An der Einmündung zur Seestraße befindet sich ein öffentlicher Parkplatz. Entlang der Seestraße liegen drei Baugrundstücke, eine unbebaute Fläche, über die die geplante öffentliche Erschließungsstraße führt und ein Erholungsgrundstück. An der südwestlichen Ecke des Geltungsbereiches beginnt die Uferpromenade, die entlang des Bretterschen Grabens bis zum Dämeritzsee führt.

Das Plangebiet weist unterschiedliche Höhen auf. Während sich im Bereich der Friedrichstraße die Geländehöhe bei etwa 37,4 m über NHN befindet, liegt der größte Teil des geplanten Sondergebiets ca. 4 m unter dem Niveau der Friedrichstraße. Hier liegen die Höhen bei 34,1m bis etwa 33,5 m über NHN. Die Böschungskante befindet sich etwa 40 m westlich der Friedrichstraße.

In Richtung Dämeritzsee bzw. Bretterschen Graben fällt das Gelände nochmals leicht ab. Das Sondergebiet Wassersport und die Grünflächen liegen bei ca. 33,0 m über NHN und die Uferpromenade am Bretterschen Graben liegt bei einer Höhe von 32,2 m über NHN.

### **I.1.2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation**

Für das Plangebiet besteht Baurecht entsprechend des Bebauungsplans Nr. 17 der Stadt Erkner „City Center Erkner“, der in den Jahren 2004 bis 2007 aufgestellt und im November 2007 als Satzung beschlossen wurde. Seit der Bekanntmachung des Bebauungsplans Nr. 17 im Amtsblatt für die Stadt Erkner am 30.05.2009 ist der Bebauungsplan rechtsgültig.

Auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 17 „City Center Erkner“ wurde eine Baugenehmigung am 29.12.2009 erteilt und nach der Baufreigabe am 24.03.2011 mit den Bauarbeiten bereits begonnen. Zuvor wurde eine umfangreiche Munitionssuche durchgeführt und anschließend die Bohrpfahlgründung ins Erdreich eingebracht.

Da sich die Planungsziele geändert haben und der Bebauungsplan auch an das veränderte Vorhaben angepasst werden soll, hat die Stadtverordnetenversammlung am 30.11.2010 einstimmig beschlossen, den Bebauungsplan über den gesamten Geltungsbereich zu ändern.

Die ursprüngliche Absicht, den Bebauungsplan nach § 13a BauGB – Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 BauGB zu ändern, wurde aufgegeben, da die Voraussetzungen nach § 13 a BauGB nicht vollständig erfüllt sind. Der Entwurf mit Stand 05/2011, die Begründung einschließlich des Umweltberichtes wurden überarbeitet und das Verfahren nach § 3 bzw. § 4 BauGB erneut eingeleitet.

### **I.1.2.4 Vorhandene Verkehrserschließung**

#### Straßenerschließung<sup>1</sup>

Die heutige Verkehrssituation von Erkner wird maßgeblich durch die Nachbarschaft zu Berlin und die Lage innerhalb des Autobahnringes geprägt. Da zwischen der Bundesstraße B 1/5 und der Autobahn A 10 bzw. A 113 keine hoch leistungsfähigen Straßenverbindungen aus dem südöstlich von Berlin liegenden Umland in die Metropole führen, übernehmen die Landesstraßen L 30 und L 38 diese Verbindungsfunktion und führen daher in hohem Maße Durchgangsverkehr von und nach Berlin. Im Zentrumsbereich der Stadt Erkner, in der Friedrichstraße als Landesstraße (L 38) muss aufgrund ihrer Verknüpfung mit den örtlichen und überörtlichen Straßen (bis zur Autobahnauffahrt Erkner der A 10 „Berliner Ring“ beträgt die Entfernung weniger als 2,5 km) von einer hohen Verkehrsbelastung ausgegangen werden. Der Anteil des Durchgangsverkehrs beträgt hierbei auf der Friedrichstraße ca. 50%. Aufgrund der hohen Kfz-Belastungen, der starken Fuß- und Radfahrerströme und der konkurrierenden Nutzungen kommt es in der Friedrichstraße zu Problemen. Durch den engen Knotenpunktstand und die Unterschiede der Verkehrsorganisation benachbarter Knoten

---

<sup>1</sup> Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE) Aktualisierung, Stand Mai 2013, Ingenieurgruppe IVV GmbH Berlin (Anlage 1 der Begründung)

(Kreisverkehr / vorfahrtsgeregelter Knoten / Lichtsignalanlage / Kreisverkehr) treten Wechselwirkungen auf. Der kontinuierliche Verkehrsfluss, der für die Funktion von Kreisverkehren besser ist, wird durch die Lichtsignalanlagen beeinträchtigt. Die bei Rot an der Lichtsignalanlage aufgehaltenen Fahrzeuge kommen bei Grün „geballt“ am Kreisverkehr an, so dass es zu Überstauungen kommen kann. Für den Verkehr auf den Seitenstraßen zur Friedrichstraße können hingegen die Verkehrslücken zur Ausfahrt genutzt werden. Die derzeitige Lösung hat somit Vor- und Nachteile.

Da die Verkehrsverhältnisse in Erkner über lange Zeiträume (10 Jahre) bis zur Freigabe der Eisenbahnunterquerung am Bahnhof Anfang 2012 stark von baubedingten Einschränkungen bestimmt wurden, sind daher bei der Übernahme von Verkehrserhebungen aus diesem Zeitraum immer die zum Zeitpunkt der Erhebung maßgebenden Sperrungen zu berücksichtigen.

Mit der Freigabe der Bahnstufunterführung konnten erstmals zwei Straßenverbindungen in Erkner über das Flakenfließ genutzt werden. Ausgehend von maßgebenden Widerständen im Straßennetz (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) hat sich eine Verkehrsverteilung zwischen der Friedrichstraße und dem parallelen Straßenzug über die neue Baekelandbrücke eingepegelt.

Um Aufschluss über die neue Verkehrsmengenverteilung zu bekommen, führte das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz Brandenburg (LUGV) vom 12. bis zum 18. Februar 2013 eine Verkehrserhebung mittels automatischer Geräte (Seitenradar) an 3 relevanten Erhebungsquerschnitten im Stadtgebiet durch. Es wurde ein Analysefall 2013 in die Aktualisierung des Gutachtens aufgenommen. Es kann festgestellt werden, dass sich die Errichtung der Baekelandbrücke entlastend auf die Friedrichsstraße ausgewirkt hat. Von den insgesamt durchschnittlich 19.000 Kfz/24 h an Werktagen, die täglich die beiden Brücken über das Flakenfließ überqueren, beträgt der Anteil der Baekelandbrücke durchschnittlich ca. 4.000 Fahrzeuge am Tag (vgl. Anlage 1 zur Begründung Bild 20).

Die derzeitige Belastung der Friedrichstraße im Bereich des Plangebiets wurde mit durchschnittlich 15.000 Kfz/24 h<sup>2</sup> ermittelt, während im integrierten Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplan der Stadt Erkner noch eine Belastung der Friedrichstraße von 18.900 Kfz/24 h<sup>3</sup> im Analysefall 2005 angegeben wurde. Trotzdem muss der Verkehrserschließung von Vorhaben, wie dem City Center, großes Augenmerk geschenkt werden.

Auch wenn das Plangebiet des City Center Erkner an die Friedrichstraße angrenzt, soll aufgrund des überarbeiteten Gebäudekonzeptes und um den Verkehrsfluss auf der Friedrichstraße nicht noch weiter zu beeinträchtigen, der motorisierte Individualverkehr (Kunden und Anlieferung) nur rückwärtig über den Knoten Friedrichstraße/Seestraße und eine neue, von der Seestraße zu schaffende Erschließungsstraße, die zu großen Teilen bereits realisiert wurde, abgewickelt werden.

Da von der Öffentlichkeit im Rahmen des Beteiligungsverfahrens die Ermittlung des Analysefalls zur Verkehrsbelastung wiederholt in Frage gestellt wurde und aufgrund der Anregung der Umweltbehörde, hat sich die Stadt in Abstimmung mit den Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz entschieden, neben den Zählungen im Stadtgebiet die derzeitige Belastung des Knotenpunktes Friedrichstraße/Seestraße durch eine Zählung zu ermitteln. Es wurde die Belastung des gesamten Knotens Friedrichstraße/Seestraße durch eine Verkehrserhebung per Video-Technik vom 04.12.2013 bis 06.12.2013 über jeweils 24 Stunden ermittelt. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass es sich um eine „Kurzzeitzählung“ handelt, die zur vergleichenden Prüfung der Analyse dienen soll.

Die derzeitige Verkehrsbelastung der Seestraße wurde im Rahmen der Zählungen mit ca. 4.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden ermittelt

---

<sup>2</sup> Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE) Aktualisierung, Stand Mai 2013, Ingenieurgruppe IVV GmbH Berlin (Anlage 1 zu dieser Begründung).

<sup>3</sup> Ebenda,



Die Gewährleistung einer funktionierenden Zufahrt über den Knoten Friedrichstraße/Seestraße bzw. die Seestraße ist die Voraussetzung dafür, dass der Kunden- und Besucherverkehr von und zum CCE nicht auf andere Routen ausweicht. Insbesondere muss verhindert werden, dass der motorisierte Individualverkehr entweder über die „Lange Straße“ mit den anliegenden sensiblen Nutzungen, wie Schule, Kirche und Kindertagesstätten oder über den Ortsteil Neuseeland mit den Wohnanliegerstraßen „Ahornallee“ und „Uferstraße“ ausweicht. Bis zur Inbetriebnahme des City Centers werden verkehrslenkende bzw. verkehrsberuhigende Maßnahmen geprüft.

Da die Öffentlichkeit und Gewerbetreibende in der Nachbarschaft (Klage gegen die Baugenehmigung und Normenkontrolle gegen Ursprungsbebauungsplan sind anhängig) befürchten, dass der vom City Center verursachte Verkehr von der Friedrichsstraße und der Seestraße nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen bewältigt werden kann, wurden im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung zum Bebauungsplan, die im Mai 2013 aktualisiert wurde, die Auswirkungen der Planung, insbesondere der Errichtung des Einkaufszentrums auf das angrenzende Straßennetz und den Knoten Friedrichsstraße/Seestraße ermittelt. Unter Berücksichtigung bzw. im Vergleich mit den aktuellen Zählungen konnte der Nachweis geführt werden, dass bei einer entsprechenden Ertüchtigung des Kreuzungsbereichs Friedrichs-/Seestraße der Verkehr bewältigt werden kann und es zu keinen wesentlichen Staus, die zu Ausweichverkehren führen würden, kommen wird (vgl. Anlage 1 zur Begründung und Abschnitt I.2.1.3 der Begründung).

Das Innere des Plangebiets war vor Beginn der Baumaßnahme zum Teil über die Fröbelstraße und andere unbefestigte Flächen quer über das Brachland (private Grundstücke) zugänglich. Die Fröbelstraße kann und soll auch nicht den Liefer- und Kundenverkehr des geplanten Einkaufszentrums aufnehmen. Sie stellt eine reine Anliegerstraße zur Erschließung der angrenzenden Baugebiete dar.

Die Erschließung der nördlichen, an das Plangebiet angrenzenden Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D und der sonstigen Bebauung im inneren Plangebiet erfolgte bisher über unbefestigte Flächen, die zum Teil über private Grundstücke führten. Die provisorische Anbindung der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D an die Feuerwehrezufahrt nördlich des Wohnblocks Friedrichstraße 10 bis 12A stellt eine befristete Übergangslösung zur Ausfahrt nur von Pkw dar. Aufgrund des starken Gefälles von mehr als 16 % und des ungenügenden Ausbaus ist ein Befahren mit Versorgungs- und Rettungsfahrzeugen zu der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D, Kanu- bzw. Anglerverein und den Gärten nicht möglich. Die Einfahrt aus der Friedrichstraße wurde von der zuständigen Behörde nicht gestattet, um den Verkehrsfluss auf der Friedrichstraße nicht weiter zu beeinträchtigen.

Bereits mit dem Ursprungsplan sollte die Erschließung neu geordnet und organisiert werden, wobei die Zugänglichkeit der baulich genutzten Grundstücke auch während der Bauphase gewährleistet werden muss. Zur Sicherung der Zufahrt für die Versorgungs- und Rettungsfahrzeuge wurde vor Beginn der Montage des CCE die Erschließungsstraße (Planstraße) in ihrer 1. Ausbaustufe hergestellt.

Aufgrund der Äußerungen der Öffentlichkeit während der Beteiligung, die vorhandene Feuerwehrezufahrt als vollwertige Grundstückszufahrt auszubauen, wurde von der zuständigen Behörde (Landesbetrieb Straßenwesen) im Rahmen der Beteiligung der Behörden abgelehnt (vgl. auch Abschnitt I.2.1.3 der Begründung).

### Ruhender Verkehr

Entlang der Friedrichstraße sind im Straßenraum Pkw-Stellplätze in Längsaufstellung angeordnet, die zeitlich befristet sind.

An der Seestraße/Ecke Fröbelstraße befindet sich ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 30 Stellplätzen, der insbesondere für die Turnhallennutzung zur Verfügung steht. Dieser Parkplatz ist zu erhalten. Die Zufahrten zu den privaten Stellplätzen auf den Grundstücken der angrenzenden Bau- und Gartengrundstücke ist zu sichern.

Ein zusätzlicher Bedarf für sonstige Stellplätze neben denen, die für den Bedarf des Einkaufszentrums erforderlich sind, wie z. B. Stellplätze für die benachbarte Wohnbebauung, kann im Plangebiet nicht abgedeckt werden.

#### Vorhandene Fuß- und Radwege

Entlang der Friedrichstraße sind beidseitig straßenbegleitende Fuß- und Radwege vorhanden. An der Seestraße und Fröbelstraße sind begleitende Fußwege angeordnet.

Über das Plangebiet verlief in Ost-West-Richtung zur Uferpromenade ein unbefestigter Weg, der auch für Radfahrer befahrbar war. Parallel zum Bretterschen Graben besteht eine Fuß- und Radwegewegeverbindung, die als zusätzliche fußgänger- und radfahrerfreundliche Nord-Süd-Verbindung im Stadtzentrum Erkner unverzichtbar ist und erhalten werden soll.

Die Fuß- und Radwegeverbindungen sind auch nach Realisierung der Planung zu gewährleisten, wobei dies unabhängig von den Öffnungszeiten des Einkaufszentrums möglich sein muss.

#### Öffentlicher Personennahverkehr

Das gesamte Plangebiet und damit das City Center ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Der Bahnhof Erkner als Regional- und S-Bahnhof befindet sich in ca. 600 m Entfernung zum Plangebiet und ist von dort gut zu Fuß oder mit dem Rad erreichbar. Ihm unmittelbar vorgelagert liegt der zentrale Omnibusbahnhof der Stadt, von dem aus insgesamt 8 Regionalbuslinien das Stadtgebiet und das Umland erschließen.

In unmittelbarer Nähe des geplanten Eingangs in die Fußgängerpassage des City Centers von der Friedrichstraße aus, liegt ein Linienbushaltestellenpaar der örtlichen Busverkehrsbetriebe.

### **I.1.2.5 Vorhandene stadttechnische Erschließung**

#### Wasserversorgung sowie Schmutz- und Niederschlagswasserentsorgung

Die Wasserver- und die Schmutzwasserentsorgung obliegt dem Wasserverband Strausberg-Erkner.

Die Trinkwasserversorgung ist durch die Leitungen in der Friedrichstraße und der Seestraße gegeben. Durch einen Ringschluss zwischen beiden Trassen wird ermöglicht, dass alle Grundstücke im Plangebiet erschlossen werden können.

Die Schmutzwasserentsorgung erfolgt durch einen Freigefälleschmutzwasserkanal in der Fröbelstraße mit Anschluss an den Schmutzwasserkanal in der Seestraße.

Das Niederschlagswasser im Plangebiet wurde bisher nach den örtlichen Gegebenheiten an Ort und Stelle versickert. Mit der Neubebauung muss die Niederschlagswasserableitung und Versickerung neu geregelt werden.

Das auf der Planstraße anfallende Niederschlagswasser wird für den südlichen Teil in der Planstraße über die vorhandene Sedimentationsanlage in der Seestraße in den Regenwasserkanal in der Seestraße eingeleitet. Der Kanal und der Anschluss an die Sedimentationsanlage sind bereits hergestellt.

Das anfallende Niederschlagswasser des nördlichen Teils der Planstraße wird über einen bereits neu verlegten Regenwasserkanal in den Bretterschen Graben eingeleitet. Die wasserrechtliche Erlaubnis liegt vor.

Das auf den Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser soll in der Regel auf den Grundstücken versickert werden. Aufgrund der großen Mengen, die im Bereich des City Centers anfallen, ist ein Regenrückhaltebecken erforderlich, das einen Überlauf in Richtung Bretterscher Graben hat. Der Überleitungskanal wurde bereits verlegt.

Erforderliche wasserrechtliche Genehmigungen sind im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens einzuholen.

Trinkwasserschutzzone werden durch die Planung nicht berührt.

### Energieversorgung

In den angrenzenden Straßen sind Versorgungsleitungen zur Elektroenergie- und Erdgasversorgung vorhanden bzw. können neu verlegt werden. Die Versorgung kann bei entsprechender Erweiterung der inneren Netze und Anlagen gesichert werden. Entsprechende Anschlussanträge sind bei den Versorgungsunternehmen zu stellen.

### Telekommunikationsanlagen

In den angrenzenden Straßen sind Telekommunikationsleitungen vorhanden bzw. können bei Bedarf auf Antrag angeschlossen werden.

## **I.1.2.6 Planunterlage**

Dem Bebauungsplan liegt ein amtlicher Lageplan zugrunde, der von einem öffentlich bestellten Vermessungsbüro erstellt wurde. Die Plangrundlage enthält den Gebäude- und Baumbestand, Straßen und Wege, Grünflächen und Geländehöhen. Die Vermessung erfolgte im April 2009 und wurde im Oktober 2009 ergänzt. Der Katasternachweis wurde im Januar 2012 aktualisiert.

## **I.1.3 Planerische Ausgangssituation und rechtliche Rahmenbedingungen**

### **I.1.3.1 Regionalplanung, Ziele und Grundsätze der Raumordnung**

#### Landesplanerische Abstimmung / Einzelhandelsgutachten zum bisherigen Bebauungsplan

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung hatte gemäß Artikel 16 Abs. 2 Nr. 1 Landesplanungsvertrag von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens für das Vorhaben City Center Erkner abgesehen, da das Vorhaben dem Ziel der Raumordnung gemäß § 16 Abs. 6 Satz 1 LEPro unter Einhaltung von verschiedenen Maßgaben entsprochen hat.

Die Maßgaben enthalten folgende Forderungen:

1. Nichtrealisierung des Bebauungsplanes 04 „Gewerbegebiet Berliner Straße“ (Freizeit- und Einkaufszentrum, 5.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
2. Nichtrealisierung des VEP Nr. 14 „Dämeritzpassagen Erkner“ (2.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche),
3. Festsetzung des Umfanges der Verkaufsflächen im Bebauungsplan „City Center Erkner“ mit maximal 9.500 m<sup>2</sup>.

Die Maßgabe 1 konnte nicht erfüllt werden. Ersatzweise erklärte die GL, dass aus landesplanerischer Sicht von der zuvor geforderten Planänderung abgesehen werden kann, wenn sichergestellt wird, dass im Bebauungsplan Nr. 4/2 keine Veränderung der Zulässigkeitsvoraussetzungen für die Einzelhandelsausrichtung in Richtung „allgemeiner Einzelhandel“ eintreten wird. Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Erkner hat daraufhin einen entsprechenden Selbstbindungsbeschluss gefasst. Die Maßgabe 2 wird dadurch erfüllt, dass der VEP Nr.14 durch die Überplanung des Plangebiets mit dem Bebauungsplan Nr.17 untergegangen ist. Die Maßgabe 3 wurde exakt in den Bebauungsplan aufgenommen.

Diese Festlegung beruhte auf einer gutachtlichen Stellungnahme der Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung GmbH, Hamburg, die diese im Auftrag der Stadt Erkner 10/2006 erstellt hat. Danach wurden bis 2015 in Erkner insgesamt Einzelhandelspotenziale für etwa 12.000 bis 13.000 qm zusätzliche Verkaufsflächen ermittelt. Die Innenstadt sollte der wichtigste Einkaufsbereich der Stadt sein. Das City Center sollte einen wertvollen Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums liefern. Zur Verhinderung von mehr als unwesentlichen Auswirkungen auf die Innenstadt und die Nahversorgung empfahlen Dr. Lademann & Partner allerdings eine Begrenzung der Verkaufsfläche für nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente auf rund 7.500 qm Verkaufsfläche. Zusätzlich können noch ergänzende Dienstleistungs- (z.B. Friseur, Schlüsseldienst, Sonnen-

studio, Apotheke, ist Reinigung, Reisebüro, etc.) bzw. Gastronomiebetriebe sowie Einzelhandel mit nichtzentrenrelevanten Sortimenten angesiedelt werden, so dass insgesamt eine Integration von 9.500 qm möglich erschien.

### Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg /LEP B-B) und Erkner als Mittelzentrum

Seit dem 15.05.2009 ist nunmehr der neue Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) in Kraft und löst den bis dahin geltenden Gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Berlin-Brandenburg (LEP eV) vom 02.03.1998 ab.

Im Zentrale-Orte-System, das der neue LEP B-B festgelegt hat, ist der Stadt Erkner im raumordnerischen Ziel 2.9 die Funktion eines Mittelzentrums übertragen worden. In den Mittelzentren sollen für den jeweiligen Mittelbereich die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung konzentriert werden (Grundsatz 2.10). Hierzu gehören insbesondere auch die Einzelhandelsfunktionen. Ausdrücklich sollen in den Mittelzentren vorhandene Angebote an Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs dem Nachfragepotenzial entsprechend gesichert und qualifiziert werden.

Da die Änderung des Bebauungsplans, eine Reduzierung der summierten Verkaufsfläche von 9.500 m<sup>2</sup> auf 7.500 m<sup>2</sup> beinhaltet und die Verkaufsfläche für nahversorgungs- und zentrenrelevante Sortimente auf maximal 7.500 m<sup>2</sup> begrenzt bleibt, entspricht die Planänderung den Zielen der Raumordnung und den regionalen Ziele der Raumordnung.

Die zuständige Raumordnungsbehörde hat in ihrem Schreiben vom 27.04.2012 und 10.10.2012 bestätigt, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und die relevanten Grundsätze der Raumordnung angemessen berücksichtigt wurden.

#### **I.1.3.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Im Zuge der 2. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Erkner (Feststellungsbeschluss vom 06.11.2007) wurde für den Bereich des Plangebiets die Flächen in ihren Grundzügen dargestellt und zum Teil als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung Handel, als Mischbaufläche sowie entlang des Bretterschen Grabens als Grünfläche ausgewiesen. Die vorhandene Turnhalle wurde im Rahmen der Mischbaufläche mit einem Symbol ohne Flächenabgrenzung gekennzeichnet. Mit der Genehmigung der 2. Änderung des Flächennutzungsplans und dessen Bekanntmachung am 01.11.2008 im Amtsblatt für die Stadt Erkner, ist die 2. Änderung des Flächennutzungsplans rechtskräftig.

Auch wenn mit der 1. Änderung des Bebauungsplans die konkrete Baugebiets- und sonstige Ausweisung differenzierter ist, als im Flächennutzungsplan dargestellt, entspricht diese den Grundzügen des Flächennutzungsplans und kann damit gem. § 8 Abs.2 BauGB als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt, betrachtet werden.

