

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 "Neue Hakeburg"

Abwägungsprotokoll
zu den Stellungnahmen im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit § 3 Abs. 2 BauGB

Legende

Spalte „Lfd. Nummer“:

Bei der Weitergabe personenbezogener Daten im Rahmen der Abwägung (*hier*: Namen und Anschriften der Einwender) ist § 10 Brandenburgisches Datenschutzgesetz (BbgDSG) zu beachten. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind im Abwägungsprotokoll daher lediglich nummeriert und ohne Namen und Anschriften der Einwender wiedergegeben. Der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen wird getrennt zum Abwägungsbeschluss ein vertraulich zu behandelndes Schlüsselverzeichnis übergeben, in dem die fortlaufenden Nummern aus dem Abwägungsprotokoll den jeweiligen Einwendern namentlich zugeordnet sind.

Spalte "weitere Bearbeitung" (Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung):

P	=	Änderung der Planzeichnung
L	=	Änderung der Legende
T	=	Änderung / Ergänzung der textlichen Festsetzungen bzw. textlichen Hinweise
B	=	Änderung der Begründung / Aufnahme von Hinweisen in die Begründung
H	=	Sonstiger Handlungsbedarf
K	=	Keine Abwägung, da keine abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt
N	=	Nichtberücksichtigung
V	=	Vorschlag wurde bereits berücksichtigt
Z	=	Zurückweisung der Argumentation