## **I.2. Planinhalte, Planfestsetzungen und Abwägung**

### **I.2.1 Entwicklung der Planungsüberlegungen und informelle Planungskonzepte**

#### **I.2.1.1 Bedeutung des geplanten Vorhabens für die Entwicklung der Stadt Erkner als Mittelzentrum und der Steigerung der Attraktivität des Stadtzentrums**

Die Stadt Erkner ist aufgrund ihrer Lage und Funktion im östlichen Berliner Randbereich in der Landesplanung als Mittelzentrum festgesetzt, so dass der Stadt eine Versorgungsfunktion zukommt, die über die reine Grundversorgung der Einwohner der Stadt hinausgeht. Die Stadt hat die Aufgabe, ein vielfältiges Angebot an Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen vorzuhalten, um die Daseinsvorsorge umfassend zu gewährleisten. Um dieser Funktion gerecht zu werden, ist es erforderlich, dass die Stadt attraktiv für die Bürger der Stadt und des Einzugsbereichs ist bzw. wird. Die Attraktivität einer Stadt misst sich u. a. an der Qualität der Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, aber auch an der Attraktivität des Stadtzentrums.

Die Zielstellung, das Stadtzentrum von Erkner attraktiver zu gestalten und zu einem echten Anziehungspunkt für die Bewohner der Stadt sowie der umliegenden Gemeinden zu entwickeln, verfolgt die Stadt schon seit den 90iger Jahren. Unumstritten ist dabei, dass für die Steigerung der Attraktivität die Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen von großer Bedeutung ist. Das Stadtzentrum Erkner bewegt sich dabei in Konkurrenz zu anderen Städten und vor allem zu den großen Einkaufszentren außerhalb der Städte. Auch wenn sich verschiedene kleinere Handelseinrichtungen entlang der Friedrichstraße angesiedelt haben, reichen diese nicht aus, um genügend Anziehungskraft und ein Gegengewicht zu schaffen. Deshalb soll ein „Kundenmagnet“ angesiedelt werden, um das Stadtzentrum lebensfähig zu gestalten.

Da das Stadtzentrum von Erkner aufgrund der Kriegszerstörung und des Wiederaufbaus vorrangig mit großen Wohngebäuden selbst nicht mit einem historischen mittelalterlich geprägten und saniertem Stadtzentrum Anziehungskraft entwickeln kann, wird zur weiteren Belebung des Stadtzentrums als eine Möglichkeit die Ansiedlung eines Einkaufs- und Handelszentrums als „Kundenmagnet“ angesehen. Um eine großflächige Handelseinrichtung, die als sogenannter Vollversorger ein breites Angebot bieten und Ausstrahlungskraft entwickeln kann, können sich in dessen Umfeld kleine Dienstleistungs- und Handelseinrichtungen ansiedeln und das Angebot ergänzen. Solch einen Vollversorger, der auch ein breites Angebot bereithält, gibt es bisher in der Stadt Erkner nicht. Die verschiedenen Discountmärkte oder der REWE-Markt können vielleicht den Bedarf der Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs abdecken, entfalten aber keine Anziehungskraft darüber hinaus. Die Kaufkraft fließt diesbezüglich zum Beispiel zum Müggelpark Gosen oder in Richtung Berlin bzw. A 10 Center ab.

Trotz Planungsrecht (zuerst der Vorhaben- und Erschließungsplan VEP Nr. 14, dann der Bebauungsplan BP Nr. 17) und der Befürwortung der Landesplanung ist es aus verschiedenen Gründen bisher nicht gelungen, die innerstädtische Brachfläche zu einem multifunktionalen Einkaufs- und Handelszentrum zu entwickeln. Investoren gaben das Vorhaben auf, da es insbesondere für Büro- und Hotel- und andere Freizeitnutzungen leider keine Nachfrage bzw. Betreiber gab. Da die Stadt selbst nicht als Investor auftreten kann, ist diese auf private Investitionen angewiesen. Mit dem Eigentümerwechsel wurde das Nutzungskonzept verändert und auch die Handelsfläche wesentlich reduziert. Da aber der Anteil an nahversorgungsrelevanten Sortimenten weiterhin erhalten und an zentrenrelevanten Sortimenten entwickelt werden soll, sieht die Stadt das Ziel, einen „Kundenmagneten“ im Stadtzentrum anzusiedeln und damit eine Attraktivitätssteigerung zu erreichen, noch als gegeben und das derzeit im Bau befindliche Vorhaben als vertretbaren Kompromiss an. Trotz Änderung und Verkleinerung des Vorhabens wird auch eine positive Ausstrahlung auf die kleinen Läden und Einrichtungen entlang der Friedrichsstraße erwartet.

Zum Ursprungsbebauungsplan wurde im Auftrag der Stadt ein Einzelhandelsentwicklungskonzept erarbeitet, das für diesen Standort eine Größenordnung von 9.500 qm Verkaufsfläche als verträglich bescheinigt. Da mit der Änderung des Bebauungsplans die summierte Verkaufsfläche um 2.000 qm reduziert und damit auf maximal 7.500 qm begrenzt wird, kann auch weiterhin von einer Verträglichkeit des reduzierten Vorhabens ausgegangen werden.

Da die Verkaufsfläche mit 1,15 qm pro Kopf in Erkner insgesamt im Vergleich zu anderen Städten mit Funktion eines Mittelzentrums relativ gering ist, wird kein ruinöser Verdrängungswettbewerb im Stadtgebiet erwartet. Natürlich kann es zu einzelnen Standortaufgaben oder Verlagerungen kommen. Diese hängen erfahrungsgemäß aber viel stärker von anderen Rahmenbedingungen ab (Unternehmensstrategie, Lage und Erreichbarkeit, Anpassungsfähigkeit der baulichen Anlagen an die Anforderungen der Handelsketten, Mietkonditionen etc.), als von der Ansiedlung konkurrierender Unternehmen.

Auch beim Rückgang der Einwohnerzahl, die für die Stadt Erkner prognostiziert wird, wird der innerstädtische Standort langfristig tragfähig sein. Der Standort sichert in zentraler Lage die Nahversorgung und trägt zur weiteren Entwicklung des Stadtzentrums bei. Ein attraktives Stadtzentrum mit einem umfassenden Versorgungsangebot trägt neben Schulen, Kinder-, medizinischen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen als sogenannte weiche Standortfakto-

ren u. a. auch dazu bei, die Stadt Erkner als Wohnungsstandort und als Gewerbestandort für Investoren interessanter zu machen.

### **I.2.1.2 Änderungen des städtebaulichen- und Nutzungskonzepts**

Die Stadt Erkner hatte im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 17 „City Center Erkner“ mit Satzungsbeschluss 06.11.2007 (Rechtskraft seit 2009) die baurechtlichen Voraussetzungen für ein multifunktionales Zentrum, welches Einrichtungen für Handel, Beherbergung, Kultur, Freizeit und Dienstleistungen aufnehmen sollte, geschaffen.

Es war vorgesehen, auf der Brachfläche westlich der Friedrichstraße das multifunktionale „City Center Erkner“ mit einem Rundbau als Mittelpunkt zu errichten.

Das City Center sollte von der Friedrichstraße aus durch eine Fußgängerpassage (Mall) zu erreichen sein. Die Fußgängerpassage sollte in einem Hotelneubau (8 Geschosse mit 64 Betten) beginnen, der die Baulücke zwischen den vorhandenen Plattenbauten an der Friedrichstraße schließen sollte.

In der Höhe wie die Friedrichstraße sollte das Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von insgesamt maximal 9.500 m<sup>2</sup> liegen, die Nutzfläche lag bei 12.500 m<sup>2</sup>. Über dem Einkaufszentrum sollten in Form eines Rundbaus Flächen für gastronomische Einrichtungen und Dienstleistungen bereitgestellt werden.

Unter dem Einkaufszentrum sollten zwei Ebenen als Parkhaus mit ca. 630 Stellplätzen eingerichtet werden, dass auch direkt von der Friedrichstraße neben dem Eingang zum Hotel eine Einfahrt haben sollte.

Für den Bereich des Rundbaus sollte für einen späteren Zeitpunkt die Möglichkeit der Aufstockung offen gehalten werden. Hier sollten sich dann bei Bedarf vor allem Büroflächen konzentrieren.

Auch wenn es sich nicht um einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan handelt, ist ein wesentlicher Grund für die Änderung des Bebauungsplans, dass bereits begonnene Vorhaben, das sich doch zum Teil deutlich von den bisherigen städtebaulichen und Nutzungszielen unterscheidet, planungsrechtlich zu sichern. Der Änderungsplanung liegen deshalb im Sondergebiet Einkaufszentrum im Wesentlichen die geänderte Objektplanung zu Grunde, um diese auch mit der Änderung planungsrechtlich abzusichern.

Die aus funktionalen und wirtschaftlichen Gründen erforderliche Reduzierung der Größe und der Nutzungen des City Centers spiegelt sich in der Gebäudekubatur wieder. Die Rundformen des Ursprungsentwurfs wurde aufgegeben und ein neues, rechteckiges Architekturkonzept entwickelt.

Die Mall als zentrale innere Erschließung wird beibehalten und führt von der Friedrichstraße kommend in Richtung Westen durch das Erdgeschoss. Im Bereich dieses Haupteinganges für Fußgänger ist auf der Friedrichstraße eine sichere Fußgängerquerung zu errichten. Diese Maßnahme ist bereits Bestandteil der Baugenehmigung.

Das Torgebäude - ehemals 8-geschossig mit einer Hotelnutzung geplant - wird aufgegeben. Das City Center verbleibt, bezogen auf die Friedrichstraße, eingeschossig. Zur Friedrichstraße wird allerdings eine viergeschossige Fassadenwand vor- bzw. auf das Dach gesetzt, die vier Geschosse andeuten soll und die Baulücke bis zur entsprechenden Höhe des vierten Geschosses schließt.

Das Einkaufszentrum erstreckt sich mit allen seinen Verkaufseinrichtungen ausschließlich auf das Erdgeschoss. Die Verkaufsfläche summiert sich auf weniger als 7.500 m<sup>2</sup>.

Außer der Centerverwaltung gibt es keine weitere Büronutzung im Gebäudekomplex.

Im Untergeschoss findet sich nunmehr nur noch eine Parkebene, die ausschließlich über die neue rückwärtige Erschließungsstraße von Westen erreichbar ist. Die ehemals geplante zweite Tiefgaragenzufahrt direkt von der Friedrichstraße, die insbesondere für die Hotelnutzung von Bedeutung war, entfällt.

Der Bebauungsplan in seiner Ursprungsfassung sah die komplette Einhausung des gesamten Anlieferbereiches vor. Allerdings muss festgestellt werden, dass sich der vorherige Investor hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und technischen Machbarkeit der Herstellung einer eingehausten Lieferzone in seinem Projekt nicht auseinandergesetzt hat.

Der neue Eigentümer und Investor des City Centers möchte nunmehr auf diese Einhausung verzichten, da sie erhebliche Nachteile nach sich ziehen würde. Die Rangiervorgänge der Lieferfahrzeuge sowie deren Zu- und Abfahrten können nicht ohne Weiteres in einem geschlossenen Gebäude abgewickelt werden (zu geringer nutzbarer Raum in Folge notwendiger Stützen, Vergiftungsgefahren durch Immissionen – Be- und Entlüftungsanlage notwendig, die wiederum Geräusche verursachen können, Unfallgefahren, Arbeitsschutzvorschriften in Bezug auf Lärmimmissionen in Gebäuden etc.). Da auch auf andere Weise ein ausreichender Schutz der benachbarten Wohnbebauung möglich ist, wäre es bei Abwägung aller öffentlicher und privaten Belange sowohl der Bewohner als auch des Investors nicht zumutbar, auf dieser technisch ungünstigen und wirtschaftlich nachteiligen Lösung zu bestehen.

Bereits im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens musste der Investor nachweisen, dass durch den Wegfall der Einhausung und die nunmehr vorgesehene Art der Be- und Entladesituation einschließlich Rangierhof und Zu- und Abfahrten keine unverträglichen Auswirkungen auf die nahegelegene Wohnbebauung eintreten können. Dazu wurde im Auftrag und auf Kosten des Investors ein schalltechnisches Gutachten zum Bauantrag durch das Fachbüro Kötter Ingenieure beigebracht, das die Verträglichkeit unter bestimmten Bedingungen nachweist. Die Anlieferzone, die ehemals vollständig eingehaust werden sollte, verbleibt in etwa in gleicher Lage, wird aber umorganisiert und erhält zur Lärmabschirmung eine Lärmschutzwand.

Der bereits im Rahmen der Baugenehmigung erbrachte Nachweis des erforderlichen Lärmschutzes und der Wirksamkeit der Lärmschutzwand für die angrenzende Wohnanlage konnte durch ein im Rahmen des B-Plans erarbeitetes unabhängiges Gutachten bestätigt werden (siehe Anlage 2.1 zur Begründung). Die Lärmschutzwand wird in Lage, Höhe und Ausführung im B-Plan durch entsprechende zeichnerische und textliche Festsetzungen unabhängig von dem Bauvorhaben gesichert.

Zusätzlich zur bisherigen Ausdehnung des Centers wird an seiner südlichen Flanke ein Regenwasserrückhaltebecken angelegt.

Im Bereich des Mischgebietes an der Seestraße wurde begleitend zum neu verlegten Regenwasserkanal in der Seestraße eine Sedimentierungsanlage errichtet. Diese wird entsprechend festgesetzt.

Alle anderen Planbereiche, die vom Bau des City Centers nicht unmittelbar berührt sind, bleiben unverändert. Das sind neben den straßenbegleitenden Mischgebieten an der Seestraße die westlichen Bau- und Freiflächen.

Zum Schutz vor Lärm sind entlang der Planstraße im Bereich der Einmündung in die Seestraße passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich, sofern eine schutzbedürftige Nutzung zur Planstraße hin realisiert werden soll. Durch entsprechende Festsetzungen wird dies im B-Plan gesichert.

Der Grünbestand, der bereits im Ursprungsplan gesichert war, soll erhalten werden. Die Flächen werden als öffentliche oder private Grünfläche festgesetzt und gesichert. Die festgesetzten Zweckbestimmungen richten sich nach den bisher hier ausgeübten Nutzungen (Parkanlage, Gärten, wassersportgebundene Vereinsfreifläche).

Das vom Kanuclub und vom Anglerverein genutzte Gelände wird allerdings zum Teil als Sonstiges Sondergebiet nach § 11 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Wassersport“ festgesetzt, da hier in zentraler und wassernaher Lage, neben der Erhaltung des vorhandenen vereinsgebundenen Bestandes an baulichen Anlagen, durchaus auch die Möglichkeit zur Entwicklung eines Gastronomiestandortes eröffnet werden soll.

### **I.2.1.3 Verkehrs- und Erschließungskonzept, Begrenzung der Stellplätze für das Einkaufszentrum**

#### Neugestaltung der inneren Straßenerschließung

Mit der Planänderung soll auch die Haupteerschließung geändert werden. Die Fröbelstraße und die ehemals geplante Querverbindung südlich des City Centers sollen nicht mehr der Verkehrserschließung des Einkaufszentrums dienen. Die Fröbel- und die Neue Straße dienen als Anliegerstraße ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Baugebiete. Es wird auch keine direkte Zufahrt von der Friedrichstraße geben.

Die Zufahrt für die Kunden und des Anlieferverkehrs des City Centers erfolgt über die Planstraße, die von der Seestraße in Richtung Norden geführt wird und bis zum Anlieferhof des CCE reicht. Dieser Bereich ist mit einem einseitigen Fußweg ausgestattet. Der nördliche, schmalere Teil der Planstraße (nördlich des Anlieferhofs), der als Mischverkehrsfläche gestaltet werden soll, dient ausschließlich der Erschließung der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D, der Gärten und des Kanu- bzw. Anglervereins und endet in einer Wendeanlage vor der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D. Die Wendeanlage dient ausschließlich der Erschließung der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D.

An die neue Planstraßenrasse werden sowohl die Ein- und Ausfahrt zu den Stellplätzen/Parkgeschoss als auch die Anlieferzufahrt angebunden. Die ehemals geplante Einhausung der Anlieferungszone kann aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert werden. Dafür wurde eine geschlossene Lärmschutzwand festgesetzt, die die vorhandene angrenzende Wohnbebauung nördlich und nordöstlich vor Beeinträchtigungen aus dem Anliefer- und Parkplatzverkehr schützen soll. Der Nachweis, dass die Lärmschutzwand den erforderlichen Schutz gewährleisten kann, wurde bereits im Rahmen eines schalltechnischen Berichts für das im Bau befindliche Vorhaben im Baugenehmigungsverfahren geführt. Die Realisierung der Lärmschutzwand ist Bestandteil der Baugenehmigung.

Der schalltechnische Bericht zur Baugenehmigung wurde auf Grundlage der präzisierten Verkehrszahlen und Verkaufsflächen, des Bebauungsplans überarbeitet. Entsprechend der gesetzlichen Möglichkeiten wurden die vorgeschlagenen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen des Bebauungsplans festgesetzt und z. T. verallgemeinert, ohne dass die Anforderungen an den Schallschutz verringert wurden (vgl. auch Abschnitt I.2.2.10). Maßnahmen, die im Bebauungsplan nicht festsetzungsfähig sind, sind bereits Bestandteil der Baugenehmigung zum derzeit im Bau befindlichen Vorhaben.

Wie bereits im Ursprungsplan vorgesehen, sollen die nördlich des Plangebiets gelegene Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D und die vorhandenen Gärten sowie das Gelände des Kanu- bzw. Anglervereins über die neue Erschließungsstraße (Planstraße) erschlossen werden. Aufgrund der Anregungen aus der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde geprüft, ob alternativ zur neuen, rückwärtigen Erschließung der Wohnanlage Friedrichstraße 9b bis 9d die befristete Ausfahrt über die Feuerwehrezufahrt, die nördlich für den Wohnblock Friedrichstraße 10 bis 12A errichtet wurde, ertüchtigt und damit dauerhaft genutzt sowie die rückwärtige Erschließung verkürzt und damit die Kosten für die Anlieger verringert werden können.

Im Ergebnis muss festgestellt werden, dass der Baulastträger der Friedrichstraße (Landesbetrieb für Straßenwesen) einer dauerhaften und uneingeschränkten Nutzung als Ein- und Ausfahrt aus Sicherheitsgründen nicht zustimmt. In der ergänzenden Stellungnahme vom 18.06.2012 stellt der Landesbetrieb fest, dass „... eine Öffnung der Zufahrt nicht verkehrssicher ist und somit abgelehnt wird. Im Hinblick auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Kfz-Verkehrs bzw. des starken Radfahrer- und Fußgängerverkehrs in diesem Bereich, ist die schon gebaute rückwärtige Erschließung die sichere Lösung“.

Da im Rahmen einer sachgerechten Abwägung auch die privaten Belange in ausreichender Weise berücksichtigt werden müssen, hat sich die Verwaltung entschlossen, unabhängig von der Ablehnung der Straßenbehörde, die technische und wirtschaftliche Machbarkeit der Ertüchtigung der Feuerwehrezufahrt des Wohnblocks Friedrichstraße 10 bis 12A zu prüfen.



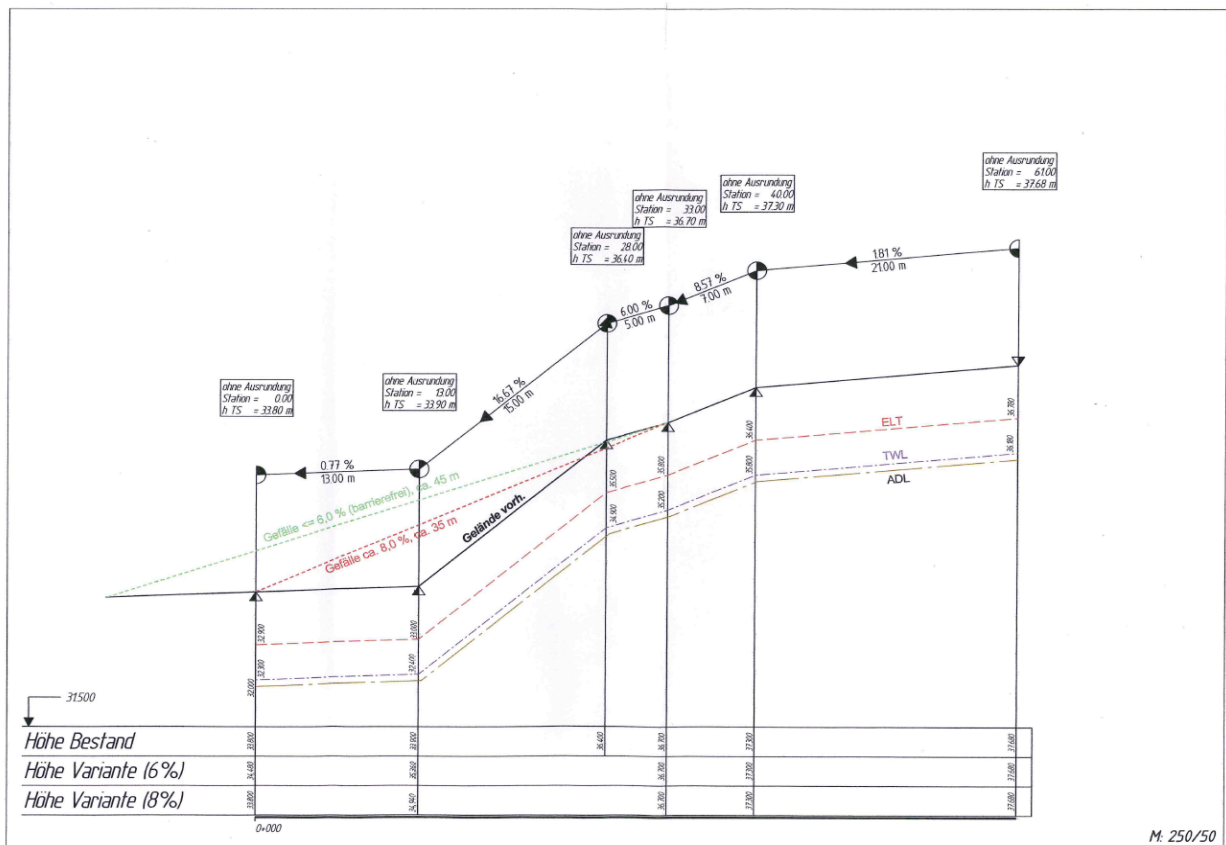
Das Ingenieurbüro GmbH Drus und Wolff wurde mit einer allgemeinen Einschätzung des technischen und finanziellen Aufwandes beauftragt. Das Ergebnis dieser Einschätzung hat ergeben, dass:

1. Die Ertüchtigung der vorhandenen Stichstraße nur mit einem erheblichen technischen und finanziellen Aufwand zu realisieren ist.

Gründe hierfür sind u. a.:

- Der Rückbau bzw. Umbau der unteren Anrampung von derzeit 16,7% Längsneigung auf < 8% bzw. besser < 6% für barrierefreies Befahren, d.h. Anpassung (Abflachung) der Gradienten auf einer Länge von 45,00 m mit Errichtung von beidseitigen Stützbauwerken ist notwendig, was mit deutlich höheren Kosten verbunden ist.

In der nachfolgenden Grafik werden der derzeitige Zustand und die erforderlichen Änderungen in einem Geländeschnitt gegenüber gestellt.



- Verbunden mit den Umbauarbeiten ist ein größerer Flächenbedarf, d.h. auch Grunderwerb von privaten Anliegern ist erforderlich. Ein Teil der derzeitigen Fahrbahn liegt bereits auf dem Flurstück Nr. 883.

- Eine gesonderte Wendeanlage für Entsorgungsfahrzeuge ist notwendig.
- Eine Änderung der Grundstückszufahrt zu der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D ist ebenfalls notwendig.
- Eine Lösung für die Regenwasserentsorgung muss geschaffen werden und
- es ist mit erhöhten Aufwendungen für den Winterdienst zu rechnen.

2. Die anfallenden Kosten für die Ertüchtigung der Stichstraße werden durch das Ingenieurbüro keinesfalls geringer als die aufzuwendenden Kosten für die bereits zu mehr als 60% fertiggestellte Erschließungsstraße eingeschätzt. Die Kosten für die Ertüchtigung der Stichstraße würden zudem zusätzlich anfallen und anteilig umgelegt.

3. Auch wurde eingeschätzt, dass eine Verringerung der Breite der Planstraße auf 3,00 m als Einbahnstraße in Richtung Friedrichstraße keinen finanziellen Vorteil bringen würde, da die

im Pkt. 1 angeführten Umbauarbeiten mit den damit verbundenen Kosten gleichfalls anfallen würden.

Da der technische und sonstige Aufwand für die Ertüchtigung der Stichstraße aufgrund der begrenzten, örtlichen Gegebenheiten und des großen Höhenunterschieds nach Einschätzung des Ingenieurbüros als sehr hoch einzuschätzen ist, wurde auf vertiefende Kostenermittlungen verzichtet.

Somit ist abschließend festzustellen, dass die Fertigstellung der Erschließungsstraße nach der vorliegenden Planung (Planstraße) die vorteilhafteste Lösung für die Erschließung der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D darstellt.

Die ablehnende Stellungnahme des Landesbetriebs kann somit im Rahmen der Abwägung nicht überwunden werden. Auf die rückwärtige Erschließung der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D kann somit nicht verzichtet werden.

Hinsichtlich der Gleichbehandlung mit der Einfahrt Friedrichstraße 5 und 6-8, wie im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit gefordert wurde, muss festgestellt werden, dass es sich bei diesen Einfahrten nicht um eine Grundstückszufahrt zu den Anliegergrundstücken, sondern um eine öffentlich genutzte Verkehrsfläche (Carl-Bechstein-Weg) handelt, die im Rahmen des Vorhaben- und Erschließungsplans Nr. 05 „Seepassagen“ als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt und mit dem Landesbetrieb Straßenwesen abgestimmt wurde. Der Anbindung an die Landesstraße über den bereits vorhandenen Carl-Bechstein-Weg wurde nur deshalb zugestimmt, da in diesem Bereich keine alternative rückwärtige öffentliche Erschließung möglich war. Im B-Plangebiet City Center hingegen, war von vornherein eine neue rückwärtige Erschließung geplant.

#### Ruhender Verkehr und Fahrradabstellplätze

Der vorhandene Parkplatz an der Seestraße/Ecke Fröbelstraße wird erhalten. Ansonsten wird davon ausgegangen, dass der ruhende Verkehr auf den jeweiligen Baugrundstücken unterzubringen ist.

Für das Einkaufszentrum wurde die mögliche Anzahl der Stellplätze von ehemals 630 auf maximal 375 begrenzt. Dieser Wert entspricht dem Leitfaden für Stellplatz- und Stellplatzablösungen nach der Brandenburgischen Bauordnung bzw. der Musterstellplatzsatzung (veröffentlicht im MIR Aktuell 03/2005) bezogen auf die maximal zulässige Verkaufsfläche. Nach der Mustersatzung wird für Einkaufszentren je 20 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ein Stellplatz empfohlen.

Diese Zahl wird als ausreichend erachtet, um den Bedarf des Einkaufszentrums insgesamt zu decken, da die sonstigen Nutzungen (Gastronomie und sonstige Dienstleistungen) eine sehr untergeordnete Rolle spielen und eine Doppelnutzung aufgrund unterschiedlicher Hauptnutzungs- bzw. Öffnungszeiten möglich erscheint. Gleichzeitig wird mit der Begrenzung der Stellplätze kein zusätzlicher Parkplatzverkehr „angelockt“ der zu einer übermäßigen Belastung der anliegenden Wohnnutzung und der Überlastung der vorhandenen Straßen führen könnte. Der Investor des im Bau befindlichen Vorhabens plant die Realisierung von 326 Stellplätzen und damit 13 % weniger Stellplätze als nach Bebauungsplan zulässig wären.

Da es in Erkner einen hohen Anteil an Fahrradverkehr gibt, sollen insbesondere für das City Center Fahrradabstellplätze vorgesehene werden. Bei einem für großflächigen Einzelhandel üblichen Richtwert von 1 Abstellplatz je 150 qm Verkaufsfläche errechnen sich 50 Stellplätze. Nach jetzigem Planungsstand sollen ca. 15 bis 20 Fahrradabstellplätze direkt im Eingangsbereich zum City Center an der Friedrichstraße und etwa 35 Abstellplätze im rückwärtigen Bereich angeordnet werden.

### Ertüchtigung des Knotenpunktes Friedrichsstraße/Seestraße<sup>4</sup>

Da sich mit der Änderung des Vorhabens (geringere Verkaufsfläche, Festsetzung der maximal möglichen Stellplätze, Wegfall der Büro- und Hotelnutzung und der direkten Zufahrt von der Friedrichstraße, Wegfall der Erschließung über die Fröbelstraße) auch die Rahmenbedingungen für den durch den Bebauungsplan verursachten Verkehr ändern, wurde ein neues verkehrliches Fachgutachten zum Bebauungsplan erstellt. Ziel des Gutachtens ist es, zu untersuchen, wie sich der Bebauungsplan auf die verkehrliche Situation in der Stadt Erkner auswirkt. Es war zu prüfen, ob das insbesondere vom City Center Erkner (CCE) induzierte Verkehrsaufkommen bewältigt oder es zu einer Überlastung der Friedrichsstraße und insbesondere des Knotens Friedrichsstraße/Seestraße kommen kann. Inhalt, Vorgehensweise und Methodik wurden sowohl mit den Fachbehörden, der Stadt, dem Investor als auch dem Landesbetrieb Straßenwesen, als Baulastträger der Friedrichsstraße (Landesstraße) diskutiert und abgestimmt. Durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz als zuständige Fachbehörde, die parallel zur öffentlichen Auslegung wiederholt beteiligt wurde, gab es u. a. erstmals die Forderung, die Grundlagen der verkehrlichen Untersuchungen und der schalltechnischen Untersuchungen an Hand einer aktuellen Verkehrszählung zu überprüfen. So wurde durch das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz im Februar 2013 Zählungen im Stadtgebiet und durch die Stadt Erkner im Dezember 2012 Zählungen direkt am Knotenpunkt Friedrichsstraße/Seestraße veranlasst. Die ermittelten Verkehrszahlen wurden vergleichend in das Gutachten „Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplans City Center Erkner (CCE)“ eingearbeitet.

Das aktualisierte Gutachten wurde zur Nachvollziehbarkeit als Anlage 1 der Begründung beigefügt und ersetzt das Gutachten mit Stand vom Januar 2012. Aus dem aktualisierten Gutachten gehen die detaillierten Analyse- und Prognosefälle hervor.

Die Untersuchung wurde mit Hilfe von anerkannten Verkehrssimulationsmodellen erarbeitet. Hierbei wurde auf die Berechnungsinstrumente der Landesstraßenbedarfsplanung aufgebaut und es werden aktuelle Strukturdaten, wie z. B. die aktuellen rückläufigen Einwohner- und Arbeitsplatzprognosen für die Region Erkner berücksichtigt. Des Weiteren wurde die regionale Verkehrsentwicklung abgebildet (Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg), so dass die Belange des Baulastträgers für die Landesstraßen in Erkner angemessen berücksichtigt werden.

Das Berechnungsmodell wurde für die Stadt Erkner differenziert. Dies bezieht sich auf die notwendige Ergänzung des städtischen Straßennetzes, die Verkehrszelleneinteilung sowie die Verkehrseinspeisung. Die zuständigen Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden von Anbeginn in die verkehrlichen Untersuchungen begleitend eingebunden und mehrfach prozessbegleitend beteiligt.

Der Landesbetrieb Straßenwesen hat bereits in der Stellungnahme am 18.06.2012 bestätigt, dass die Untersuchungen nachvollziehbar und plausibel dargestellt wurden. Somit konnte die Stadt davon ausgehen, dass die verkehrlichen Untersuchungen dem Stand der Technik entsprechen und damit eine geeignete Grundlage für die Betrachtung der verkehrlichen Belange im Bebauungsplanentwurf darstellten (vgl. auch Abschnitt I.3.2. Auswirkungen auf den Verkehr). Mit den Stellungnahmen vom 22.10.2012 und 19.06.2013 stimmte der Landesbetrieb Straßenwesen dem Entwurf des Bebauungsplans und der „Aktualisierung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplans City Center Erkner“ zu.

In Erkner entspricht der Planungs-Nullfall (2025) einer Verkehrssituation, wie sie seit Anfang 2012 mit der Wiedereröffnung der Bahnunterquerung im Zuge der L 30 und der parallelen Baekelandbrücke besteht. Der Planungs-Nullfall (2025) dient als Vergleichsfall für die verkehrliche Wirkung des CCE und beinhaltet noch nicht dessen induziertes Aufkommen.

Aus der Darstellung der prognostischen Belastungen und der Veränderungen zum Analysefall 2013 wird deutlich, dass in Erkner aufgrund der demografischen Entwicklung, der be-

---

<sup>4</sup> Gutachten „Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplans City Center Erkner (CCE)“, Aktualisierung, Mai 2013, Ingenieurgruppe IVV GmbH (Anlage 1 zur Begründung)

grenzten Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und der geplanten Straßenbauvorhaben im Umland keine signifikanten Veränderungen im Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs und der Stadt zu erwarteten sind (vgl. Anlage 1 Bild 34).

Der von der Stadt Erkner geplante Ausbau und die damit verbundene Aufhebung der Einschränkung der zulässigen Geschwindigkeit im parallel zur Friedrichstraße liegenden Straßenzug Rudolf–Breitscheid-Straße / Leo–Hendrik-Baekeland-Straße führt gegenüber der bestehenden Situation zu einer weiteren Entlastung im Zuge der Friedrichstraße. Mit dem Wegfall der befristeten Geschwindigkeitseinschränkung von derzeit 30 km/h auf der Rudolf–Breitscheid-Straße, die befristet und lediglich aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Fahrbahn begründet ist, wird sich die Durchlassfähigkeit dieser Straße wieder erhöhen und somit zur Entlastung der Friedrichstraße beitragen.

Bei der Berechnung der Prognose wurde festgestellt, dass sich hinsichtlich des Prognose Null-Falls ohne das Vorhaben City Center Erkner keine signifikanten Änderungen zur ursprünglichen Verkehrsplanung ergeben. Das bedeutet, dass die alten Eichungen in den Planverfahren bereits so genau waren, sodass man zu den gleichen Prognosebelastungen kam. Damit ergibt sich auf Seiten des Verkehrs keine geänderten Planungsrandbedingungen und demzufolge auch keine Erfordernisse die Planung zu ändern. Da das aktualisierte Gutachten sowohl vom Landesbetrieb Straßenwesen als auch vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz unter Berücksichtigung der durchgeführten Verkehrszählungen geprüft und für plausibel erklärt wurde, gibt es keine Gründe für die Stadt Erkner dem Inhalten des Gutachtens nicht zu folgen.

Somit wird im Rahmen der aktualisierten Verkehrsuntersuchung (Anlage 1 zur Begründung) für das CCE nach dem Verfahren „Bosserhoff“ eine Verkehrsnachfrage errechnet. Während in dem rechtsgültigen Ursprungsbebauungsplan aufgrund anderer Bestandsgrundlagen und Planungshorizonte sowie methodischer Ansätze und Vorgehensweisen (z. B. sehr geringerer Anteil an motorisiertem Individualverkehr als Ansatz) von 2.400 Kfz/-Fahrten pro Tag ausgegangen wurde, wurde in der neuen verkehrlichen Untersuchung bewusst ein so genannter „Worst Case“ (schlechtester Fall) zu Grunde gelegt, um auf der sicheren Seite zu sein.

Danach wird mit einem durch das CCE induzierten Verkehrsaufkommen von 3.300 bis 5.600 Kfz-Fahrten am Tag gerechnet. Das ermittelte Aufkommen ist im Vergleich zu Referenzvorhaben im Berliner Umland und in Relation zu den in Ansatz gebrachten Stellplätzen plausibel. Im Sinne einer höchstmöglichen Verfahrenssicherheit stellt es einen eher theoretischen Maximalfall dar, für den die Verträglichkeit des Vorhabens geprüft wurde. Zudem ist festzuhalten, dass das in Bau befindliche CCE entsprechend Baugenehmigung über etwas weniger Verkaufsfläche und Stellplätze verfügen wird, als im Bebauungsplan festgesetzt wurde.

Im Planfall (2025) mit CCE erfolgt die Darstellung der verkehrlichen Wirkung des CCE. Im Zuge der Neuberechnung der Gravitation des landesweiten Verkehrsaufkommens mit dem Wegezweck Einkauf unter Einbeziehung des CCE erfolgt hierbei eine Berücksichtigung der Effekte der Zielwahlsubstitution mit anderen Einzelhandelsstandorten. Daneben ergeben sich im Zuge der Netzsimulation Verlagerungseffekte.

Aus dem Belastungsbild und der Veränderung zum Planungs-Nullfall (vgl. Anlage 1 Bild 35) wird deutlich, dass trotz induziertem Verkehr des CCE die prognostischen Belastungen auf der Friedrichstraße nicht das Niveau des Analysefalles ohne Baekelandbrücke (21.000 Kfz/Werktag) erreichen werden.

Die Belastung des Knotens Friedrichstraße / Seestraße liegt bei ca. 19.000 Kfz/ Werktag. Das CCE wird zu umfänglichen Verkehrsverlagerungen führen. Während der Verkehr in Richtung Neu Zittau zum Müggelpark Gosen um ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/Werktag signifikant abnimmt wird, werden die Landesstraßen in Richtung Fürstenwalde, Woltersdorf und Berlin zum Teil deutliche Zuwächse verzeichnen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass trotz des hohen, in Ansatz gebrachten Aufkommens, der Vorbelastung in Erkner und der bestehenden Verkehrssituation eine verkehrliche Verträglichkeit des Vorhabens festgestellt werden konnte.

Maßgebliche Gründe hierfür sind:

- die Entlastungswirkung Baekelandbrücke,
- die veränderte Zielwahl im Einkaufsverkehr und
- Verlagerungseffekte.

Der Befürchtung, dass durch Verlagerungseffekte andere Bereiche in der Stadt unzumutbar belastet werden, wird die Stadt mit entsprechenden Maßnahmen begegnen. Die Rudolf-Breitscheid-Straße soll so ertüchtigt werden, dass sie ihrer Funktion als Haupterschließungsstraße gerecht wird und die derzeitige Geschwindigkeitsbeschränkung aufgehoben werden kann. Die Lärmbelastung, die derzeit überwiegend durch den schlechten Zustand des Straßenbelags verursacht wird, kann beim Einbau entsprechender lärmmindernder Beläge auf ein verträgliches Maß begrenzt werden. Der Entlastungseffekt für die Friedrichstraße als Landes- und Haupteinkaufsstraße mit hoher anliegender Wohnungsnutzung, der durch die dauerhafte Erhaltung der Baekelandbrücke entstanden ist, rechtfertigt somit die höheren Investitionskosten. Die finanziellen Mittel für diese Maßnahme der Straßensanierung sind im Investitionsplan der Stadt Erkner vorgesehen und werden in den Haushalt eingestellt.

Der Verlagerung von ca. 1.000 Kfz/Werktag, die in die Lange Straße als Ausweichstrecke vom CCE nach Süden zum ovalen Kreisel prognostiziert werden, soll durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen entgegengewirkt werden, da an dieser stark verkehrsberuhigten Straße Schulen und Einrichtungen der Kinderbetreuung liegen. Geeignete Maßnahmen wie Einbahnstraßensysteme und Unterbrechung der Straße werden durch die Stadtverwaltung Erkner geprüft, mit den zuständigen Verkehrsbehörden sowie den Anliegern abgestimmt und mit der Inbetriebnahme des CCE umgesetzt.

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotens Friedrichstraße /Seestraße konnte für die Verkehrsorganisation sowohl mit Lichtsignalanlage (Modernisierung der LSA mit getrennten Signalgruppen in den Zufahrten), als auch mit Mini-Kreisel gemäß des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) geführt werden.

Gegenüber der Lichtsignalanlage wäre vom Mini-Kreisel eine bessere Einpassung in den Straßenzug, geringere Wartezeiten und eine höhere Flexibilität zu erwarten, doch wären keine Leistungsreserven vorhanden, da die anzusetzende Verkehrsbelastung an der Obergrenze des Einsatzbereiches von Mini-Kreiseln liegt.

Vom Landesbetrieb Straßenwesen wird der Einsatz des Minikreisels auch aufgrund der starken Radfahrerströme kritisch gesehen. Erst nach Vorlage weiterer Untersuchungen, wie der empfohlenen mikroskopischen Verkehrsflusssimulation zur ganzheitlichen Betrachtung des Verkehrsablaufs zwischen den Knotenpunkten auf der Friedrichsstraße bzw. nach Vorlage von konkreter Planungen für den Minikreisel, könnte die Funktionstüchtigkeit eines Minikreisels abschließend beurteilt werden. Der Landesbetrieb würde die für vertiefende Untersuchungen/Planungen die erforderlichen Kosten nicht tragen. Diese müssten vom Verursacher tragen.

Der Landesbetrieb favorisiert die Modernisierung der Lichtsignalanlage, da eine gute Verkehrsqualität und hinreichend Leistungsreserven nachgewiesen werden konnten.

Der Nachweis geht von einer Modernisierung der Lichtsignalanlage mit getrennten Signalgruppen in den Zufahrten aus. Im Zuge des Nachweises wurde die starke Frequentierung des Knotens durch Fußgänger und Radfahrer mittels einer für eine Einmündung hohen Zwischenzeit von 20 Sekunden pro Umlauf berücksichtigt.

Optimierungsmöglichkeiten der Steuerung der LSA hinsichtlich verkehrsabhängiger Steuerung bleiben im HBS-Nachweis methodisch begründet unberücksichtigt. In den Anlage 1 zur Begründung (hier in den Anlagen 2-5) befindet sich ein Nachweis des Knotens mittels Lichtsignalanlage (LSA) nach HBS. Für den Knoten wurden eine stabile Verkehrsqualität (QSV B) auf einer Scala von A bis F und damit hinreichende Leistungsfähigkeitsreserven (70% Auslastung) nachgewiesen. Die geringste Verkehrsqualität entsteht für die Linksabbieger aus der Friedrichstraße in die Seestraße mit einer QSV D, was als ausreichend angesehen wird.

Die Stadt Erkner schließt sich den Aussagen des Gutachtens und der o. g. Argumente des Landesbetriebs an und favorisiert ebenfalls die Modernisierung der Lichtsignalanlage. Auch deshalb, da die Errichtung eines Minikreisels nicht nur mit erheblichen Planungs- und Baukosten verbunden wäre, sondern auch mit umfangreichen Eingriffen in den ober- und unterirdischen Bauraum. Der Bau des Minikreisels würde eine wesentliche Veränderung der Anlage Straße darstellen (die Fahrbahn würde dichter an die Gebäude heranrücken), was eine zusätzliche Lärmbelastung für die Wohnbebauung im Knotenpunktbereich zur Folge hätte. Mit großer Wahrscheinlichkeit würde der Bau des Minikreisels eine Totsperrung der Friedrichstraße und eine entsprechende Umleitung des Durchgangsverkehrs erfordern, was erfahrungsgemäß zu weiteren hohen Kosten führen würde. Da die Realisierung eines Mini-Kreisels in Höhe der Seestraße somit nicht bzw. nur mit wesentlichen Eingriffen in die angrenzenden Grundstücke möglich ist, wird diese Variante endgültig verworfen und es werden vertiefende Untersuchungen für nicht notwendig erachtet.

Die Modernisierung der Lichtsignalanlage ist die praktikablere und wirtschaftlichere Lösung. Hinsichtlich der Planung und Durchführung der Modernisierung der Lichtsignalanlage sind Abstimmungen mit dem Landesbetrieb erforderlich. Die Kostenübernahme und Umsetzung der Modernisierung wurde bereits in einem städtebaulichen Vertrag mit dem Investor des CCE vom 29.04.2009 geregelt.

#### Sicherung der Zufahrt zum Gewerbebeckgrundstück Friedrichstraße 22A in der Seestraße

Aufgrund der induzierten Verkehrsmengen des CCE und der Lage der Zufahrt im Rückstaubereich des Knotens werden signifikante Einschränkungen der Erreichbarkeit des vorhandenen Verbraucher-Marktes durch die Grundstückseigentümer befürchtet. Es wird unterstellt, dass die Einrichtung durch den Rückstau nicht mehr gut erreichbar ist und somit unzumutbare Nachteile für die Kunden dieses Standortes entstehen.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Zufahrt im Fall von Rückstau durch die zum Knoten fahrenden Fahrzeuge freizuhalten ist. Die Blockierung der Zufahrt durch „Zustauen“ unterstellt daher ein generell vorschriftswidriges Fahrverhalten.

Auch wenn ein Rückstau nicht generell ausgeschlossen werden kann (vgl. Anlage 1 Abschnitt 6.6.1), wurde kein genereller Bedarf zur Anpassung der Verkehrsorganisation hinsichtlich möglicher Rückstauereignisse an der Zufahrt des vorhandenen Verbrauchermarktes (REWE) am Knoten Friedrichstraße/Seestraße festgestellt. Die Zufahrt weist eine hinreichende Leistungsfähigkeit auf, es kann also insbesondere bei Einsatz einer verkehrsabhängigen Steuerung der Lichtsignalanlage davon ausgegangen werden, dass der Kfz-Stau am Knoten in jedem Umlauf komplett abgebaut wird.

Der Rückstau baut sich mit Beginn der Rotphase auf und erreicht die Zufahrt am Ende der Rotphase kurz vor Wiederfreigabe der entsprechenden Signalgruppen. Im maximalen Fall von 13 wartenden Fahrzeugen, bei 10 Stellplätzen im Stauraum und einer Dauer der Sperrzeit von 47s würde die „Überstauung“ ca. 10 Sekunden dauern. Berücksichtigt man die Zeit für das Räumen der Zufahrt ergibt sich in der Summe eine potenzielle Sperrzeit von ca. 2 Minuten in der Spitzenstunde.

Im Vergleich zu den Sperrzeiten am benachbarten LSA-Knoten (z. B. 47 Minuten in jeder Stunde für die Abbieger aus der Seestraße), ist dieser Rückstau selbst bei verkehrswidrigem Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer nicht geeignet, die Erreichbarkeit des Marktes, signifikant zu beeinflussen.<sup>5</sup>

Zur besseren Sichtbarkeit der Zufahrt kann in Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde im Zuge der Seestraße vor der Zufahrt eine Haltelinie mit entsprechendem Hinweisschild angeordnet werden.

---

<sup>5</sup> Gutachten „Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE) Aktualisierung“, Stand Mai 2013, Ingenieurgruppe IVV GmbH Berlin (Anlage 1 zu dieser Begründung).

Desweiteren wird durch eine Optimierung der verkehrsabhängigen Schaltung der Lichtsignalanlage eine Optimierung der Grünzeiten und damit Verringerung des Rückstaus erreicht. Generell ist zu berücksichtigen, dass der in Ansatz gebrachte, durch das CCE induzierte Verkehr deutliche Sicherheiten beinhaltet. Verkehrsbelastungssituationen entsprechend des HBS-Nachweises dürften daher eine Ausnahme darstellen.

Über die beschriebenen Optimierungsmöglichkeiten hinaus kann daher kein Bedarf für Anpassungen der Zufahrt festgestellt werden.<sup>6</sup>

#### Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindungen

Eine Durchwegung für Fußgänger und Radfahrer wird in Ost- West-Richtung über die Feuerwehrzufahrt für den Wohnblock Friedrichstraße 10 bis 12A in Richtung Friedrichstraße und nördlich der Vereinsanlagen in Richtung Uferpromenade gewährleistet. In Nord-Süd-Richtung wird entlang des Grünzugs der öffentliche Fuß- und Radweg erhalten.

Um einen sicheren Übergang über die Friedrichstraße zu gewährleisten soll im Bereich des geplanten Haupteingangs des City Centers Erkner eine Fußgängerquerung baulich hergestellt werden. Diese Querung ist bereits Bestandteil der Baugenehmigung für das im Bau befindliche Vorhaben.

#### Technische Erschließung

Alle Ver- und Entsorgungsleitungen zur inneren Erschließung des Plangebiets können, sofern erforderlich, in der neuen Planstraße untergebracht werden.

Die Niederschlagsentwässerung des südlichen Teils der Planstraße erfolgt über die bestehende Sedimentierungsanlage in den Regenwasserkanal der Seestraße. Für den nördlichen Teil der Planstraße (ab Wendeanlage) wurde bereits der Regenwasserkanal verlegt und mündet in den Bretterschen Graben.

Für das SO 1 Sondergebiet „Einkaufszentrum“ ist ein Regenrückhaltebecken auf dem Grundstück des Einkaufszentrums mit Sandfang sowie eine Überleitung in Richtung Bretterscher Graben notwendig. Während die Überleitung bereits verlegt ist, muss das Regenrückhaltebecken noch gebaut werden.

Ansonsten sind die sonstigen Ver- und Entsorgungsleitungen des City Centers an die Leitungen in der Friedrichstraße angeschlossen.

### **I.2.1.4 Landschaftsplanerisches und Umweltkonzept einschließlich Lärmschutz**

#### Landschaftsplan und Landschaftsprogramm

Im Landschaftsplan Erkner (1997) ist entlang des Bretterschen Grabens ein Grünzug festgesetzt, der mit "Erhaltung, Qualifizierung und Schaffung von Grün- und Erholungsflächen" beschrieben wird. Das restliche Bebauungsplangebiet fällt unter die Flächensignatur "Entwicklung von Ortsbildern mit geringem – sehr geringem Erlebniswert".

Gemäß Landschaftsprogramm von Brandenburg ist der das Plangebiet tangierende Brettersche Graben als Vorsorgegebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen. Er gehört zu den vorrangig zu schützenden bzw. zu entwickelnden Bereichen für einen landesweiten Biotopverbund. Der Graben selbst ist nicht Teil des Plangebietes.

Im Entwicklungskonzept des Landschaftsplanes Erkner (1997) werden die folgenden Ziele für den Bereich des Plangebietes genannt:

Entwicklung von Ortsbildern mit geringem bis sehr geringem Erlebniswert.

- Vermeidung von ortsuntypischen Bauweisen und -materialien bei Neubebauung, Sicherstellung einer gestalterisch und ökologisch hochwertigen Durchgrünung.

---

<sup>6</sup> Gutachten „Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE) Aktualisierung“, Stand Mai 2013, Ingenieurgruppe IVV GmbH Berlin (Anlage 1 zu dieser Begründung).

- Verbesserung des Wohnumfeldes
- Neuordnung und Gestaltung von Freiflächen
- Verbesserung der Straßenraumgestaltung

Ausgehend von diesen Zielen wurden im Grünordnungsplan zum Ursprungsbebauungsplan grünordnerische Vorschläge erarbeitet, die im Wesentlichen in den Bebauungsplan übernommen und auch der 1. Änderung berücksichtigt werden.

Mit der Änderung werden keine Grundlagen geschaffen, die das Landschaftsbild und die zu erhaltenden Grünflächen stärker als bisher beeinträchtigen könnten.

Die bisherigen grünordnerischen Festsetzungen werden beibehalten.

### Umweltkonzept und Lärmschutz

Im Rahmen der Grünordnungsplanung des Ursprungsplans und der Umweltprüfung sowie auf Grundlage von erarbeiteten Fachgutachten zum Lärmschutz werden Maßnahmen auch im Änderungsbebauungsplan verankert, die dem Schutz von Natur- und Landschaft, der Umwelt und dem Schutz gesunder Arbeits- und Lebensbedingungen dienen.

Diese Festsetzungen reichen von der Begrenzung der Anzahl der Pkw-Stellplätze von ehemals 630 auf 375 Plätze, der Festsetzungen zum Erhalt von Grünflächen, Bäumen und Sträuchern sowie der Neubepflanzung.

Außerdem wurden Festsetzungen getroffen, die der verzögerten Ableitung von Niederschlagswasser dienen, um bei Starkregenfällen eine unkontrollierte Ableitung und Verschmutzung des Bretterschen Grabens zu vermeiden.

Neben den Festsetzungen im Plangebiet wurden im Ursprungsplan grünordnerische Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs und im Zusammenhang mit der Waldumwandlung außerhalb des Plangebiets erforderlich, die auch weiterhin umgesetzt werden sollen bzw. bereits umgesetzt sind.

Aufgrund der erheblichen Vorbelastung des Plangebiets verursacht durch die bereits vorhandene hohe Verkehrsbelastung auf der Friedrichstraße, aufgrund der Nachbarschaft zu sensiblen Wohnnutzungen und aufgrund des bereits genehmigten Bauvorhabens ohne geschlossene Anlieferzone wurde dem Lärmschutz im Rahmen der 1. Änderung besondere Bedeutung beigemessen. Zum Nachweis, dass durch die Änderung des Bebauungsplans einschließlich der höheren Verkehrszahlen keine negativen Auswirkungen auf die angrenzenden Nutzungen, insbesondere die angrenzende Wohnnutzungen entstehen werden, wurde auf der Grundlage des aktualisierten verkehrlichen Gutachtens ein Schallschutzgutachten erarbeitet.

Da in den Gesprächen mit dem Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) immer wieder deutlich wurde, dass die in gewisser Weise abstrakte Betrachtung des Bebauungsplans, der den baurechtlichen Rahmen schafft und die ganz konkreten Anforderungen im Rahmen der bereits erteilten Baugenehmigung nicht ausreichend auseinander gehalten wurden, hat sich die Stadtverwaltung entschieden, ein vom Bauantrag bzw. Investor unabhängiges Gutachterbüro sowohl mit der Präzisierung des vorhandenen Gutachtens für das Plangebiet als auch für die Erweiterung der Untersuchungen auf die Seestraße bis Kreuzung Friedrichstraße und Wohnbebauung Beethovenstraße gemäß den Forderungen des LUGV zu beauftragen. Es wurde ISU Plan, Planungsgruppe für Immissionsschutz, Stadtplanung und Umweltplanung beauftragt.

Aufgrund der Besonderheit der Lage der Planung im Stadtzentrum von Erkner erfolgt eine Aufteilung der Untersuchung in zwei Teile. Teil I berücksichtigt die Ermittlung der Schallemissionen, die im Zusammenhang mit der geplanten gewerblichen Nutzung zu erwarten sind sowie die Beurteilung der Schallimmissionen an den schutzbedürftigen Nutzungen der angrenzenden Wohnbebauung und den Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 17 „City Center Erkner“.

Da durch den zukünftigen Betrieb des City Center Erkner auf den Zufahrtstraßen zum Plangebiet mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung und damit auch der Lärmbelastung an den



schutzwürdigen Nutzungen zu rechnen ist, werden im Teil II der Untersuchung die durch den Betrieb des Einkaufszentrums „City Center Erkner“ (CCE) erhöhten verkehrsbedingten Lärmbelastungen der benachbarten Straßen berechnet und beurteilt.

Die Ergebnisdarstellung erfolgt in Form von Ergebnistabellen und Lageplänen mit den relevanten Gebäuden im Untersuchungsraum.

Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt die bis zum Juni 2013 zur Verfügung stehenden Informationen. Das Gutachten „Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan Nr. 17 „City Center Erkner“ 1. Änderung“ Teil I und Teil II wurden als Anlagen 2.1 und 2.2 dieser Begründung beigelegt.<sup>7</sup>

Im Ergebnis der Berechnungen der Lärmemissionen aus dem geplanten Betrieb des City Center Erkner und der Ermittlung und Beurteilung der Lärmimmissionen an den schutzwürdigen Nutzungen der Nachbarschaft liegen an 3 Gebäuden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm im Tagzeitraum vor. Durch die Errichtung einer 4 m hohen Lärmschutzwand im Bereich der Ladezone und des nördlichen Außenparkplatzes können die Immissionsrichtwerte der TA Lärm an 2 Gebäuden (Friedrichstr. 9C/9D) eingehalten werden.

Das verbleibende Gebäude mit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm (Fröbelstr. 12B) – Anglerheim – wurde auf eine Notwendigkeit passiver Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude geprüft. Da sich in dem Gebäude keine schutzbedürftige Nutzung befindet, werden keine gesonderten Festsetzungen im B-Plan erforderlich.

Vorbeugend sind folgende Maßnahmen zur sicheren Einhaltung der Immissionsrichtwerte der TA Lärm und zur Minimierung der Lärmbelastungen der schutzwürdigen Umgebung des City Center Erkner vorzusehen:

- Die Planstraße ist mit einem Fahrbahnbelag zu versehen der keine erhöhten Lärmemissionen aus dem Kfz-Verkehr verursacht. Dabei ist nach RLS-90 (Tab. 4) mindestens ein nicht geriffelter Gussasphalt, Asphaltbeton oder ein Splittmastixasphalt zu verwenden.
- Die Zufahrt zum Parkhaus ist „lärmmarm“ auszuführen. Es ist darauf zu achten, dass keine vermeidbaren Geräusche beim Überfahren von Dehnungsfugen oder Regenrinnen entstehen.
- Für die Decken der im Untergeschoss des CCE geplanten Parkebene ist zur Vermeidung unerwünschter Schallreflexionen eine schallabsorbierende Verkleidung vorsorglich vorzusehen.
- Weitere Lärmquellen wie z.B. Einkaufswagensammelboxen, Papierpressen sind im Innenbereich des CCE anzuordnen.
- Da die Berücksichtigung der Emissionen der Klima- und Lüftungseinrichtungen nur vorläufig bestimmt werden konnte, sind im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens die tatsächlichen versorgungstechnischen Anlagen und Konzepte detailliert zu berücksichtigen und die immissionsstechnischen Auswirkungen auf die Umgebung erneut zu prüfen. Bei resultierenden Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der TA Lärm sind entsprechende emissionsmindernde Maßnahmen anzuordnen.
- Zum Schutz der Gebäude Friedrichstraße 9C/ 9D ist eine Lärmschutzwand entlang der Planstraße zu errichten. Die Lärmschutzwand sollte an die östliche Gebäudekante des CCE anschließen, um auch eine Schutzfunktion für die Gebäude Friedrichstraße Nr. 9 – 12A zu erfüllen.

Die wesentlichen Forderungen wurden im B-Plan bereits im Entwurf gesichert. Maßnahmen, die aus rechtlichen Gründen nicht in einem Bebauungsplan festsetzbar sind, werden im Rahmen der Baugenehmigung gesichert. Dies betrifft insbesondere den Verzicht auf Anlieferung von Waren im Nachtzeitraum von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr.

---

<sup>7</sup> Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 17 „City Center Erkner“ - 1. Änderung Teil I, ISU Plan, Berlin 06/2013

Das Gutachten bestätigt die bisherigen Ansätze und Wirksamkeit der festgesetzten Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit der gewerblichen Nutzung des CCE, so dass durch die Umsetzung des B-Plans keine unzulässige Belastung auf die schutzwürdige Nutzung in der Nachbarschaft zu befürchten ist.

Im Teil II der schalltechnischen Untersuchung werden die anlagenbezogenen, verkehrlichen Lärmbelastung auf die angrenzende Bebauung der Seestraße und der Friedrichstraße beurteilt.

Da die in der TA Lärm genannten Bedingungen zur Berücksichtigung dieser Verkehre aber nicht erfüllt werden (siehe Anlage 2 Abschnitt II.2 Rechtliche Grundlagen), lassen sich aus den ermittelten Lärmbelastungen keine Lärmschutzansprüche ableiten. Mit dem Verlassen des Betriebsgrundstücks an der Seestraße erfolgt bereits eine Vermischung mit dem übrigen Verkehr.

Die vorliegende Untersuchung dient somit lediglich zur Ermittlung und Bewertung der verkehrlichen Lärmbelastung im Untersuchungsbereich ohne damit einen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden der angrenzenden Bebauung zu bestimmen.

Mit den schalltechnischen Untersuchungen vom Juni 2013 wurde festgestellt, dass bereits in derzeitigen Bestand eine hohe Lärmbelastung auf der Friedrichstraße mit Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gegeben ist. Im Prognose-Nullfall 2025 (ohne CCE) werden die Immissionsgrenzwerte an 12 Gebäuden und 2 Anbauten überschritten. Infolge der Errichtung des Einkaufszentrums „City Center Erkner“ wird aufgrund des anlagenbezogenen Verkehrs auf den öffentlichen Straßen eine Steigerung der Lärmbelastungen für die vorhandene Bebauung an der Seestraße erfolgen.

An 8 Gebäuden kommt es zu einer Pegelerhöhung von mindestens 3 dB(A), was dem hörbaren Bereich entspricht. Zudem werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV an den gleichen 4 Gebäuden und einem Anbau wie im Prognose-Nullfall 2025 überschritten.

Aus diesen Gründen und unabhängig davon, dass die betroffenen Straßenzüge nicht im Geltungsbereich des B-Plans liegen und nach den rein formalen gesetzlichen Rahmenbedingungen kein Rechtsanspruch für aktiven Lärmschutz gegeben ist, sieht die Stadt Erkner im Rahmen der Vorsorgepflicht insbesondere aufgrund der hohen Vorbelastung der Friedrichstraße dringenden Handlungsbedarf.

Als mögliche aktive Lärmschutzmaßnahme zur Minderung der Lärmimmissionen wird in dem Gutachten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der See- und der Friedrichstraße vorgeschlagen, um die verbleibende geringfügige Erhöhung der Lärmimmissionen auf den nicht wahrnehmbaren Bereich von 1 dB(A) zu beschränken. Eine weitere Pegelerhöhung um 3 dB(A) an den der Seestraße und Friedrichstraße zugewandten Gebäudefassaden können somit vermieden werden.

Auch wenn die Anordnung einer dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkung nicht in die Entscheidungshoheit der Stadt fällt, wird die Stadt Erkner das vorhandene Gutachten als Grundlage für die Beantragung einer dauerhaften Geschwindigkeitsbeschränkung sowohl auf der Friedrichstraße als auch der Seestraße dem zuständigen Straßenverkehrsamt übergeben und die schnellst mögliche Anordnung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einfordern. Für die Friedrichstraße sofort und für die Seestraße spätestens zur Inbetriebnahme des City Centers. Eine Überprüfung einer tatsächlichen Belastung bleibt der Straßenverkehrsamt uneingeschränkt vorbehalten.

Darüber hinaus wird die Stadt den Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger auffordern, lärm mindernde Fahrbahnbeläge bei Straßenbaumaßnahmen einzusetzen, um zukünftig eine dem Prognose-Nullfall gleichwertige Lärmsituation zu schaffen. Die Stadt Erkner als Baulastträger der Seestraße verpflichtet sich ebenfalls im Rahmen von zukünftigen Baumaßnahmen lärm mindernde Fahrbahnbeläge einbauen zu lassen.

Neben verschiedenen Splittmastixasphalten (SMA 0/8 LA, SMA 0/5) ermöglicht die Verwendung eines LärmOptimiertenAsphalts (LOA 5 D) eine weitere Reduzierung der Lärmemissionen um bis zu 5 dB(A).

Um zukünftig eine dem Prognose-Nullfall (2025) gleichwertige Lärmsituation zu schaffen, ist jedoch eine Verwendung lärmindernder Fahrbahnbeläge mit einem DStrO -2,0 dB(A) ausreichend.

## I.2.2 Planinhalt und Festsetzungen

### I.2.2.1 Art der baulichen Nutzung

#### I.2.2.1.1 Mischgebiet

Der südliche Teil des Plangebietes, nördlich an die Seestraße angrenzend, wird als Mischgebiet gem. § 6 BauNVO festgesetzt, was den Planungsabsichten der Stadt Erkner von Beginn an im Flächennutzungsplan entspricht. Dies trägt der Lage im Stadtzentrum Erkner in geeigneter Weise Rechnung, obwohl in diesem Bereich bisher die Wohnnutzungen überwiegen. Mit der Ausweisung als Mischgebiet soll ganz bewusst in der Nachbarschaft des Einkaufszentrums die Möglichkeit eröffnet werden, dass sich nicht störende Gewerbebetriebe, insbesondere zentrumsrelevante kleinere Handels- und Dienstleistungs- bzw. nicht störende Handwerksbetriebe ansiedeln können.

Gartenbaubetriebe und Tankstellen sollen allerdings wegen der in der Regel großflächiger angelegten Nutzung bzw. des zusätzlichen Verkehrsaufkommens, das an diesem Standort für nicht verträglich angesehen wird, nicht zugelassen werden. Ebenfalls nicht zugelassen werden sollen hier Vergnügungsstätten, um die benachbarte Wohnbebauung nicht übermäßig zu belasten. Diese sollen an anderen Stellen im Stadtzentrationbereich außerhalb dieses Plangebietes ihren Standort finden.

Um diese Einschränkungen durchsetzen zu können, wurde nachfolgende bauplanungsrechtliche Textfestsetzung Nr. 1.1 aufgenommen

*1.1 Im Mischgebiet MI sind die in § 6 Abs. 2 Nr. 6, 7 und 8 aufgeführten Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten) sowie die Ausnahmen nach § 6 Abs. 3 BauNVO unzulässig.*

Aufgrund der zeichnerischen und textlichen Festsetzung sind demnach folgende Nutzungen zulässig:

- Wohngebäude,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften sowie Betriebe des Beherbergungswesens,
- Sonstige Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltung sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind damit:

- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 6 Abs.2 Nr.8 und Abs.3 BauNVO

Die Festsetzungen zu den Mischgebieten bleiben gegenüber dem Ursprungsplan im Wesentlichen unverändert. Aufgrund der Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchungen wurde eine zusätzliche Textfestsetzung in den B-Plan aufgenommen (vgl. Abschnitt I.2.2.10 der Begründung). Sofern schutzbedürftige Nutzungen im Einmündungsbereich direkt an der Planstraße/Seestraße errichtet werden sollen, sind geeignete Maßnahmen zum Schutz vor

Lärm an den Gebäuden bzw. Freiflächen zu berücksichtigen. Die Stadt Erkner als derzeitige Eigentümerin wird bei Grundstücksverkäufen diesen Umstand besonders berücksichtigen.

#### 1.2.2.1.2 Sonstiges Sondergebiet, gem. § 11 Abs. 3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“

Das City Center Erkner stellt in seiner Gesamtheit gesehen ein Einkaufszentrum bzw. einen Standort für großflächige Einzelhandelseinrichtungen dar. Neben den Einzelhandelsbetrieben sollen begleitende gastronomische Betriebe und Dienstleistungen sowie andere nicht störende gewerbliche Nutzungen möglich sein. Für die Regelung der bauplanungsrechtlichen Zulässigkeit dieses Nutzungsagglomerates ist die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes im Sinne des § 11 Abs. 3 Ziffern 1 bis 3 BauNVO erforderlich.

Die im Ursprungsplan bezeichneten Teilgebiete SO 1 bis SO 5 wurden im Sondergebiet SO 1 mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ aufgrund des veränderten Nutzungs- und Gebäudekonzeptes zusammengefasst. Die ursprüngliche Unterteilung in die 5 Teilgebiete war in erster Linie darin begründet, da das Maß der baulichen Nutzung und hier vor allem die maximal erreichbare Gebäudehöhe eng an die damalige Gebäudeplanung angelehnt war. Es sollte vor allem verhindert werden, dass die Neubebauung in der Nähe der bestehenden Wohnbebauung und im Verhältnis zu dieser eine Massivität und höhenmäßige Dimension hätte annehmen können, die über ein verträgliches Maß hinausgegangen wäre. Mit der Begrenzung der Anzahl der Vollgeschosse für das gesamte SO 1-Gebiet auf zwei besteht nicht mehr die Notwendigkeit dieser stark differenzierten Festsetzungen.

Mit der 1. Änderung soll neben der deutlichen Reduzierung der möglichen Verkaufsflächen auf insgesamt 7.500 m<sup>2</sup> der Schwerpunkt an diesem Standort auf die Sicherung der Nahversorgung und sonstiger zentrenrelevanter Sortimenten gelegt werden. Um diese Zielstellung zu gewährleisten wurde folgende bauplanungsrechtliche Textfestsetzung in die 1. Änderung aufgenommen:

*1.2 Im Sondergebiet SO 1 mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ sind Einkaufszentren, großflächige und sonstige Einzelhandelsbetriebe gem. § 11 Abs. 3 BauNVO mit einem zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortiment bis zu einer summierten Verkaufsfläche von max. 7.500 qm zulässig. Nicht zentrenrelevante Sortimente sind nur ausnahmsweise zulässig, sofern die summierte Verkaufsfläche von 7.500 qm nicht überschritten wird.*

*Außerdem zulässig sind:*

- Schank- und Speisewirtschaften,*
- nichtstörende Handwerksbetriebe,*
- Geschäfts- und Bürogebäude,*
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.*
- Parkhaus / Tiefgarage / ungedeckte Stellplätze bis zu einer Stellplatzanzahl von insgesamt 375*

Im ersten Teil der Festsetzung wird klargestellt, dass an diesem Standort zwischen Friedrichstraße und dem Landschaftsraum am Bretterschen Graben vorrangig zentren- und nahversorgungsrelevante Sortimente zulässig sind. Um welche Sortimente es sich dabei im Einzelnen handelt, ist im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) Tabelle 4 eindeutig geregelt. Demgegenüber sollen nicht zentrenrelevante Sortimente nur ausnahmsweise zulässig und damit untergeordnet sein, da die räumlichen und verkehrlichen Verhältnisse am Standort für die Unterbringung dieser Sortimente nicht gut geeignet erscheint. Nicht zentrenrelevante Sortimente beanspruchen in der Regel größere Verkaufsflächen, so dass die Zielstellung ein vielfältiges Einkaufszentrum zu entwickeln, nur bedingt erreicht werden könnte. Auch haben nicht Einzelhandelsbetriebe mit zentrenrelevanten Sortimenten oft einen größeren Einzugsbereich. Das zusätzliche Verkehrsaufkommen, was überwiegend im Bereich des motorisierten Individualverkehrs angesiedelt ist, wäre für den Standort mit der

rückwärtigen Erschließung und der angrenzenden Wohnnutzung sowie den angrenzenden Grünflächen und dem sensiblen Landschaftsraum nur bedingt verträglich.

Im zweiten Teil der Textfestsetzung werden die sonstigen Nutzungen festgelegt, die im Sinne eines vielseitigen und funktionierenden Einkaufszentrums zulässig sein sollen, ohne dass die Hauptnutzung des Einzelhandels an Bedeutung verlieren würde.

Um die Funktionsfähigkeit des Einkaufszentrums zu gewährleisten, wurde mit der Festsetzung gesichert, dass notwendige Stellplätze errichtet werden können. Mit der Begrenzung der möglichen Stellplätze auf insgesamt 375, wird einerseits der Bedarf für das Einkaufszentrum mit 7.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche gedeckt und andererseits auf ein notwendiges Maß beschränkt. Es soll damit vermieden werden, dass ein zusätzliches Angebot an Stellplätzen zusätzlichen Verkehr anzieht, der über die vorhandene Erschließung im rückwärtigen Bereich nicht ordnungsgemäß abgewickelt werden kann und die angrenzenden Baugebiete sowie den Freiraum über Gebühr beeinträchtigt.

#### I.2.2.1.3 Sonstiges Sondergebiet, gem. § 11 Abs.3 BauNVO mit der Zweckbestimmung „Wassersport“

Auch das SO 2 (ehemals SO 6) stellt ein Sonstiges Sondergebiet gem. § 11 BauNVO dar. Gleichwohl unterscheidet es sich deutlich vom Charakter des SO 1. Das Gelände wird zum größten Teil vom Kanuclub und vom Anglerverein genutzt. Hier soll in zentraler und wasser-naher Lage, neben der Erhaltung und Weiterentwicklung des vorhandenen vereinsgebundenen Bestandes an baulichen Anlagen und Nutzungen, wie auch im Ursprungsplan bereits festgesetzt, die Möglichkeit zum Ausschank von Getränken und Ausgabe von Speisen (Entwicklung eines kleinen vereinsgeprägten Gastronomiestandortes) eröffnet werden. Neben diesen Vereins- und gewerblichen Nutzungen soll ausnahmsweise, wie ebenfalls bereits im Ursprungsplan festgesetzt, die Unterbringen von Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal möglich sein. Durch diese Möglichkeit, dass Bereitschafts- und Aufsichtspersonal direkt am Standort wohnen kann, wird der Aufwand für das Personal verringert und gleichzeitig die Sicherheit am Standort erhöht. Die Wohnnutzung soll allerdings nur ausnahmsweise und nicht allgemein zulässig sein, um Konflikte mit den anderen Nutzungen zu vermeiden, die Priorität entwickelt bzw. gesichert werden sollen.

In der nachfolgenden Textfestsetzung werden deshalb, wie bereits schon im Ursprungsplan festgesetzt, die Nutzungsmöglichkeiten präzisiert:

*1.3 Im Sondergebiet SO 2 mit der Zweckbestimmung „Wassersport“ sind folgende Nutzungen zulässig:*

- *Vereinsheime, Werkstatt- und Lagergebäude für wassersportgebundene Vereinsanlagen,*
- *Schank- und Speisewirtschaften,*

*Ausnahmsweise zulässig sind:*

- *Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal.*

Somit ändert sich für das Sondergebiet nur die Bezeichnung. Das SO 2 stellt somit weiterhin eine Ergänzung und Abrundung des Gesamtangebotes des City Centers Erkner unter Wahrung des grünen Erscheinungsbildes dieses Bereiches dar.

#### I.2.2.1.4 Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Sporthalle“

Das Eckgrundstück Seestraße/Fröbelstraße wird von der „Turnhalle Seestraße“ der Stadt Erkner mit dem dazugehörigen Parkplatz eingenommen. Dieser Bestand wird durch die Festsetzung der Fläche für Gemeinbedarf – Zweckbestimmung Sporthalle- in vollem Umfang abgedeckt. Durch die Festsetzung der Fläche als „Fläche für Gemeinbedarf“ wird sie dauerhaft für die Nutzung Sporthalle gesichert.

Die Festsetzungsinhalte bleiben unverändert. Die Fläche wird leicht verändert.

### **I.2.2.2 Maß der baulichen Nutzung**

Das Maß der baulichen Nutzung wird in den Sonder- und Mischgebieten durch die Festsetzung der Grundflächenzahl, der Geschossflächenzahl der Anzahl der Vollgeschosse geregelt. Im Sondergebiet SO 1 wird zusätzlich die Höhe der baulichen Anlagen als Höchstmaß festgesetzt.

Im Gebiet für Gemeinbedarf kann auf die Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung verzichtet werden, da es sich hier um die Sicherung der vorhandenen Turnhalle handelt.

#### I.2.2.2.1 Maß der baulichen Nutzung im Mischgebiet

Im Bereich des Mischgebietes soll sich eine Bebauung entwickeln können, wie sie entlang der Seestraße üblich ist. Die Bebauung lockert hier etwas auf, so dass die Festsetzung einer Grundflächenzahl von 0,3 und einer Geschossflächenzahl von 0,9 bei bis zu drei Vollgeschossen angemessen ist.

Die Festsetzungen werden unverändert übernommen.

#### I.2.2.2.2 Maß der baulichen Nutzung im Sondergebiet SO 1 „Einkaufszentrum“

Die ehemals festgesetzte Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 und Geschossflächenzahl (GFZ) von 3,0 wird in Anpassung an die aktuelle Planung auf eine GRZ von 0,7 und eine GFZ von 1,4 reduziert. Damit werden die nach § 17 Abs.1 BauNVO höchstzulässigen Obergrenzen nicht mehr überschritten.

Allerdings ist es erforderlich, die maximal nach § 17 Abs. 1 BauVO zulässige Grundflächenzahl von 0,8 in Sondergebieten für die Errichtung von Stellplätzen, deren Zufahrten und Nebenanlagen zu überschreiten. Aus diesem Grund wurde nachfolgende Textfestsetzung getroffen:

*1.5 Im Sondergebiet SO 1 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie von Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden.*

Diese Überschreitung ist vor dem Hintergrund der Bedingung in § 19 Abs.4 Satz 4 Nr. 2 (wesentliche Erschwerung der zweckentsprechenden Grundstücksnutzung) akzeptabel. Auch ist diese Überschreitung deshalb erforderlich, da im südlichen Bereich des Einkaufszentrums ein Regenrückhaltebecken notwendig wird und diese sowie die angrenzenden privaten Grünflächen gesondert festgesetzt werden und damit als Bezugsgröße des Baugrundstücks nicht herangezogen werden können.

Um zu sichern, dass sich die geplanten Baukörper in das Stadtbild bzw. die landschaftliche Umgebung einfügen, wurde im SO 1 „Einkaufszentrum“ die Höhe der baulichen Anlagen als Höchstmaß, bezogen auf die Geländeoberfläche, festgesetzt. Sie beträgt im Sondergebiet SO 1 = 48,8 m über NHN. Demnach können im SO 1 Gebäude mit einer Gebäudehöhe von maximal 11,3 m errichtet werden.

Da im Bereich der Friedrichstraße, trotz des Wegfalls des Hotelbaukörpers eine gewisse Anpassung des neuen Gebäudes an die vorhandenen, beidseitig angrenzenden 5-geschossigen Wohngebäude erfolgen soll, wird folgende Textfestsetzung getroffen:

*1.4 Abweichend von der festgesetzten Oberkante der Höhe der baulichen Anlage dürfen im Sondergebiet SO 1 Dachaufbauten zur Schließung der Fassadenansicht zwischen den Nachbargebäuden Friedrichstraße Nr. 12 A und Nr. 14 eine Höhe von 54,0 m über NHN erreichen.*

Damit wird gesichert, dass die Dachaufbauten eine Höhe von 16,8 m erreichen dürfen, um die Baulücke zumindest optisch angepasst, schließen zu können.

#### I.2.2.2.3 Maß der baulichen Nutzung im Sondergebiet SO 2 „Wassersport“

Da im Bereich des Sondergebiets 2 mit der Zweckbestimmung „Wassersport“ (ehemals SO Teilgebiet 6), in dem bereits baulichen Anlagen des Kanu- und des Angler-Vereins vorhan-

den sind, über den Bestand hinaus eine gewisse bauliche Verdichtung ermöglicht werden soll, wurde eine Grundflächenzahl von 0,4 und eine Geschossflächenzahl von 0,8 bereits im Ursprungsplan festgesetzt. Neben der Sicherung und baulichen Erweiterung der Vereinsanlagen könnte auch eine Gastronomie-Einrichtung errichtet werden.

Durch die Begrenzung auf maximal zwei Vollgeschosse wird gesichert, dass sich die baulichen Anlagen harmonisch in das Orts- und Landschaftsbild in der Nähe des Bretterschen Grabens bzw. in der Nachbarschaft zum Dämeritzsee einfügen.

Die Festsetzungen werden unverändert in den Änderungsplan übernommen.

### **I.2.2.3 Überbaubare Grundstücksflächen**

Die überbaubaren Grundstücksflächen sind in allen Baugebieten durch Baugrenzen definiert. Die Notwendigkeit zur Festsetzung von Baulinien wird aufgrund der Vorprägung der vorhandenen Baustruktur im rückwärtigen Bereich und entlang der Seestraße nicht für erforderlich erachtet.

Während die Baufelder in den Mischgebieten und dem SO 2 unverändert recht großzügig gehalten wurden, um auf den Flächen einen gewissen Platzierungs- und Gestaltungsspielraum zu ermöglichen, wurden im SO 1 die überbaubaren Grundstücksflächen den neuen Umrissen inklusive aller wesentlichen hervortretenden Gebäudeteile des derzeit geplanten Bauvorhabens „City Center“ angepasst.

Für die Bestandssicherung der Turnhalle wurde eine enge Baukörperausweisung vorgenommen, wobei der Abstand zur nördlichen Grenze aufgrund der Bestandssituation nur 2 m beträgt und damit der Mindestabstand von 3 m unterschritten wird. Nach § 6 Abs. 2 Brandenburgischer Bauordnung (BbgBO) dürfen sich Abstandsflächen ganz oder teilweise auf ein Nachbargrundstück erstrecken, wenn rechtlich gesichert ist, dass sie nicht überbaut werden und sich nicht mit anderen Abstandsflächen überdecken. Diese Bedingung ist erfüllt, die angrenzenden Grundstücksflächen können aufgrund der Festsetzungen als Flächen für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser nicht überbaut werden.

Auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen sämtlicher Baugebiete des Bebauungsplans sind Nebenanlagen gem. § 14 BauNVO sowie bauliche Anlagen, soweit sie nach der BbgBO in den Abstandsflächen zugelassen werden können, zulässig. Dies trägt ebenfalls zur Gewährung eines größtmöglichen Spielraums bei.

### **I.2.2.4 Bauweise**

Im Bereich der SO 1 (ehemals SO Teilgebiet 1 bis 5) wird nur im Bereich an der Friedrichstraße eine geschlossene Bauweise festgesetzt, um eine Bebauung ohne seitlichen Grenzabstand errichten zu können. Dies ist erforderlich, um die Baulücke in der Friedrichstraße schließen zu können. Im rückwärtigen Bereich wurde auf die Festsetzung einer Bauweise verzichtet, da sich der Baukörper stark an den festgesetzten Baugrenzen orientiert.

Für alle sonstigen Baugebiete wurde unverändert eine offene Bauweise festgesetzt. Hierdurch wird gesichert, dass die in diesen Gebieten lockere Bebauung und starke Durchgrünung erhalten bleibt bzw. entstehen kann.

### **I.2.2.5 Öffentliche Verkehrsflächen**

#### **I.2.2.5.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche und Bereiche ohne Ein- und Ausfahrten**

Die innere Erschließung im Plangebiet wird durch die Festsetzung öffentlicher Straßenverkehrsflächen sichergestellt. Die Fröbelstraße wird als Bestandsstraße gesichert, dient allerdings nicht der verkehrlichen Erschließung des City Centers, da die Fröbelstraße und hier insbesondere der Einmündungsbereich in die Seestraße nur sehr bedingt geeignet ist, den Kunden- und vor allem den Lieferverkehr verträglich abzuwickeln. Sie dient daher nur noch – wie bisher bereits - den Wohnanliegern der Straße selbst sowie der „Neuen Straße“ und der rückwärtigen Anbindung der Wohnblocks über die Seestraße zur Friedrichstraße. Um diese

Einschränkung bereits im Bebauungsplan deutlich zu machen, wurde in der 1. Änderung der Bereich entlang der Fröbelstraße zum SO 1 als Bereich ohne Ein- und Ausfahrten festgesetzt.

Als Haupterschließung ist eine neu zu errichtende öffentliche Straßentrasse (Planstraße), die weiter westlich von der Seestraße in Richtung Norden abzweigt und unmittelbar am westlichen Rand des Centers verläuft und in einer Wendenanlage endet. An dieser Straße befinden sich die Zufahrten zu den Stellplätzen (Parkgeschoss und Freiaufstellung) und zur Anlieferzone. Um die angrenzende Nutzung zu schützen und die lärmschutzmäßigen Auswirkungen des Kunden- und Anlieferverkehrs berechenbar zu machen, wurden auch die Bereiche, die keine Ein- und Ausfahrten erhalten sollen, entsprechend festgesetzt. Insbesondere im nördlichen Bereich soll vermieden werden, dass durch zusätzliche Ein- und Ausfahrten, die angrenzende Wohnbebauung belastet und die schützende Wirkung der Lärmschutzwand beeinträchtigt wird. Da auch die nicht überdachten Stellplätze nur über die Zufahrt zur Parkebene im Gebäude erreicht werden sollen, wurde südöstlich an der Planstraße zum Grundstück des Einkaufszentrums ebenfalls ein Bereich ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt.

Durch die Konzentration der Ein- und Ausfahrten wird die Verkehrssicherheit erhöht bzw. die möglichen Konflikte zwischen ein- und ausfahrenden Fahrzeugen und den anderen Verkehrsteilnehmern auf der Planstraße begrenzt.

Die Planstraße dient neben dem Verkehr von und zum Einkaufszentrum auch der Erschließung der nördlich, außerhalb des Plangebiets befindlichen Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D sowie des Vereinsgeländes des Kanu- und Anglervereins (SO 2) sowie der angrenzenden Gartengrundstücke.

Die im Bebauungsplan festgesetzte öffentliche Straßenverkehrsfläche muss neben der reinen Ausbaubreite der Fahrbahn- und Gehwegfläche auch die Flächen enthalten, die für die technische Realisierung notwendig sind. In der Planzeichnung ist die öffentliche Verkehrsfläche folglich in einer Breite von 8,00 m von der Seestraße bis zum Anlieferhof und anschließend in einer Breite von 5,25 m vom Anlieferhof bis zur Wendenanlage festgesetzt und dargestellt. Entsprechend der Ausführungsplanung der Erschließungsstraße (Planstraße) beträgt die Ausbaubreite von der Seestraße bis zum Anlieferhof 7,50 m (6 m Fahrbahn und 1,5 m Gehweg) und 4,75 m vom Anlieferhof bis zur Wendenanlage. Die Festsetzung der öffentlichen Verkehrsfläche ergibt sich aus der Ausbaubreite zuzüglich der beidseitig erforderlichen Bänke von jeweils 0,25 m.

Insgesamt wird die Planstraße gegenüber dem Ursprungsplan um 27 m verkürzt und endet in einer Wendenanlage in Höhe des Gebäudes Friedrichstraße 9B. Es wird auch weiterhin keine Fahrverbindung zur Friedrichstraße geben. Die Gründe wurden bereits ausführlich dargestellt. Die Verbindung vom Wendehammer zur Friedrichstraße soll wie bisher nur als Fuß- und Radweg und als Feuerwehzufahrt für den Wohnblock Friedrichstraße 10 bis 12A im Bedarfsfall offen gehalten werden. Die Grenze, bis wohin die Feuerwehzufahrt reicht, wird im Plan festgesetzt (vgl. auch Abschnitt I.2.2.5.2).

Von der Wendenanlage aus verläuft die Zufahrt zum Bereich der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D. Die Anbindung an das Gelände, das sich nördlich der Plangebietsgrenze unmittelbar anschließt, erfolgt durch Eintragen eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes zugunsten der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D. Diese Zufahrt sichert auch die Erreichbarkeit der Wohngrundstücke durch die Feuerwehr und andere Rettungs- und Versorgungsfahrzeuge.

Die zeichnerische Darstellung des erforderlichen Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes wird durch die Textfestsetzung 4.1 wie folgt präzisiert:

*4.1 Die Fläche F ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer und Nutzer der Wohnanlage Friedrichstraße 9B-D zu belasten.*

Die bisherige provisorische Anbindung für das Grundstück Friedrichstraße 9B bis 9D an die Friedrichstraße wird zukünftig unterbunden und durch die reguläre Erschließung bis zur Seestraße ersetzt (vgl. Abschnitt I.2.1.3).

Die ehemals vorgesehene Querspange zwischen neuer Erschließungsstraße (Planstraße) und Fröbelstraße südlich des SO 1 (ehemals SO 1 bis 5) entfällt ersatzlos.



### **I.2.2.5.2 Öffentliche Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung**

Von der Wendeanlage der Erschließungsstraße führt eine Fuß- und Radwegverbindung in Richtung Friedrichstraße (öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg/Radweg“). Die Feuerwehrezufahrt zugunsten des Wohnblocks Friedrichstraße 10 bis 12A bleibt erhalten. Die Grenze der Feuerwehrezufahrt wird entsprechend festgesetzt.

Um die Fuß- und Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung durchgängig zu gewährleisten, wird nördlich des SO 2 die vorhandene Wegeverbindung als öffentliche Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Fußweg/Radweg“ festgesetzt. Da das SO 2-Gebiet durch die Planstraße auch für Rettungsfahrzeuge und die Feuerwehr erschlossen wird, ist es nicht mehr erforderlich den Fuß- und Radweg gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt für das SO 2 in Richtung Uferpromenade festzusetzen. Das Symbol auf der Planzeichnung für Feuerwehrezufahrt entfällt.

Entlang des westlichen Randes des Plangebietes verläuft der uferbegleitende Fuß- und Radweg am Bretterschen Graben. Dieser bleibt in Funktion und Verlauf erhalten. Sein Bestand wird durch die entsprechende Festsetzung unverändert als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußweg/Radweg“ gesichert.

### **I.2.2.6 Öffentliche und private Grünflächen**

Durch die Reduzierung des City Centers auf den eigentlichen Kernbereich konnten große Flächen westlich und südlich des Centers zusätzlich als öffentliche und private Grünflächen erhalten werden. Das soll auch weiterhin so bleiben.

Der Grünzug entlang des Bretterschen Grabens und der mittlere Bereich werden als kleinere Parkanlage festgesetzt. Sie dienen insgesamt der Einbindung der Baumasse des City Centers in das Landschaftsbild sowie der Erhaltung eines Teils des Lebensraums von Flora und Fauna in unmittelbarer Nähe zu Dämeritzsee und Bretterschem Graben. Sie sollen eine Einheit mit den angrenzenden privat genutzten Grünflächen bilden, was sich darin niederschlägt, dass nicht nur für die öffentlichen, sondern auch auf Teilen der privaten Grünflächen der vorhandene Vegetationsbestand als zu erhalten festgesetzt wurde (vgl. Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft).

Die privat genutzten Grünflächen werden unabhängig von der Eigentümerschaft als private Grünflächen mit entsprechender Zweckbestimmung festgesetzt. Da die Gartengrundstücke sowohl im westlichen als auch im nördlichen Teil erhalten werden sollen, werden diese auch so festgesetzt. Da es sich bei diesen allerdings nicht um Dauerkleingärten nach Bundeskleingartengesetz handelt, wurde das Planzeichen geringfügig abgewandelt. Die Freifläche auf dem Grundstück des Kanu- bzw. Anglervereins wird mit der Zweckbestimmung „Wassersportgebundene Vereinsfreifläche“ genau definiert.

Während der Ursprungsplan ca. 12.530 m<sup>2</sup> an öffentlichen und privaten Grünflächen festsetzt hatte, umfasst die im Änderungsplan festgesetzte Grünflächensumme ca. 11.710 m<sup>2</sup> und damit ca. 820 m<sup>2</sup> weniger. Ursache für die Verringerung um 820 m<sup>2</sup> ist die benötigte Fläche für das Regenrückhaltebecken an der Südflanke des Einkaufszentrums und geringe Anpassungen der Baugebietsabgrenzungen.

### **I.2.2.7 Planungen zum Schutz, Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft**

Zur Ermittlung und Bewertung des planungsbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft wurde begleitend zum Ursprungsbebauungsplan ein Grünordnungsplan erstellt. Die darin enthaltene Bilanzierung von Eingriff und Ausgleich ergab, dass sowohl interne wie externe Maßnahmen zur Kompensation des Eingriffs erforderlich sind. Aus diesen Gründen wurden im Bebauungsplan Flächen mit der Bezeichnung A bis E umgrenzt, auf denen grünordnerische Maßnahmen durchzuführen sind

Die ehemals festgesetzten Maßnahmen werden auch im Änderungsplan im Prinzip beibehalten, wobei geringfügige Anpassungen der Flächenabgrenzungen entsprechend der aktuellen Planung notwendig waren bzw. doppelte Festsetzungen nicht mehr getroffen wurden. So wurden die Bäume, die innerhalb von festgesetzten Flächen zur Erhaltung von Bäumen und Sträuchern stehen, nicht mehr zusätzlich mit dem Symbol „Erhaltung Einzelbaum“ gekennzeichnet. Natürlich unterliegen sie trotzdem dem Schutz und sind dauerhaft zu erhalten. Ein großer Teil der in den Baugebieten bzw. Grünflächen ohne Erhaltungsbindung vorhandenen Großbäume sind durch Einzelsignatur in ihrem Bestand geschützt und damit in ihrer dauerhaften Erhaltung gesichert.

Folgende grünordnerische Festsetzungen wurden in den Änderungsplan aufgenommen:

- 2.1 *Die mit A gekennzeichnete Fläche ist als Grünzug mit allen Bäumen und Sträuchern zu erhalten.*
- 2.2 *Auf den mit B gekennzeichneten Flächen ist der vorhandene Baum- und Strauchbestand zu erhalten.*
- 2.3 *Auf der mit C gekennzeichneten Fläche entlang der Fröbelstraße ist eine zweireihige Hecke anzulegen. Es sind Arten der Pflanzliste 1 zu verwenden.*
- 2.4 *Auf den mit D gekennzeichneten Flächen ist eine Baumreihe mit 11 Linden der Sorte Tila cordate „Greensire“ (H, 3x v., STU 12-14) anzupflanzen.*
- 2.5 *Auf den mit E gekennzeichneten Flächen ist eine Baumreihe mit 8 Bäume der Sorte Tila cordate „Rancho“ (H, 3x v., STU 12-14) und Sträucher der Pflanzliste anzupflanzen. Fluchtwege sind auf der fläche E zulässig.*
- 2.6 *Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Sondergebiet SO 1 sind mit Ausnahme der Grundstückszufahrten und Zuwegungen flächendeckend mit niedrig wachsenden Gehölzen (Mindesthöhe 0,5 m) zu begrünen. Stauden und Bäume der Pflanzliste 2 sind zulässig.*
- 2.7 *Im Mischgebiet sind pro 50 qm neu versiegelter Grundstücksfläche ein Laubbaum der Pflanzliste 2 als Hochstamm (3x v., STU 10-12) zu pflanzen.*
- 2.8 *Im Sondergebiet SO 1 sind die nicht transparenten Außenwandflächen ohne Öffnungen ab einer Größe von 300 qm sowie die festgesetzte Lärmschutzwand mit selbstklimmenden Pflanzen zu begrünen.*
- 2.9 *Nicht überdachte Pkw-Stellplätze sind mit wasserdurchlässigen Materialien zu befestigen.*

Auf die Festsetzung von Dachbegrünung, die der Grünordnungsplan als Empfehlung ausgesprochen hatte, wurde bereits im Ursprungsplan verzichtet, da zum einen Verglasungen zur Belichtung von oben bzw. technische Dachaufbauten vorgesehen sind und zum anderen die Option für eine Aufstockung offengehalten werden sollten. Zur Erfüllung der Gesamtkompensationsverpflichtung wurden daher auf externen Flächen außerhalb des Plangebietes weitere Maßnahmen notwendig.

Aufgrund der Stellungnahme des Umweltamtes des Landkreises Oder-Spree wurden die folgenden Hinweise zum Umgang mit den Kompensationsmaßnahmen in die Planbegründung aufgenommen:

- In Anlehnung an die Handlungsanleitung zum Vollzug der Eingriffsregelung (HVE) wurde als Ersatz für 50 qm versiegelte Bodenfläche eine Baumpflanzung zum Ansatz gebracht. Aus der möglichen Versiegelung/Überbauung von 10.410 qm offener Bodenfläche resultieren 209 Baumpflanzungen, für die Kosten in Höhe von 31.350,-€ zugrunde gelegt wurden. Baumpflanzungen werden aber nur dann als adäquate Maßnahme angesehen, wenn es keine Entsiegelungsmöglichkeiten gibt. In das Entsiegelungskataster des Landkreises Oder-Spree wurde ein Objekt aufgenommen, das geeignet ist, den Eingriff in das Schutzgut Boden zu kompensieren. Es handelt sich um eine ehemalige Stallanlage in der Flur 9, Flurstück 398 der Gemarkung Erkner (Jägerbude) zwischen Autobahn und Fernradwanderweg. In dem Kreistag beschlossenen Entsiegelungskataster des Landkreises Oder-Spree wer-

den ausschließlich Objekte erfasst, für die ein Rückbau seitens der Eigentümer (hier: Landesforst) angestrebt wird.

Die voran stehenden Ausführungen behalten im Grundsatz ihre Gültigkeit. Ergänzend ist anzuführen, dass der Investor und die Stadt am 29.04 2009 einen städtebaulichen Vertrag zur Durchführung des Vorhabens City Center Erkner einschließlich Herstellung der äußeren und inneren Erschließung notariell abgeschlossen haben. Der Vertrag enthält ebenfalls Verpflichtungen zum naturschutzrechtlichen und forstrechtlichen Ausgleich, anteilig für die durch den Investor verursachten Eingriffe wie folgt:

- a) Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Bebauungsplangebietes: Pflanzungen gem. Pflanzliste des Grünordnungsplans auf 951 anrechenbaren Quadratmetern.
- b) Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Bebauungsplangebiets: Pflanzung von 167 Bäume (ohne Straßenbäume) gem. Pflanzliste des Grünordnungsplans = 25.266 €, die für die Entsiegelungsmaßnahmen auf einem Grundstück, das im Entsiegelungskataster des Landkreises aufgeführt ist, verwendet wurden.

Anteilig haben sowohl der Investor als auch die Stadt Erkner die Ausgleichsverpflichtungen zu b) bereits erbracht. Die Verpflichtungen zu a) werden vom Investor vertragsgemäß vollständig nach Beendigung der Baumaßnahmen erbracht.

Ein Teil der Flächen, die für die Bebauung und Erschließung des City Centers benötigt werden, stellten rechtlich Waldflächen im Sinne des Brandenburgischen Landeswaldgesetzes dar. Die Umwandlung der Waldflächen in andere Nutzungsarten ist bereits erfolgt.

### **I.2.2.8 Flächen für Versorgungsanlagen und die Abwasserbeseitigung**

#### Abwasserbeseitigung

Im Änderungsplan ist die Anlage eines Regenrückhaltebeckens verankert. Im südlichen Grundstücksteil des geplanten Einkaufszentrums wurde das geplante Regenrückhaltebecken durch eine flächenhafte Darstellung als Fläche für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser rechtlich gesichert. Hier wird das anfallende Regenwasser aus der Dach- und Oberflächenentwässerung des City Centers aufgefangen und über einen Sandfang und eine Abschlagsleitung als Überlauf in den Bretterschen Graben verzögert geführt. Die erforderliche Leitungstrasse wird im Plan als Leitungsrecht mit der Bezeichnung G eingetragen.

Durch die textliche Festsetzung 4.2 wird festgelegt, dass die Fläche G mit einem Leitungsrecht für Niederschlagswasseranlagen zugunsten der Eigentümer des SO 1 zu belasten ist.

Im Bereich der Seestraße an der südlichen Plangebietsgrenze wurde ein neuer Regenwasserkanal verlegt. Im Zusammenhang hiermit musste vor der Einleitung in den Bretterschen Graben eine Sedimentierungsanlage errichtet werden, um feste Bestandteile der Regenwasserfracht ausfällen zu können. Hierzu stand nur eine Fläche im Bereich des Mischgebiets unweit der Einmündung der neuen Erschließungsstraße zur Verfügung.

Der Bebauungsplan sichert diesen Standort ebenfalls durch die Festsetzung einer Fläche für die Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser mit der Zweckbestimmung Sedimentierungsanlage.

Nördlich des Fuß- und Radweges zur Friedrichstraße befinden sich technische Anlagen der Wasserver- und Abwasserentsorgung bzw. der Energieversorgung der Versorgungsunternehmen. Diese Fläche, die bisher als private Grünfläche dargestellt wurde, wird nunmehr als Fläche für Versorgungsanlagen und die Abwasserbeseitigung ausgewiesen. Damit soll klar gestellt werden, dass diese dauerhaft gesichert werden soll. Da die Fläche bereits zum größten Teil befestigt ist (auch mit unterirdischen Anlagen), wirkt sich die neue Flächenausweisung nicht negativ auf die Grünbilanz aus.

### Sonstige Ver- und Entsorgungsanlagen bzw. Leitungen

Für sonstige Ver- und Entsorgungsanlagen werden keine gesonderten Festsetzungen erforderlich, da diese in den vorhandenen bzw. geplanten öffentlichen Verkehrsflächen verlegt werden sollen bzw. schon verlegt wurden.

Für die Versorgung des Einkaufszentrums ist die Errichtung einer Trafostation erforderlich. Diese ist als Nebenanlage im Sondergebiet zulässig und bedarf keiner gesonderten Festsetzung.

### Löschwasserbereitstellung, Feuerwehr und Rettungsdienst

Der Löschwasserbedarf sollte nach Möglichkeit aus unabhängigen Entnahmestellen bzw. über Hydranten aus ausreichend dimensionierten Trinkwasserversorgungsleitungen gesichert werden. Die zur Verfügung zu stellende Löschwassermenge wird für das geplante Vorhaben mit 96 cbm/h für einen Zeitraum von mindestens 2 Stunden beziffert. Die maximale Entfernung zwischen nächstgelegener Löschwasserentnahmestelle und möglicher Brandstelle liegt laut DVGW-Arbeitsblatt W 331 bei 140m.

Die Zufahrten und Stellflächen für die Feuerwehr und den Rettungsdienst sind gemäß § 5 BbgBO herzurichten und ständig freizuhalten. Eine entsprechende Beschilderung ist vorzunehmen. Bei Gebäuden ab mittlerer Höhe und ohne zweiten baulichen Rettungsweg sind Stellflächen von Hubrettungsfahrzeugen der Feuerwehr anzulegen.

Bei Gebäuden, die ganz oder mit Teilen mehr als 50 m von einer öffentlichen Verkehrsfläche entfernt sind, sind Zufahrten oder Durchfahrten nach § 5 Absatz 2 BbgBO zu den vor und hinter den Gebäuden gelegenen Grundstücksteilen und Bewegungsflächen herzustellen, wenn sie aus Gründen des Feuerwehreinsatzes erforderlich sind.

Die neben den öffentlichen Verkehrsflächen als Feuerwehrzufahrten und Rettungswege erforderlichen Flächen, wurden im Plan durch eine entsprechende Ausweisung mit der Zweckbestimmung „Feuerwehrzufahrt“ gekennzeichnet.

### **I.2.2.9 Flächen für Stellplätze**

Im Sondergebiet SO1 wurde die Anzahl der Stellplätze auf 375 Stellplätze begrenzt. Der überwiegende Teil der Stellplätze wird innerhalb der überbaubaren Fläche im Untergeschoss /Parkgeschoss liegen. Nördlich und südlich angrenzend an das Parkgeschoss sollen auch Stellplätze in Freiaufstellung angeordnet werden, die allerdings keine gesonderte Zufahrt erhalten, sondern über das Parkgeschoss erreichbar sein sollen. Mit der entsprechenden Kennzeichnung dieser Stellplätze im Änderungsplan wird klargestellt, dass außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen nur an diesen Orten Stellplätze möglich sind. Damit wird gesichert, dass insbesondere in Nachbarschaft zu der Wohnbebauung Neue Straße und zum festgesetzten Park keine Stellplätze errichtet werden, die die Nachbarschaft zusätzlich beeinträchtigen könnten.

Innerhalb der Gemeinbedarfsfläche wird der vorhandene Parkplatz ebenfalls als Fläche für Stellplätze gekennzeichnet, die außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche errichtet werden dürfen. Insbesondere die östliche Giebelseite soll von Stellplätzen freigehalten werden, um Konflikte zwischen dem ruhenden Verkehr einerseits und dem Fußgänger- und Anliegerverkehr andererseits zu vermeiden.

### **I.2.2.10 Maßnahmen und Flächen für Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen**

In Bezug auf den durch die Bewirtschaftung des CCE entstehenden Anlagenlärm hatte der neue Investor eine schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse und deren Maßnahmeempfehlungen in die Baugenehmigung Eingang gefunden haben. Aus

den bereits erläuterten Gründen wurden diese schalltechnischen Untersuchungen<sup>8</sup> durch die „Schalltechnischen Untersuchungen B-Plan Nr. 17 „City Center Erkner“ von ISU Plan Stand Juni 2013 ersetzt und ergänzt. Das aktuelle Gutachten (Anlage 2.1 und 2.2 zur Begründung) wurde auf der Grundlage der präzisierten Rahmenbedingungen der 1. Änderung des Bebauungsplans und der aktualisierten verkehrlichen Untersuchungen der Ingenieurgruppe IVV GmbH Stand Mai 2013 (siehe Anlage 1 zur Begründung) zum Bebauungsplan erarbeitet.

Auch wenn der Bebauungsplan unabhängig von dem derzeit im Bau befindlichen Vorhaben Baurecht für ein Einkaufszentrum schaffen soll, besteht die Notwendigkeit, die bereits in der vorhandenen Baugenehmigung getroffenen Festlegungen, die in die Festsetzungen des Bebauungsplans übernommen wurden (Höhe, Lage und Ausbildung der Lärmschutzwand bzw. Lage der Zufahrten zu den Parkplätzen und die Anlieferzone bzw. Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt) als Vorgaben zu berücksichtigen und diese hinsichtlich ihrer Wirksamkeit zu überprüfen.

Anders dagegen müssen die Belastungen aufgrund der bautechnisch notwendigen Kühl- und Lüftungsanlagen, die zwar Gegenstand des Bauantrags sind, aber in einem Bebauungsplan nicht festgesetzt werden sollen, betrachtet werden. Da sich die Lage solcher technischer Anlagen je nach konkreter Nutzung im Gebäude ändern können, wurden im Rahmen des Bebauungsplans allgemein gültige Arbeitsannahmen getroffen, die Erfahrungswerten entsprechen. Im Baugenehmigungsverfahren sind dann die konkreten Nachweise zu erbringen.

Aufgrund der Besonderheit der Lage der Planung im Stadtzentrum von Erkner erfolgte eine Aufteilung der Untersuchung in zwei Teile:

Teil I berücksichtigt die Ermittlung der Schallemissionen, die im Zusammenhang mit der geplanten gewerblichen Nutzung zu erwarten sind sowie die Beurteilung der Schallimmissionen an den schutzbedürftigen Nutzungen der angrenzenden Wohnbebauung und den Nutzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 17 „City Center Erkner“.

Da durch den zukünftigen Betrieb des City Center Erkner auf den Zufahrtstraßen zum Plangebiet mit einer Zunahme der Verkehrsbelastung und damit auch der Lärmbelastung an den schutzwürdigen Nutzungen zu rechnen ist, werden im Teil II der Untersuchung die durch den Betrieb des Einkaufszentrums „City Center Erkner“ (CCE) erhöhten verkehrsbedingten Lärmbelastungen der benachbarten Straßen berechnet und beurteilt.

Die Ergebnisdarstellung erfolgte in Form von Ergebnistabellen und Lageplänen mit den relevanten Gebäuden im Untersuchungsraum.

Das Gutachten konnte die Wirksamkeit der bisher getroffenen Maßnahmen und Festsetzungen bestätigen. Hinsichtlich der Auswirkungen am Einmündungsbereich der Planstraße in die Seestraße wurde eine Textfestsetzung zum Lärmschutz für schutzbedürftige Nutzungen /Räume ergänzt.

Maßnahmen zum aktiven Lärmschutz – Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der See- und Friedrichstraße und lärmindernde Fahrbahnbeläge können im B-Plan selbst zwar nicht festgesetzt werden, sollen aber, sofern in Ermächtigung der Stadt Erkner bzw. in Abstimmung mit den zuständigen Behörden umgesetzt werden.

Die allgemeingültige Textfestsetzung lautet.

*3.1 Im Sondergebiet SO 1 sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die die schutzbedürftige Nutzung in den benachbarten Wohn- und Mischgebieten sowie auf den benachbarten Grünflächen nicht wesentlich stören. Die von der Fläche ausgehenden Lärmemissionen müssen so begrenzt sein, dass die Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Vorbelastung die geltenden Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 6.1 TA Lärm in der Fassung vom 26. August 1998 nicht überschreiten.*

---

<sup>8</sup> SCHALLTECHNISCHER BERICHT NR. 412034-01.01 über die Geräuschimmission ausgehend vom Neubau des CITY CENTER ERKNER in 15537 Erkner, KÖTTER Beratende Ingenieure Berlin GmbH, 28.02.2012

Als sonstige bauplanungsrechtlich relevante Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung werden folgende Textfestsetzungen in die 1. Änderung des Bebauungsplans eingearbeitet:

*3.2 Die Parkebenenzufahrt sowie die Fahrstraßen sind mit einem Fahrbahnbelag zu versehen, der keine erhöhten Fahrgeräuschemissionen verursacht nach RLS-90. Die Regenrinne an der Ein- und Ausfahrt zur Parkebene muss dem Stand der Lärminderungstechnik entsprechen, d.h. von ihr dürfen beim Überfahren keine beurteilungsrelevanten Geräuschemissionen ausgehen.*

*3.3 Die Decke der Parkdeckebene ist schallabsorbierend auszukleiden, um die Reflexionen innerhalb der Stellflächenebene zu minimieren. Der mittlere Absorptionsgrad muss einem Wert  $a > 0,5$  entsprechen.*

Da auf die ursprünglich geplante vollständige Einhausung der Anlieferzone verzichtet und dafür die angrenzende schützbedürftige Wohnnutzung in Norden und in Nordosten durch eine Lärmschutzwand geschützt werden soll, wurde dies im schalltechnischen Gutachten berücksichtigt. Dabei wurden entsprechend der technischen Standards die Berechnungen so durchgeführt, dass auch die Wohnungen in den Obergeschossen betrachtet werden.

Die Lage der Lärmschutzwand wurde in der Planzeichnung als Fläche für Vorkehrungen gegen schädliche Umwelteinwirkungen festgesetzt. Die Lärmschutzwand soll 4 m gegenüber den geplanten Stellplätzen hoch sein, was einer Höhe von 37,5 m über NHN entspricht. Sie verläuft parallel zum nördlichen Bereich der Planstraße (ab Einfahrt des Anlieferhofs) und wird entsprechend der Empfehlungen des Gutachters im rechten Winkel bis zur nordöstlichsten Gebäudeecke des City Centers herangeführt, so dass neben der Wohnanlage Friedrichstraße 9B bis 9D auch die Wohnbebauung an der Friedrichstraße 10 bis 12A geschützt wird. Durch die Textfestsetzung Nr. 3.4 wurden die notwendig Parameter für die Lärmschutzwand festgelegt, um den erforderlichen Schutz zu gewährleisten. Sie lautet:

*3.4 Auf der Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinflüsse ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 37,5 m über NHN zu errichten. Die Schalldämmung der Wand muss einen Schalldämmwert von  $R'w > 25$  dB besitzen. Um Reflexionen durch vorbeifahrende Fahrzeuge zu vermeiden, ist die Lärmschutzwand absorbierend auszubauen.*

Im Rahmen der Fürsorgepflicht gegenüber den Bürgern wurde durch die Stadtverwaltung die Prüfung der Auswirkungen des durch das City Center verursachten Verkehrs auf die Bebauung entlang der Seestraße bzw. am Knoten Friedrichstraße/Seestraße veranlasst.

Da direkt im Einmündungsbereich der Planstraße in die Seestraße eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 (oder Richtwerte der TA-Lärm) um bis zu 4 dB(A) im Tagzeitraum berechnet wurde, wurde für die betroffenen Flächen in den angrenzenden Mischgebiete folgende Textfestsetzung aufgenommen:

*3.5 Zum Schutz vor Lärm muss in den Mischgebieten entlang der Planstraße ein schutzbedürftiger Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen müssen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den Fenstern von der Straße abgewandt sein. Gemäß DIN 4109 zählen zu den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nicht Küchen, Bäder und Hausarbeitsräume. Alternativ können schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen entlang der Planstraße mit schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen ausgestattet werden. Balkone, offene Loggien und Freisitze sind entlang der Planstraße nicht zulässig.*

Mit dieser Festsetzung wird gesichert, dass auch für Wohnungen, die in einem Mischgebiet allgemein zulässig sind, gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet werden können. Die Einhaltung der Grenzwerte für Mischgebiete ist im Rahmen der Baugenehmigung nachzuweisen. Da die Stadt Erkner die Eigentümerin der betroffenen Grundstücke ist, wird kein erneutes Beteiligungsverfahren als notwendig erachtet.

Auch musste festgestellt werden, dass aufgrund der bereits vorhandenen hohen Belastung auch ohne das geplante City Center Grenzwerte an einigen Stellen überschritten werden. Die Situation verschlechtert sich zum Teil noch weiter, wenn die verkehrliche Belastung des City Centers hinzugerechnet wird. Da die Seestraße baulich nicht verändert wird und eine

Vermischung des Verkehrs ab der Einmündung der Planstraße erfolgt, kann kein Rechtsanspruch für Lärmmaßnahmen abgeleitet werden.

Um die Situation aber nicht weiter zu verschlechtern, wird die Stadtverwaltung darauf dringen, dass mit der Inbetriebnahme des City Centers die zuständige Straßenverkehrsbehörde für die Seestraße mindestens bis zur Einmündung der Planstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h dauerhaft anordnet. Auch wird die Stadtverwaltung auf den Landesbetrieb Straßenwesen als Baulastträger der Friedrichsstraße Einfluss nehmen, die bisher nur temporär angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung dauerhaft zu belassen.

Festsetzungen zur Geschwindigkeitsreduzierungen können allerdings nicht im Bebauungsplan getroffen werden.

Die Beschränkungen des Anlieferungsverkehrs auf die Zeit zwischen 6 und 22 Uhr ist bereits Bestandteil der erteilten Baugenehmigung und damit rechtlich gesichert. Eine zeitliche Regelung von Anlieferverkehr kann im B-Plan nicht erfolgen.

### **I.2.2.11 Sonstige Festsetzungen**

Zur näheren Bestimmung der im Plan festgesetzten Flächen, die mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belasten sind, wurden die folgenden Festsetzungen aufgenommen:

*4.1 Die Fläche F ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer und Nutzer der Wohnanlage Friedrichstraße 9B-D zu belasten.*

*4.2 Die Fläche G ist mit einem Leitungsrecht für Niederschlagswasseranlagen zugunsten der Eigentümer des Sondergebietes SO 1 zu belasten.*

Darüber hinaus wurde entsprechend der Forderungen der unteren Wasserbehörde die im Entwurf enthaltene wasserrechtliche Festsetzung in abgewandelter Art als eine weitere sonstige Festsetzung aufgenommen:

*4.3 Das anfallende nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, zu versickern. Sofern die anstehenden Bodenverhältnisse dies nicht ermöglichen, kann dieses Niederschlagswasser gedrosselt in den Vorfluter Bretterscher Graben oder in das Entsorgungssystem des Versorgungsträgers abgeleitet werden.*

Mit der Änderung des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) vom 19. Dezember 2011 gilt der § 66 BbgWG unmittelbar auch für Niederschlagswasser von Dachflächen. Die Ausnahmeregelung, nach der Niederschlagswasser von Dachflächen von den Bestimmungen der Abwasserbeseitigung ausgenommen waren, ist weggefallen. Das bedeutet, die Gemeinden haben grundsätzlich das gesamte auf ihrem Gebiet anfallende Abwasser zu beseitigen und die dazu notwendigen Anlagen zu betreiben oder durch Dritte betreiben zu lassen. Grundstückseigentümer können auf ihren einzelnen Grundstücken (dezentral) eine Niederschlagswasserbeseitigung nur dann durchführen, wenn ihnen die Abwasserbeseitigungspflicht übertragen wurde. Da die Stadt Erkner bisher noch nicht über eine diesbezügliche Satzung nach § 66 BbgWG Abs. 2 i. V. m. § 54 Abs. 4 BbgWG verfügt, wird von einer gebietsbezogenen Regelung Gebrauch gemacht und durch die Textfestsetzung 4.3 als sonstige Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

### **I.2.2.12 Textliche Festsetzungen insgesamt**

Die Textfestsetzungen der 1. Änderungen werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt. Die Begründung der Festsetzung erfolgte bereits unter den jeweiligen Abschnitten.

#### 1. Bauplanungsrechtliche Festsetzungen

1.1 Im Mischgebiet MI sind die in § 6 Abs. 2 Nr. 6, 7 und 8 aufgeführten Nutzungen (Gartenbaubetriebe, Tankstellen und Vergnügungsstätten) sowie die Ausnahmen nach § 6 Abs. 3 BauNVO unzulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 1 Abs. 5 BauNVO

1.2 Im Sondergebiet SO 1 mit der Zweckbestimmung „Einkaufszentrum“ sind Einkaufszentren, großflächige und sonstige Einzelhandelsbetriebe gem. § 11 Abs. 3 BauNVO mit einem zentren- und nahversorgungsrelevanten Sortiment bis zu einer summierten Verkaufsfläche von max. 7.500 qm zulässig. Nicht zentrenrelevante Sortimente sind nur ausnahmsweise zulässig, sofern die summierte Verkaufsfläche von 7.500 qm nicht überschritten wird.

Außerdem zulässig sind:

- Schank- und Speisewirtschaften,
- nichtstörende Handwerksbetriebe,
- Geschäfts- und Bürogebäude,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.
- Parkhaus / Tiefgarage / ungedeckte Stellplätze bis zu einer Stellplatzanzahl von insgesamt 375

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 11 Abs. 2 BauNVO

1.3 Im Sondergebiet SO 2 mit der Zweckbestimmung „Wassersport“ sind folgende Nutzungen zulässig:

- Vereinsheime, Werkstatt- und Lagergebäude für wassersportgebundene Vereinsanlagen,
- Schank- und Speisewirtschaften,

Ausnahmsweise zulässig sind:

- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonal.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. § 11 Abs. 2 BauNVO

1.4 Abweichend von der festgesetzten Oberkante der Höhe der baulichen Anlage dürfen im Sondergebiet SO 1 Dachaufbauten zur Schließung der Fassadenansicht zwischen den Nachbargebäuden Friedrichstraße Nr. 12 A und Nr. 14 eine Höhe von 54,0 m über NHN erreichen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 3 BauGB

1.5 Im Sondergebiet SO 1 darf die zulässige Grundfläche durch die Grundflächen von Stellplätzen und ihren Zufahrten sowie von Nebenanlagen im Sinne von § 14 der Baunutzungsverordnung bis zu einer Grundflächenzahl von 0,9 überschritten werden.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i. V. m. § 19 Abs. 4 BauNVO

## 2. Grünordnerische Festsetzungen

2.1 Die mit A gekennzeichnete Fläche ist als Grünzug mit allen Bäumen und Sträuchern zu erhalten.

2.2 Auf den mit B gekennzeichneten Flächen ist der vorhandene Baum- und Strauchbestand zu erhalten.

2.3 Auf der mit C gekennzeichneten Fläche entlang der Fröbelstraße ist eine zweireihige Hecke anzulegen. Es sind Arten der Pflanzliste 1 zu verwenden.

2.4 Auf den mit D gekennzeichneten Flächen ist eine Baumreihe mit 11 Linden der Sorte Tila cordate „Greensire“ (H, 3x v., STU 12-14) anzupflanzen.

2.5 Auf den mit E gekennzeichneten Flächen ist eine Baumreihe mit 8 Bäume der Sorte Tila cordate „Rancho“ (H, 3x v., STU 12-14) und Sträucher der Pflanzliste anzupflanzen. Fluchtwege sind auf der Fläche E zulässig.

2.6 Die nicht überbaubaren Grundstücksflächen im Sondergebiet SO 1 sind mit Ausnahme der Grundstückszufahrten und Zuwegungen flächendeckend mit niedrig wachsenden



Gehölzen (Mindesthöhe 0,5 m) zu begrünen. Stauden und Bäume der Pflanzliste 2 sind zulässig.

- 2.7 Im Mischgebiet sind pro 50 qm neu versiegelter Grundstücksfläche ein Laubbaum der Pflanzliste 2 als Hochstamm (3x v., STU 10-12) zu pflanzen.
- 2.8 Im Sondergebiet SO 1 sind die nicht transparenten Außenwandflächen ohne Öffnungen ab einer Größe von 300qm sowie die festgesetzte Lärmschutzwand mit selbstklimmenden Pflanzen zu begrünen.
- 2.9 Nicht überdachte Pkw-Stellplätze sind mit wasserdurchlässigen Materialien zu befestigen.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1, Nr. 20 und 25 a) und b) BauGB

### 3. Schallschutztechnische Festsetzungen

- 3.1 Im Sondergebiet SO 1 sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, die die schutzbedürftige Nutzung in den benachbarten Wohn- und Mischgebieten sowie auf den benachbarten Grünflächen nicht wesentlich stören. Die von der Fläche ausgehenden Lärmemissionen müssen so begrenzt sein, dass die Beurteilungspegel an den maßgeblichen Immissionsorten unter Berücksichtigung der Vorbelastung die geltenden Immissionsrichtwerte gemäß Nr. 6.1 TA Lärm in der Fassung vom 26. August 1998 nicht überschreiten.
- 3.2 Die Parkebenenzufahrt sowie die Fahrstraßen sind mit einem Fahrbahnbelag zu versehen, der keine erhöhten Fahrgeräuschemissionen verursacht nach RLS-90. Die Regenrinne an der Ein- und Ausfahrt zur Parkebene muss dem Stand der Lärmmindertechnik entsprechen, d.h. von ihr dürfen beim Überfahren keine beurteilungsrelevanten Geräuschemissionen ausgehen.
- 3.3 Die Decke der Parkdeckebene ist schallabsorbierend auszukleiden, um die Reflexionen innerhalb der Stellflächenebene zu minimieren. Der mittlere Absorptionsgrad muss einem Wert  $\alpha > 0,5$  entsprechen.
- 3.4 Auf der Fläche für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinflüsse ist eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 37,5 m über NHN zu errichten. Die Schalldämmung der Wand muss einen Schalldämmwert von  $R'w > 25$  dB besitzen. Um Reflexionen durch vorbeifahrende Fahrzeuge zu vermeiden, ist die Lärmschutzwand absorbierend auszubauen

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1, Nr. 24 BauGB

- 3.5 Zum Schutz vor Lärm muss in den Mischgebieten entlang der Planstraße ein schutzbedürftiger Aufenthaltsraum von Wohnungen, bei Wohnungen mit mehr als zwei schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen müssen mindestens zwei Aufenthaltsräume mit den Fenstern von der Straße abgewandt sein. Gemäß DIN 4109 zählen zu den schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen nicht Küchen, Bäder und Hausarbeitsräume.  
Alternativ können schutzbedürftige Aufenthaltsräume von Wohnungen entlang der Planstraße mit schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen ausgestattet werden.  
Balkone, offene Loggien und Freisitze sind entlang der Planstraße nicht zulässig.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1, Nr. 24 BauGB

### 4. Sonstige Festsetzungen

- 4.1 Die Fläche F ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Eigentümer und Nutzer der Wohnanlage Friedrichstraße 9B-D zu belasten.
- 4.2 Die Fläche G ist mit einem Leitungsrecht für Niederschlagswasseranlagen zugunsten der Eigentümer des Sondergebietes SO 1 zu belasten.

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1, Nr. 21 BauGB

- 4.3 Das anfallende nicht schädlich verunreinigte Niederschlagswasser ist auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, zu versickern. Sofern die anstehenden Bodenver-

hältnisse dies nicht ermöglichen, kann dieses Niederschlagswasser gedrosselt in den Vorfluter Bretterscher Graben oder in das Entsorgungssystem des Versorgungsträgers abgeleitet werden.

Rechtsgrundlage: §9 Abs. 4 BauGB i. V. m. § 54 Abs. 4 BbgWG

### **I.2.2.13 Hinweise**

#### 1. Pflanzlisten

##### Pflanzliste 1 - Heckenpflanzung

Solitär, 150 - 200, 3x v., D.B.

Morus alba - Weißer Maulbeerbaum

Sträucher, v., o.B. 3-5 Triebe

Cornus sanguinea - Roter Hartriegel

Corylus avellana - Haselnuss

Rosa canina - Hundsröse

Salix caprea - Salweide

Crataegus monogyna – Weißdorn

##### Pflanzliste 2 - nicht überbaubare Grundstücksflächen

Hochstämme, 3xv., D.B. 12-14

Carpinus betulus - Hainbuche

Betula pendula - Sandbirke

Prunus avium - Vogelkirsche

Quercus robur - Stieleiche

Sorbus aucuparia - Eberesche

Sorbus intermedia - Schwedische Mehlbeere

Tilia cordata - Winterlinde

Ulmus-Hybride - Ulmenhybride

Obst in Sorten

Solitär, 150 - 200, 3x v., D.B.

Morus alba - Weißer Maulbeerbaum

Sträucher, v., o.B. 3-5 Triebe

Cornus sanguinea - Roter Hartriegel

Corylus avellana - Haselnuss

Rosa canina - Hundsröse

Salix caprea - Salweide

Crataegus monogyna – Weißdorn

2. Eine Sammlung des unverschmutzten Niederschlagswassers zur Freiflächenbewässerung oder Brauchwassernutzung ist zulässig.

#### 3. Sonstige Ausführungen

##### Bodendenkmale

Im Zuge der Bauvorbereitung wurde zwischenzeitlich (2010) eine archäologische Untersuchung des Standortes durchgeführt. Das untersuchte Baufeld umfasst eine Fläche von 28.400qm. Von diesem Baufeld wurden zwei Teilfelder als Verdachtflächen ausgewiesen. Diese lagen zum einen im Nordosten (Fläche 1), zum anderen im Südwesten (Fläche 2) des Baufeldes. Der gesamte Bereich diente nach 1945 der Entsorgung von Bauschutt und wurde entsprechend aufgefüllt. Innerhalb von Fläche 1 wurden mehrere Gebäudegrundrisse freigelegt, diese wurden aufgemessen und dokumentiert. Grundsätzlich ist das gesamte Areal mit

Schutt und Industrieabfall aufgefüllt. Im Südosten von Fläche 1 konnte ein kleiner, ungestörter Bereich dokumentiert werden. Hierbei handelte es sich um einen Ufer- oder Niederungsbereich, der Hinweise auf das ehemalige Geländere Relief gibt. Zwei Koch-/Feuerstellen und einige Verfärbungen wurden lokalisiert und dokumentiert. Neben einem urg. Keramikfragment wurden Abschlüge und eine Klinge geborgen. In diesem Bereich wurde das Sediment gesiebt. Fläche 2 war massiv mit Feinsanden aufgefüllt, meist noch unter Baufeldsohle. Im Nordosten der Fläche wurde ein Gebäudegrundriss angeschnitten. Anschließend wurde die Baufreigabe erteilt.

Eine nachrichtliche Übernahme ist nicht mehr erforderlich.

#### Landschaftsschutzgebiet

Das Plangebiet wird zwischenzeitlich nicht mehr von der neuen Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree - Löcknitzer Wald- und Seengebiet“, die seit dem 21.12.2006 in Kraft ist, erfasst.

#### Wald

Sowohl die Stadt Erkner als auch der Investor haben jeweils anteilig die von der Forstbehörde geforderte Ersatzleistung im Naturraum durch Zahlung eines entsprechenden Geldbetrages erbracht. Die Fläche ist daher aus dem Waldstatus entlassen.

#### Bodenordnung

Der Bauherr für das Vorhaben City Center hat den gesamten für die Umsetzung des Einkaufszentrums erforderlichen Grunderwerb bereits tätigt. Die öffentlichen Verkehrsflächen werden nach Herstellung an die Stadt übertragen, was in einem städtebaulichen Vertrag geregelt wurde. Ein förmliches Bodenordnungsverfahren ist nicht erforderlich.

#### Munitionsbergung

Der Investor hat zwischenzeitlich die Munitionsbergung beauftragt. Diese wurde bis Ende des Jahres 2010 abgeschlossen. Die Baufläche des CCE kann nunmehr als kampfmittelfrei eingestuft werden.

### I.2.2.14 Flächenbilanz

Die Flächengrößen wurden aus der Planzeichnung ermittelt.

Art der Nutzung	Maß der baulichen Nutzung	Fläche	Maß der baulichen Nutzung	Fläche	Bilanz
	<b>B-Plan Nr. 17 "City Center Erkner"</b>		<b>1. Änderung B-Plan Nr. 17 "City Center Erkner"</b>		
Alt: SO 1-5 Neu: SO1 Einkaufszentrum	GRZ 0,8	16.721 m <sup>2</sup>	GRZ 0,7	16.880 m <sup>2</sup>	+ 159 m <sup>2</sup>
Alt SO 6 Neu: SO 2 Wassersport	GRZ 0,4	2.833 m <sup>2</sup>	GRZ 0,4	2.652 m <sup>2</sup>	- 181 m <sup>2</sup>
Mischgebiete	GRZ 0,3	5.089 m <sup>2</sup>	GRZ 0,3	4.735 m <sup>2</sup>	- 354 m <sup>2</sup>
Fläche für den Gemeinbedarf	-	2.103 m <sup>2</sup>	-	2.450 m <sup>2</sup>	+ 347 m <sup>2</sup>
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung		633 m <sup>2</sup>		823 m <sup>2</sup>	+ 190 m <sup>2</sup>
Straßenverkehrsflächen		3.293 m <sup>2</sup>		2.776 m <sup>2</sup>	- 517 m <sup>2</sup>
Regenrückhaltebecken	-	-		1.180 m <sup>2</sup>	+ 1.180 m <sup>2</sup>
Grünflächen	-	12.533 m <sup>2</sup>	-	11.709 m <sup>2</sup>	- 824 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>		<b>43.205 m<sup>2</sup></b>		<b>43.205 m<sup>2</sup></b>	<b>-</b>

## I.3 Auswirkungen der Änderung des Bebauungsplans

### I.3.1 Stadtplanerische Auswirkungen und Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur

Durch die Änderung des Bebauungsplans werden keine negativen stadtplanerischen Auswirkungen erwartet. Die Beseitigung einer Brachfläche im Stadtzentrum und die bauliche Entwicklung in den rückwärtigen Bereich werden weiter verfolgt. Auch wenn die Nutzungsmischung und die Verkaufsfläche deutlich verringert werden, trägt das mit der 1. Änderung geplante Einkaufszentrum gezielt zur weiteren funktionalen und räumlichen Entwicklung des Stadtzentrums entlang der Friedrichsstraße bei. Mit einem großflächigen Verbrauchermarkt (Vollversorger) wird nicht nur ein Kundenmagnet mit Ankerfunktion für andere kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen im Stadtzentrum angesiedelt, sondern auch gleichzeitig die Nahversorgung der umliegenden Wohngebiete gesichert.

Die Siedlungsstruktur wird durch die Umsetzung des Bebauungsplans gestärkt. Die Beseitigung der Brachfläche und damit eines städtebaulichen Missstandes in diesem zentralen Be-

reich der Stadt Erkner stellt einen funktionalen Gewinn dar. Die Einbindung in den angrenzenden Landschaftsraum bleibt erhalten und wird planungsrechtlich gesichert. Wegeverbindungen werden entwickelt bzw. bleiben erhalten, so dass das Einkaufszentrum aus allen Richtungen auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad gut erreichbar ist.

Durch entsprechende Schallschutztechnische Festsetzungen im Änderungsplan werden insbesondere die vorhandenen Wohnnutzungen in der direkten Nachbarschaft zum City Center vor übermäßigen Beeinträchtigungen geschützt.

### **I.3.2 Auswirkungen auf den Verkehr<sup>9</sup>**

In einem gesonderten Gutachten, das im Mai 2013 aktualisiert und von den zuständigen Fachbehörden als plausibel und fachlich untersetzt bewertet wird sowie der Begründung als Anlage 1 beigefügt wurde, werden die Auswirkungen des Bebauungsplans detailliert untersucht.

Die Untersuchung umfasst folgende Arbeitsschwerpunkte:

- Ermittlung und Nachweis der Verkehrserzeugung des Vorhabens CCE.
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit der städtischen Hauptverkehrsstraßen unter Einbeziehung des regionalen Verkehrs.
- Nachweis der örtlichen Erschließung des Vorhabens CCE.

Die Untersuchung wurde mit Hilfe von rechtlich anerkannten Verkehrssimulationsmodellen erarbeitet. Hierbei wurde auf die Berechnungsinstrumente der Landesstraßenbedarfsplanung aufgebaut. Damit wird sichergestellt, dass die Belange des Baulastträgers der Landestraßen in Erkner angemessen berücksichtigt werden. Des Weiteren wird die Entwicklung des regionalen Verkehrs sachgerecht abgebildet (Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg).

Das Berechnungsmodell wurde für die Stadt Erkner differenziert. Dies bezieht sich auf die notwendige Ergänzung des städtischen Straßennetzes, die Verkehrszelleneinteilung sowie die Verkehrseinspeisung. Die im Dezember 2012 bzw. Februar 2013 durchgeführten Verkehrszählungen sind in die Aktualisierung des Gutachtens eingeflossen.

Das Berechnungsmodell ermöglicht die Prüfung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Verkehrsanlagen und die Ermittlung von geplantem oder ggf. erforderlichem Umbau- und Anpassungsbedarf an der verkehrlichen Infrastruktur.

Die Ermittlung und Beurteilung der verkehrlichen Wirkung des CCE erfolgt in folgenden Schritten:

1. Grundlagen der Landes-, Regional- und Stadtplanung
2. Differenzierung des Instrumentariums der Bedarfsplanung des Landes Brandenburg
3. Heutige Verkehrssituation
4. Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg
5. Ermittlung des Verkehrsaufkommen des CCE
6. Differenzierte Projektprognose des CCE
7. Verkehrliche Wirkung in der Friedrichstraße und der Seestraße

Die Belastung der Friedrichstraße lag in Höhe des Knotens Friedrichstraße/ Seestraße vor der Eröffnung der Baekelandbrücke bei ca. 19.000 Kfz/Werktag. Nach der Öffnung der Baekelandbrücke konnte aufgrund der eintretenden Verlagerungswirkungen eine Verringerung der Belastungen auf der Friedrichstraße auf ca. 15.000 Kfz/Werktag festgestellt werden.

---

<sup>9</sup> Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE), Ingenieurgruppe IVV GmbH, Aktualisierung Mai 2013

Die Belastung des Knotens Friedrichstraße/ Seestraße sank hierbei von ca. 21.000 auf ca. 16.000 Kfz/Werktag.

Entsprechend der in Anlage 1 befindlichen differenzierten Verkehrsprognose auf Grundlage der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg verändert sich die Verkehrsbelastung der Friedrichstraße ohne das CCE nur geringfügig (Bild 32 - Planungs-Nullfall 2025).

Mit CCE sind auf dem Prognosehorizont 2025 Belastungen auf der Friedrichstraße von ca. 16.000 Kfz/Werktag zu erwarten. Die maßgebende Belastung des Knotens Friedrichstraße/ Seestraße steigt hierdurch wieder auf Werte von ca. 20.000 Kfz/Werktag.

Der vergleichsweise moderate Anstieg der Belastungen durch den induzierten Verkehr des Einkaufszentrums ist u. a. auf umfängliche Verkehrsverlagerungen im Einkaufsverkehr zurückzuführen. Während der Verkehr in Richtung Neu Zittau zum Müggelpark Gosen um ca. 2.000 bis 3.000 Kfz/Werktag signifikant abnehmen wird, verzeichnen die Landesstraßen in Richtung Fürstenwalde, Woltersdorf und Berlin zum Teil deutliche Zuwächse.

Scheinbare Widersprüche zwischen den in der Vergangenheit erstellten Planungen und verkehrlichen Gutachten und dem aktuellen Verkehrsgutachten sind in folgendem begründet:

- Unterschiedliche Bestands- und Planungshorizonte, die nicht direkt miteinander vergleichbar sind.
- Unterschiedliches Vorgehen in den Untersuchungen, z. B. Verzicht auf die Berücksichtigung von Verkehrsverlagerungen und Zielwahls substitutionen bei den ursprünglichen Verkehrsuntersuchungen zum CCE durch andere Gutachter.
- Unterschiedliche Differenzierung der Untersuchungen (Bundes- und Landesplanung mit einer Verkehrszelle in Erkner gegenüber der Differenzierung des Verkehrsentwicklungs- und Lärminderungsplans und der Gutachten von IVV zum CCE.
- Belastbarkeit von Verkehrserhebungen, insbesondere wenn sie im Januar 2012 kurz nach Verkehrsfreigabe eines völlig neuen Hauptverkehrssystems in Erkner durchgeführt wurden, sowie
- Prognoseunschärfen und simulationsbedingte Abweichungen zwischen Zählwerten und Modellberechnungen.

#### Verkehrliche Wirkung am Knoten Friedrichstraße / Seestraße

Die Anbindung des City Centers Erkner für den Kfz-Verkehr erfolgt über die Seestraße und nachfolgend über den Knoten Friedrichstraße/Seestraße an die Friedrichstraße. Resultierend erfolgen auf diesen Netzelementen die deutlichsten Anstiege der Belastungen durch den induzierten Verkehr. Die Untersuchung der verkehrlichen Verträglichkeit des Vorhabens konzentrierte sich deshalb auf diese Netzelemente. Maßgebend ist hierbei die Leistungsfähigkeit des Knotens Friedrichstraße/ Seestraße.

#### bestehende Verkehrssituation

Der bestehende Knoten der Friedrichstraße mit der Seestraße wird durch den Baulastträger der L 38, den Landesbetrieb Straßenwesen mittels einer Lichtsignalanlage betrieben. Der Knoten verfügt über Abbiegespuren in jede Relation, die nicht getrennt signalisiert werden. Neben dem Kfz-Verkehr sind aufgrund der Citylage in Erkner bedeutsame Fußgänger- und Radverkehrsströme im Knoten zu beobachten.

In geringer Entfernung zum Knoten befindet sich südlich der Knoten Friedrichstraße/Fürstenwalder Straße, der als ovaler Kreisverkehr ausgebaut ist. Aufgrund der Belastungen, des Abstandes und der unterschiedlichen Verkehrsorganisation kann in Spitzenzeiten beobachtet werden, dass sich die Knoten insbesondere durch Rückstau wechselseitig beeinflussen.

Im Zuge der nachfolgenden Betrachtung werden die genannten Effekte berücksichtigt.

In geringem Abstand zum Knoten befindet sich auf der Seestraße die Zufahrt eines bestehenden Einzelhandelsstandortes (REWE-Markt). Zwischen dem Knoten (Haltelinie der LSA)

und der Zufahrt befinden sich ca. 10 Stellplätze. Im Zuge der Untersuchungen wurde auch die Wahrscheinlichkeit der Beeinträchtigung der Erreichbarkeit dieses Standortes durch den Rückstau des Knotens betrachtet.

#### maßgebende Verkehrsbelastung 2025

Aus dem Umlegungsergebnis wurde die maßgebende Belastung des Knotens ermittelt. Hierbei wurde auch der in der Umlegung auf die Lange Straße verdrängte Verkehr berücksichtigt, der durch geeignete bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zum Schutz der dort vorhandenen Schule und Kinderereinrichtung auszuschließen ist.

Unter Ansatz der ermittelten maximal stündlichen Verkehrsaufkommen des CCE (vergleich Anlage 1 zur Begründung (Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE), IVV Berlin Stand Mai 2013 Abschnitt 5.1.3) und der standardisierten Parameter nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) wird die Belastung der maßgeblichen Spitzenstunde bestimmt. Aufgrund der vielfältig veränderten Planungsrandbedingungen und der in der Vergangenheit oft gestörten Verkehrsverhältnisse wurde nicht auf erhobene Ganglinien und Knotenstromverteilungen zurückgegriffen.

#### Leistungsfähigkeit des Knotens Friedrichstraße Seestraße

In einem ersten Schritt wird geprüft, ob aufgrund der im Vergleich zur Vergangenheit geringeren Belastung des Knotens auf eine Lichtsignalanlage verzichtet werden kann.

Der Nachweis wird auf Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) mittels eines standardisierten Verfahrens geführt. Im HBS wird die Leistungsfähigkeit einer Verkehrsanlage über eine zu berechnende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) bestimmt. Die Skala reicht hierbei von der Qualitätsstufe A (Verkehrfluss ist frei) bis zur Stufe E (Überlastung). Für eine hinreichende Leistungsfähigkeit ist mindestens die Stufe D (Verkehrszustand noch stabil) nachzuweisen

In Anlage 1 zur Begründung (Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE) IVV Berlin, Stand Mai 2013) wird der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotens Friedrichstraße / Seestraße nach HBS in Varianten geführt.

Die Berücksichtigung von Fußgängern oder Radfahrern erfolgt dabei in signifikant höherem Maße, als es bei vergleichbaren Untersuchungen üblich ist.

Die Verkehrsanlagen für Fußgänger- und Radverkehr des Knotens Friedrichstraße/ Seestraße sind wesentlich geringer ausgelastet, als die zugehörigen Fahrspuren für den Straßenverkehr. Ereignisse, wonach Fußgänger trotz ihres Eintreffens bei Grün am Knoten auf das nächste Grün warten mussten, weil die Furten durch andere Fußgänger überstaut sind, wurden bisher in Erkner nicht beobachtet. Die Verkehrsqualität für Fußgänger und Radfahrer liegt damit gegenüber den Kfz signifikant höher.

Ein eigener Nachweis einer hinreichenden Leistungsfähigkeit für Fußgänger und Radfahrer ist daher nicht erforderlich.

#### Leistungsfähigkeit des vorfahrtsgeregelten Knoten

Die Leistungsfähigkeit als vorfahrtsgeregelter Knoten kann nicht nachgewiesen werden. Mit der erreichbaren Stufe der Verkehrsqualität F für die Linksabbieger aus der Seestraße in die Friedrichstraße wird die für eine Dimensionierung nachzuweisende Stufe D deutlich verfehlt.

#### Leistungsfähigkeit mit Lichtsignalanlage

Der Knoten Friedrichstraße / Seestraße wird im Bestand mittels Lichtsignalanlage (LSA) betrieben. Die bestehende Anlage und ihre Steuerung bieten umfangreiche Optimierungsmöglichkeiten.

Der Nachweis geht daher von einer Modernisierung der LSA mit getrennten Signalgruppen in den Zufahrten aus. Im Zuge des Nachweises wurde die starke Frequentierung des Knotens durch Fußgänger und Radfahrer mittels einer für eine Einmündung hohen Zwischenzeit von 20 Sekunden pro Umlauf berücksichtigt.

Optimierungsmöglichkeiten der Steuerung der LSA hinsichtlich verkehrsabhängiger Steuerung bleiben im HBS-Nachweis methodisch begründet unberücksichtigt.

In der Anlage 1 zur Begründung befindet sich ein Nachweis des Knotens mittels Lichtsignalanlage (LSA) nach HBS.

Für den Knoten wurden eine stabile Verkehrsqualität (QSV B) und hinreichende Leistungsfähigkeitsreserven (70% Auslastung) nachgewiesen.

Die geringste Verkehrsqualität entsteht für die Linksabbieger aus der Friedrichstraße in die Seestraße mit einer QSV D. Eine bei geringer Steigerung der Verkehrsmengen zu erwartende Steigerung der QSV dieses Stromes ist jedoch nicht zu erwarten, da diese QSV aus der anteilmäßig geringen Verkehrsstärke und damit dem Freigabezeitanteil des Stromes entsteht.

#### Leistungsfähigkeit als Kreisverkehrsplatz

Wesentliche Ursache für die wechselseitige Beeinflussung der Knoten im Zuge der Friedrichstraße ist die unterschiedliche Verkehrsorganisation der Knoten. Insbesondere benachbarte Lichtsignalanlagen und Kreisverkehrsplätze können sich gegenseitig behindern. Die Lichtsignalanlage des Knotens Friedrichstraße / Seestraße stellt dahingehend eine abweichende Insellösung zwischen den benachbarten Kreisverkehren im Zuge der Landesstraße dar.

Zudem reagieren Kreisverkehre flexibler auf Belastungsänderungen und erzeugen weniger Wartezeiten und Rückstau.

Dahingehend ist eine Prüfung der Leistungsfähigkeit des Knotens als Kreisverkehrsplatz sinnvoll.

Im Straßenraum der Friedrichstraße ist in Höhe der Seestraße die Anlage eines kleinen Kreisverkehrsplatzes aus Platzgründen nicht möglich. Alternativ könnte ein Minikreisell errichtet werden. Die zu erwartende Belastung des Knotens Friedrichstraße / Seestraße liegt jedoch am oberen Ende des Einsatzbereiches von Minikreiseln.

Im Rahmen des Nachweises der Leistungsfähigkeit eines Minikreisells wurden im Verfahren nach HBS angepasste Parameter nach Brilon und Wu; 2009 genutzt. Für den Minikreisell konnte eine hinreichende Leistungsfähigkeit mit einer QSV B nachgewiesen werden.

Im Land Brandenburg gibt es bisher noch keine Erfahrungen über den Einsatz von Minikreiseln an Landesstraßen. Die erstmalige Errichtung eines Minikreisells, der am oberen Ende des Einsatzbereiches von Minikreiseln rangiert und sich im Bereich von Wechselwirkungen mit benachbarten Knoten befindet, wird durch die Verkehrsbehörden und die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg kritisch eingeschätzt. Insbesondere wegen der starken Radverkehrsströme wird durch den Landesbetrieb Straßenwesen der Einsatz eines Minikreisells ungünstig bewertet.

Auch die Stadt Erkner favorisiert analog der Argumente des Landesbetriebs und im Sinne einer sicheren Führung der Radfahrer und Fußgänger, insbesondere der Schüler, die Modernisierung der Lichtsignalanlage, zumal die Errichtung eines Minikreisells nicht nur mit erheblichen Planungskosten und einem hohen zeitlichen Planungsvorlauf, sondern auch mit umfangreichen Eingriffen in den ober- und unterirdischen Bauraum verbunden wäre.

Resultierend ist mit großer Wahrscheinlichkeit im Zuge der baulichen Umsetzung des Minikreisells eine Vollsperrung mit Umleitung des Durchgangsverkehrs erforderlich, was erfahrungsgemäß zu hohen Folgekosten führen würde.

Die Modernisierung der Lichtsignalanlage stellt daher die wirtschaftlichere Lösung dar. Auch die deutlichen Leistungsfähigkeitsreserven sprechen für eine Modernisierung der Lichtsignalanlage.



### Wirkung auf die Zufahrt des bestehenden REWE –Marktes

Am Beginn der Fahrstreifenaufweitung vor dem Knoten Friedrichstraße / Seestraße befindet sich in der Seestraße die Zufahrt zu einem größeren Einzelhandelsstandort. Aufgrund der induzierten Verkehrsmengen des CCE und der Lage der Zufahrt im Rückstaubereich des Knotens wurden durch die Eigentümer signifikante Einschränkungen der Erreichbarkeit des Marktes erwartet.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass nach Straßenverkehrsordnung (StVO) die Zufahrt im Fall von Rückstau durch die zum Knoten Friedrichstraße / Seestraße fahrenden Fahrzeuge freizuhalten ist. Die Blockierung der Zufahrt durch „Zustauen“ unterstellt daher ein generell vorschriftswidriges Fahrverhalten.

### Ermittlung des Rückstaus nach HBS

Innerhalb der Methodik des HBS ist der Rückstau in der Regel kein Bewertungskriterium, sondern dient der sicheren Dimensionierung der Knotenzufahrten. Die Berechnungen werden in der Regel mit einer 95%-igen statistischen Sicherheit geführt und beschreiben auch innerhalb der maßgebenden Spitzenstunde ein untypisches Ereignis (z.B. 3 von 60 Umläufen in der Spitzenstunde).

Im Zuge des geführten HBS-Nachweises (vgl. Anlage 1 der Begründung) wurde für die maßgebliche Spitzenstunde ein maximaler Rückstau von ca. 13 Fahrzeugen ermittelt. Im Mittel treffen an der Zufahrt jedoch pro Umlauf mit 7 Fahrzeugen deutlich weniger Fahrzeuge ein.

Im modifizierten Nachweis mit 80%-iger statistischer Sicherheit wird in etwa ein Rückstau bis zur Zufahrt des REWE Marktes ausgewiesen, in 12 von 60 Umläufen in der Spitzenstunde kann die Zufahrt des Marktes also in etwa vom Rückstau erreicht werden.

### Zeitdauer potentieller Rückstauereignisse

Die Zufahrt weist eine hinreichende Leistungsfähigkeit auf, es kann also insbesondere bei Einsatz einer verkehrsabhängigen Steuerung davon ausgegangen werden, dass der Kfz-Stau am Knoten in jedem Umlauf komplett abgebaut wird.

Der Rückstau baut sich mit Beginn der Rotphase auf und erreicht die Zufahrt am Ende der Rotphase kurz vor Wiederfreigabe der entsprechenden Signalgruppen.

Im maximalen HBS-Fall von 13 wartenden Fahrzeugen, bei 10 Stellplätzen im Stauraum und einer Dauer der Sperrzeit von 47s würde die „Überstauung“ ca. 10 Sekunden dauern. Berücksichtigt man die Zeit für das Räumen der Zufahrt ergibt sich in der Summe eine potentielle Sperrzeit von ca. 2 Minuten in der Spitzenstunde.

Im Vergleich zu den Sperrzeiten am benachbarten LSA-Knoten (z.B. 47 Minuten in jeder Stunde für die Abbieger aus der Seestraße), ist dieser Rückstau selbst bei verkehrswidrigem Fehlverhalten aller Verkehrsteilnehmer nicht geeignet, die Erreichbarkeit des Marktes, signifikant zu beeinflussen.

### Optimierungsmöglichkeiten

Zur besseren Sichtbarkeit der Zufahrt kann in Abstimmung mit der Unteren Verkehrsbehörde im Zuge der Seestraße vor der Zufahrt eine Haltelinie mit entsprechendem Hinweisschild angeordnet werden.

Des Weiteren kann durch eine Optimierung der verkehrsabhängigen Schaltung der LSA eine Optimierung der Grünzeiten und damit Verringerung des Rückstaus erreicht werden.

Generell ist zu berücksichtigen, dass der in Ansatz gebrachte, durch das CCE induzierte Verkehr deutliche Sicherheiten beinhaltet. Verkehrsbelastungssituationen entsprechend des HBS-Nachweises dürften daher eine Ausnahme darstellen.

Über die beschriebenen Optimierungsmöglichkeiten hinaus kann daher kein Bedarf für Anpassungen der Zufahrt festgestellt werden.

### Resümee

Der Nachweis der Leistungsfähigkeit des Knotens Friedrichstraße / Seestraße konnte für die Verkehrsorganisation sowohl mit Lichtsignalanlage und als auch mit Mini-Kreisel nach HBS geführt werden.

Auch wenn der Mini-Kreisel eine ggf. bessere Einpassung in den Straßenzug, geringere Wartezeiten und eine höhere Flexibilität erwarten lässt, wurde diese Variante nicht favorisiert und weiter verfolgt. Wesentliche Gründe dafür sind u. a.:

- Es gibt bisher keine Erfahrungen mit Minikreiseln im übergeordneten Straßennetz des Landes Brandenburg,
- die anzusetzende Verkehrsbelastung liegt an der Obergrenze des Einsatzbereiches von Mini-Kreiseln, so dass keine Reserven vorhanden sind,
- die sichere Führung der starken Fußgänger- und Radverkehrsströme werden kritisch bewertet,
- der Eingriff in den ober- und unterirdischen Straßenraum werden als sehr hoch eingeschätzt und
- mit einer Vollsperrung und Umleitung des Durchgangsverkehrs sind erheblichen Folgekosten verbunden.

Die Modernisierung der Lichtsignalanlage wird favorisiert, da eine gute Verkehrsqualität und hinreichend Leistungsreserven nachgewiesen werden konnten und eine sichere Führung der Fußgänger und Radfahrer, insbesondere des Schülerverkehrs gewährleistet werden kann.

Genereller Bedarf zur Anpassung der Verkehrsorganisation hinsichtlich möglicher Rückstauereignisse an der Zufahrt des Verbrauchermarktes am Knoten Friedrichstraße / Seestraße wurde nicht festgestellt. Mit den zusätzlichen verkehrsorganisatorischen Maßnahmen – Haltelinie und Hinweisschild kann die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer erhöht und verkehrswidriges Verhalten vermieden werden.

(Vgl. auch Punkt I.2.1.3 Abschnitt „Ertüchtigung des Knotenpunktes Friedrichsstraße/Seestraße“

### **I.3.3 Auswirkungen auf die Umwelt**

(siehe Umweltbericht Teil II der Begründung)

## **I.4 Verfahren**

Die Stadt Erkner hat im Rahmen des Planänderungsverfahrens folgende Beschlüsse gefasst und dabei die folgenden Aspekte geprüft und behandelt:

### **- Aufstellungsbeschluss**

Der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Erkner hat in ihrer öffentlichen Sitzung am 30.11.2010 den Beschluss zur Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr.17 „City Center Erkner“ gefasst. Der Beschluss wurde am 14.05.2011 ortsüblich bekannt gemacht.

Die ursprüngliche Absicht, den Bebauungsplan nach § 13a BauGB – Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren nach § 13 BauGB zu ändern wurde aufgegeben, da die Voraussetzungen nach § 13 a BauGB nicht vollständig erfüllt sind. Der Entwurf mit Stand 05/2011, die Begründung einschließlich der Umweltbericht wurden überarbeitet und das Verfahren nach § 3 bzw. § 4 BauGB erneut eingeleitet.

### **- Frühe Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB**

In der Zeit vom 26.03.2012 bis 30.04.2012 wurde eine frühe Beteiligung der Öffentlichkeit

nach § 3 Abs. 1 BauGB in Form einer öffentlichen Auslegung durchgeführt.

Im Rahmen der frühen Beteiligung wurden von 17 Bürgern bzw. deren rechtlichen Vertretern Anregungen vorgebracht.

**- Anfrage der Ziele der Raumordnung**

Mit Schreiben vom 13.04.2012 wurden die Raumordnungsbehörde parallel zur Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB hinsichtlich der Ziele der Landesplanung und Raumordnung angefragt sowie frühzeitig über die Ziele und Zwecke der Änderung unterrichtet und um Äußerung zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gebeten.

Die zuständige Raumordnungsbehörde hat in ihrem Schreiben vom 27.04.2012 und 10.10.2012 erneut bestätigt, dass die Planung der 1. Änderung des B-Plans Nr. 17 „City Center Erkner“ mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist und die relevanten Grundsätze der Raumordnung angemessen berücksichtigt wurden.

**- Frühe Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB**

Mit Schreiben vom 13.04.2012 wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB frühzeitig über die Ziele und Zwecke der Änderung unterrichtet und um Äußerung zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung gebeten.

Den Vorentwurfsunterlagen zu den frühzeitigen Beteiligungsverfahren lagen neben dem Bebauungsplan, der Begründung und dem Umweltbericht auch eine Verkehrsuntersuchung von Januar 2012: Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplans City Center Erkner und der Schalltechnische Bericht vom 28.02.2012 über die Geräuschmission ausgehend vom Neubau des City Center Erkner (Anlagen 1 und 2 zur Planbegründung) bei.

Von den 7 angeschriebenen Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange äußerten sich 7 Behörden bzw. Träger öffentlicher Belange.

**- Abwägungs- und Entwurfsbeschluss, Mitteilung des Abwägungsergebnisses**

Die Anregungen aus der frühen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und der frühen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB wurden in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 26.06.2012 im Rahmen der Abwägung behandelt. Den Vorschlägen der Verwaltung zum Umgang mit den Anregungen im weiteren Planverfahren bzw. die Begründung zu den Abwägungsvorschlägen wurden durch die Stadtverordnetenversammlung zugestimmt.

In gleicher Sitzung wurde durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den entsprechend der Abwägungsbeschlüsse überarbeiteten Planentwurf einschließlich Planbegründung und Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich auszulegen.

Die Mitteilung der Abwägungsergebnisse an die Öffentlichkeit erfolgte vom 24.08. bis 28.08.2012. Den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurde das Abwägungsergebnis mit Schreiben vom 29.08.2012 mitgeteilt.

**- Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB**

Die öffentliche Auslegung des Entwurfs der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 17 „City Center Erkner“, die überarbeitete Planbegründung und der überarbeitete Umweltbericht sowie die Anlagen zur Begründung und die umweltrelevanten Stellungnahmen, fand vom 25.09. bis einschließlich 26.10.2012 im Rathaus der Stadt Erkner während der Dienststunden statt.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB in Form der öffentlichen Auslegung wurde im Amtsblatt für die Stadt Erkner Nr. 09 vom 15.09.2012 ortsüblich bekannt gemacht.

Im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB wurden von 3 Bürgern bzw. deren rechtlichen Vertretern Anregungen vorgebracht.

**- Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB**

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die von der Planänderung berührt waren, wurden erneut um Stellungnahmen gem. § 4 Abs. 2 BauGB zum Entwurf der 1. Änderung des BP Nr. 17 Stand: 18.09.2012 mit Schreiben vom 21.09.2012 gebeten. Die Beteiligungsfrist endete am 26.10.2012.

Kurz vor Ablauf der Frist hat das Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz um Fristverlängerung gebeten, da sich das Arbeitspensum in der Behörde wegen fehlender Mitarbeiter angestaut hat.

Die Stadtverwaltung wies darauf hin, dass aufgrund bereits geplanter Sondersitzungen eine Stellungnahme schnellstmöglich benötigt wird. Mitte November 2012 teilte das LUGV mit, dass der Schalltechnische Bericht einer Konkretisierung bedarf.

Später wurde noch ergänzt, dass inzwischen auch die Prüfergebnisse des zuständigen Referats beim LUGV zur Verkehrsuntersuchung vorliegen und dass auch hierzu Diskussionsbedarf besteht.

Zu den angesprochenen Problemen des LUGV fand am 28.11.2012 ein Gesprächstermin mit der Behörde und allen beteiligten Fachplanern statt. Die Stadtverwaltung hat während dieses Termins u. a. nochmals klargestellt, dass der Vorhabenträger des City Centers inzwischen gewechselt hat und mit der 1. Änderung des Bebauungsplans der Rahmen für das deutlich reduzierte Vorhaben des neuen Investors geschaffen wird (kein Hotel, Reduzierung der Geschossigkeit, der Verkaufs- und Nutzflächen, der Stellplätze / Verkehrsflächen), für das bereits mit Beteiligung des LUGV eine Baugenehmigung existiert.

Durch das LUGV wurde u. a. bemängelt, dass nach Fertigstellung der Eisenbahnunterquerung am Bahnhof Erkner und nach Freigabe der Bahnhofstraße 2011/2012 noch keine aktuellen Zahlen zur Verkehrsbelegung auf der Friedrichstraße und der Seestraße vorliegen. Statt des Worst Case, wie in der Verkehrsuntersuchung von Januar 2012 berücksichtigt, sollten aktuelle Verkehrserhebungen verwendet werden. Die schalltechnischen Untersuchungen sollten auf die Seestraße und den angrenzenden Wohnbereich Beethovenstraße ausgedehnt werden, um die Auswirkungen auch für diese Bereiche außerhalb des eigentlichen Plangebiets beurteilen zu können.

Die Probleme und Auffassungen des Landesumweltamtes aus der Beratung am 28.11.2012 hat die Behörde nochmals in ihrer Stellungnahme vom 04.12.2012 mitgeteilt.

Durch die Stadtverwaltung wurden vom 04. bis 06.12. 2012 aktuelle Verkehrserhebungen veranlasst. Zusätzlich hat das LUGV vom 12. bis 18.02.2013 eigene unabhängige Verkehrszählungen durchgeführt und die ausgewerteten Daten der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt.

Auf dieser Grundlage wurde das Verkehrsgutachten aktualisiert. Mit Schreiben vom 12.06.2013 wurde der Landesbetrieb nochmals zur Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung beteiligt.

Da in den Gesprächen mit dem LUGV immer wieder deutlich wurde, dass die in gewisser Weise abstrakte Betrachtung des Bebauungsplans, der den baurechtlichen Rahmen schafft und die ganz konkreten Anforderungen im Rahmen der bereits erteilten Baugenehmigung nicht ausreichend auseinander gehalten wurden, hat sich die Stadtverwaltung entschieden, ein vom Bauantrag bzw. Investor unabhängiges Gutachterbüro sowohl mit der Präzisierung des vorhandenen Gutachtens für das Plangebiet als auch für die Erweiterung der Untersuchungen auf die Seestraße bis Kreuzung Friedrichstraße und Wohnbebauung Beethovenstraße gemäß den Forderungen des LUGV zu beauftragen.

Zu den aktualisierten Verkehrsuntersuchungen von 2013 und den zu ergänzenden Schalluntersuchungen fand am 27.05.2013 mit dem LUGV ein erneuter Gesprächstermin statt. Durch

die Behörde wurden aufgrund der jüngsten Verkehrsbelegungen am Knoten Friedrichstraße/ Seestraße keine weiteren Forderungen gegenüber der Stellungnahme von Dezember 2012, insbesondere auch für die Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchungen, erhoben.

Auf dieser Grundlage wurde für das Plangebiet und die Umgebung eine ergänzte schalltechnische Untersuchung mit Betrachtung der Lärmbelastung aus Parkplatz- und Lieferverkehr, dem Verkehr von und zum Parkhaus sowie den klima- und lüftungstechnischen Anlagen, die üblicher Weise zum Einsatz kommen, erstellt und dem LUGV am 04.07.2013 zur Stellungnahme übergeben.

#### **- Selbstbindungsbeschluss**

In der Sitzung am 30.07.2013 hat die Stadtverordnetenversammlung mehrheitlich beschlossen, sowohl auf der Seestraße als auch auf der Friedrichstraße unter Verwendung der schalltechnischen Untersuchung von ISU Plan 06 / 2013 eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h bei den zuständigen Verkehrsbehörden zu beantragen.

Bei zukünftigen Baumaßnahmen auf der Seestraße wird die Stadt als Straßenbaulastträger den Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen zur Reduzierung der Lärmemissionen um bis zu 5 dB(A) realisieren.

Bei zukünftigen Baumaßnahmen auf der Friedrichstraße wird die Stadt den Landesbetrieb Straßenwesen als zuständigen Straßenbaulastträger auf Grund der bereits hohen Vorbelastung ohne das City Center auffordern, eine lärmindernde Fahrbahnoberfläche zur Reduzierung der Lärmemissionen um bis zu 5 dB (A) einzubauen.

#### **- Abwägungs- und Satzungsbeschluss, Mitteilung des Abwägungsergebnisses**

Die Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wurden in der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung am 30.07.2013 im Rahmen der Abwägung behandelt. Den Vorschlägen der Verwaltung zum Umgang mit den Anregungen im weiteren Planverfahren bzw. die Begründung zu den Abwägungsvorschlägen wurden durch die Stadtverordnetenversammlung zugestimmt.

Da sich aus den einzelnen Abwägungsbeschlüssen zu den vorgebrachten Anregungen keine wesentlichen Änderungen des B-Plans ergeben, ist kein weiteres Beteiligungsverfahren erforderlich.

In gleicher Sitzung wurde durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, den entsprechend der Abwägungsbeschlüsse modifizierte Entwurf zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 17 der Stadt Erkner „City Center Erkner“ einschließlich Planbegründung und Umweltbericht gemäß § 10 Abs. 1 BauGB als Satzung.

Die Mitteilung der Abwägungsergebnisse erfolgte mit Schreiben vom 24.09.2013.

## **I.5 Rechtsgrundlagen**

- Das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juli 2011 (BGBl. I S. 1509)
- Die Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.1990, zuletzt geändert durch Art.3 des Gesetzes vom 22.04.1993 (BGBl. I, S. 466)
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts - Planzeichenverordnung - (PlanzV) vom 18. Dezember 1990, BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.Juli 2011 (BGBl. I S. 1509).
- Brandenburgische Bauordnung (BbgBO i.d.F. der Bekanntmachung vom 17.09.2008, GVBl. I S. 226, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. November 2010 (GVBl.I/10, [Nr. 39]



## **Anlagen zur Begründung**

### **Anlage 1:**

**Anpassung der verkehrlichen Grundlagen des Bebauungsplanes City Center Erkner (CCE), Ingenieurgruppe IVV GmbH, Mai 2013**

### **Anlage 2:**

#### **Anlage 2.1**

**Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 17 „City Center Erkner“ - 1. Änderung Teil I, ISU Plan, Berlin 06/2013**

#### **Anlage 2.2**

**Schalltechnische Untersuchung B-Plan Nr. 17 „City Center Erkner“ - 1. Änderung Teil II, ISU Plan, Berlin 06/2013**