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
1	27.04.2017	Ziel der Gemeinde sollte sein die Hakeburg zu erhalten und zu sanieren! Bei der Baudurchführung seitens des Investors sollte daher die Sanierung vorrangig gegenüber der beiden Neubauten durchgeführt werden. Darauf sollte die Gemeinde bestehen. Es ist dringend zu verhindern, dass der Investor nur die „Filetstücke“ verkauft.	In den städtebaulichen Vertrag wird eine Regelung aufgenommen, wonach die Nutzungsaufnahme der Neubauten erst zulässig ist, wenn die Sanierung der Gebäudehülle und des Daches der Hakeburg abgeschlossen ist. Der Anregung wird damit gefolgt.	H
2	26.04.2017	Ich finde es nicht richtig so großflächig eine private Parkanlage zu erlauben. Die Abgrenzung wird die Naturatmosphäre für Spaziergänger unten am Wasser zerstören. Es sollte doch besser sein, die private Fläche auf die Mauer der Burganlage zu begrenzen.	Die Grundstücke auf dem Seeberg stehen bereits bisher in Privateigentum. Das gilt auch für die Flächen, die im Bebauungsplan als private Parkanlage festgesetzt werden sollen. Die Abgrenzung zwischen privater Parkanlage und Fläche für Wald ist unverändert aus dem rechtsverbindlichen Bebauungsplan KLM-BP-025 übernommen. Die Fläche südlich der Burg ist im Bestand weniger dicht bewaldet als die westlich und östlich angrenzenden Waldflächen, in Anlehnung an die historische Situation soll hier auch weiterhin eine parkartige Gestaltung möglich sein, die Blickbeziehungen zwischen Burg und See ermöglicht. Der Naturcharakter der Fläche bleibt auch bei einer Parkanlage erhalten. Abweichend vom bisherigen Planungsrecht wird mit dem Bebauungsplan KLM-BP-025-2 eine Regelung neu aufgenommen, dass in einem 20 Meter breiten Streifen nördlich des Uferwegs Einfriedungen vollständig ausgeschlossen werden, um das Naturerlebnis für Spaziergänger auf dem Uferweg nicht zu beeinträchtigen. Dem Belang wurde insoweit teilweise Rechnung getragen.	N / V
3	05.05.2017	Die Anwohner der Straße „Am Hochwald“ begrüßen es grundsätzlich, dass nach mehr als 20 Jahren erfolgloser Suche nach Nutzungen der „Neuen Hakeburg“ jetzt ein Nutzungskonzept vorliegt, das eventuell Chancen auf Realisierung hat. Wir als Anwohner haben über 20 Jahre immer wieder, bisher erfolgreich gegen die geplanten Lösungen interveniert, dies jedoch nicht, weil wir Lösungen verhindern wollten, sondern weil alle bisherigen Planungen ein Nutzungskonzept enthielten, für das die Zuwegungsfrage nicht geklärt war. Immer wieder versuchte man „auf kaltem Wege“ die als Zuwegungsstraße nicht geeignete	Die westliche Zuwegung zur Neuen Hakeburg liegt nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-025 und ist nicht Gegenstand seiner Festsetzungen. Die in der Stellungnahme geäußerten Einschätzungen treffen darüber hinaus auch nicht zu. Es ist vielmehr so, dass die Erschließungsfrage seit 2009/2010 verbindlich geregelt ist: Der Bebauungsplan KLM-BP-025 „Seeberg“ ist mit Bekanntmachung im Amtsblatt für die Gemeinde Kleinmachnow am 16.04.2010 in Kraft getreten. In ihm ist die westliche Zufahrt zur Neuen Hakeburg als Fläche für Wald dargestellt. In einer Waldfläche sind auch Waldwege zulässig. Überlagert ist die Festsetzung als Waldfläche mit einer mit ei-	K Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Straße „Am Hochwald“ auszuweisen. Dies musste immer auf Widerstand stoßen.</p> <p>Wir müssen leider feststellen, dass erneut eine Planung durchgeführt wird, die die Zuwegung nicht regelt, im Gegenteil die Straße „Am Hochwald“ wieder öffnen soll.</p> <p>Die Anwohner „Am Hochwald“ intervenieren dagegen und werden alle rechtlichen Mittel einsetzen, um dies zu verhindern.</p> <p>Im Einzelnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Flächennutzungsplan KLM-FNP-16 umfasst das Torgebäude und die Neue Hakeburg mit Nebengebäuden, der Bebauungsplan KLP-BP-025-2 präzisiert die Neuabgrenzung des Geltungsbereiches und umfasst zusätzlich die ausgebaute Straße von der Neuen Hakeburg zum Torhaus. • Eine Zuwegung über den westlichen Waldweg ist weder Bestandteil des FNP noch des BP • Die Adresse der Neuen Hakeburg lautet nach der durch die Gemeinde durchgeführten hoheitlichen Änderung der Straßenbezeichnungen nicht mehr „Am Hochwald“ sondern „Karl Marx Str.“ Eine Ableitung, die Adresse der Burg lautet Am Hochwald und muss daher auch einen Zugang über die Straße „Am Hochwald“ haben, ist daher nicht mehr zulässig. Wir weisen im Besonderen darauf hin, dass gerade dieser Aspekt bei dem Zugang zur BBIS bis zur Namensänderung der Straße eines der wenigen Argumente der Gemeinde war. Dieses Argument entfällt jetzt. • Der westliche Waldweg ist Eigentum der BBIS. Es kann nicht sein, Zuwegungen über fremdes Eigentum in den FNP und BP zu formulieren, wenn erstens dieser Waldweg nicht Bestandteil des FNP ist 	<p>nem Fahrrecht zu belastenden Fläche. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1.1 des Bebauungsplans KLM-BP-025 für die westliche Zufahrt lautet: „Die Flächen F1, FL1 und FL2 sind mit einem Fahrrecht zugunsten der für die Abfallentsorgung zuständigen Versorgungsträger sowie zugunsten des für die Nutzungen im Sondergebiet SO 3 notwendigen Lieferverkehrs zu belasten. Bei der Begründung des Fahrrechtes können geringfügige Abweichungen von den in der Planzeichnung festgesetzten Flächen F1 und FL1 bis zu einem Maß von 2,0 m zugelassen werden.“ Die Regelung wurde ergänzt durch Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag, den die Gemeinde mit dem Eigentümer für die Maßnahme Hotel Neue Hakeburg schloss. Dieser Vertrag enthält in § 5 außerordentlich detaillierte Regelungen zu den Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Er war Gegenstand umfangreicher Diskussionen in der Gemeindevertretung und wurde dort mit DS-Nr. 021-2/09 am 15.10.2009 in öffentlicher Sitzung beschlossen. Die Inhalte des Vertrages waren (und sind) der interessierten Öffentlichkeit damit zugänglich.</p> <p>Mit dem bestehenden Vertrag hat die Gemeinde die Zufahrtsmöglichkeiten für die Besucher und Nutzer der Burganlage über die öffentliche Straßenverkehrsfläche „Am Hochwald“, also aus Richtung Westen, erheblich eingeschränkt. Sie tat dies insbesondere im Hinblick auf die Belange der Anwohnerschaft der Straße Am Hochwald. Es ist unstrittig, dass diese Einschränkungen beibehalten und im künftigen Städtebaulichen Vertrag zur Wohnnutzung sogar noch deutlich ausgeweitet werden sollen.</p> <p>Auf der Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplans und des städtebaulichen Vertrags wurden entsprechende Grunddienstbarkeiten im Grundbuch eingetragen. Nach geltender Rechtslage ist somit für große Fahrzeuge, die wegen ihrer Größe das Torhaus nicht passieren können, eine Zufahrt von der Straße Am Hochwald über das Grundstück der BBIS zur Neuen Hakeburg zulässig. Die Regelungen sind den Grundstückseigentümern bekannt, die BBIS ist durch die Grunddienstbarkeit verpflichtet, die Nutzung ihres Grundstücks als Zufahrt zum Nachbargrundstück zu dulden. Durch den jetzt aufzustellenden Bebauungsplan KLM-BP-025-2 ändert sich an dem bestehenden Fahrrecht nichts. Die Darstellungen im Flächennutzungsplan sind für die Zulässigkeit von Vorhaben und der Grundstückszufahrt ohne Relevanz.</p>	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>und mit dem Eigentümer gar keine Vereinbarung existiert. Unsere Rücksprache mit der BBIS ergab, dass die BBIS von der Nutzung dieses Waldweges als Zuwegung nichts bekannt ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Auf Seite 60 (2.3) des FNP/BP steht „Es besteht „Fahrrecht“ für den Waldweg.“ Weiterhin: „Baustellenfahrzeuge können den Waldweg passieren.....“. Dies ist nicht zulässig, da der Waldweg nicht als Straße gewidmet ist und auch nicht gewidmet werden soll/darf, denn sie ist nicht im Geltungsbereich der Änderungen. • Es gibt keine Veranlassung, Baustellenfahrzeuge über den Waldweg passieren zu lassen, da die Hakeburg über eine eigene Straßenanbindung, gut ausgebaut, zur Karl Marx Str. verfügt. Dieser Punkt berührt im Besonderen die Anwohner „Am Hochwald“. Es wäre zu erwarten, dass dieser Schwerlastverkehr, der dann sicherlich über mehrere Jahre Bauzeit erfolgen würde, den Zustand der Straße „Am Hochwald“ endgültig ruiniert. Und dann sollen wohl die Bürger dieser Straße die Modernisierung bezahlen? Dieses ist absurd und wir kündigen Ihnen dauerhaften Widerstand an. • Auf Seite 7 (2.4) des FNP/BP heißt es „Fahrzeuge, die aufgrund der Größe des Torhauses nicht passieren können, .I... Straße Am Hochwald“. Dieses Argument ist mittlerweile 20 Jahre alt. Es gibt zwei Alternativen für das Torhaus, beide wurden 20 Jahre ausreichend diskutiert: <ul style="list-style-type: none"> - Absenkung des Straßenniveaus unter dem Tor um ca. 20-30 cm und das Durchfahrtproblem ist gelöst. Ist ein Baustatiker eingeschaltet worden, um zu untersuchen, was es kosten würde, das Torhaus bei dieser Maßnahme zu stabilisieren? - Ein ca. 3m breiter Umgehungsstreifen um das Tor. 	<p>Nach derzeitigem Kenntnisstand muss von dem bestehenden Fahrrecht voraussichtlich nicht oder nur in besonderen Fällen Gebrauch gemacht werden: Der derzeitige Grundstückseigentümer plant, die Abfallbehälter am Sammeltag zum Torhaus an der Karl-Marx-Straße zu verbringen, sodass die Müllfahrzeuge die Grundstücke auf dem Seeburg nicht befahren müssen. Ein Fahrversuch am 09.03.2017 hat darüber hinaus gezeigt, dass Feuerwehrfahrzeuge die Durchfahrten am Torgebäude und die Hofeinfahrt an der Hakeburg von Osten befahren können. Auf eine Ertüchtigung der westlichen Zufahrt für eine regelmäßige Nutzung durch schwere Fahrzeuge kann somit verzichtet werden. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall eine Nutzung der westlichen Zufahrt für größere Fahrzeuge, die das Torhaus nicht passieren können, notwendig wird, etwa während der Bauphase für Baustellenfahrzeuge.</p> <p>Die geplante Nutzungsart – Allgemeines Wohngebiet – ist jedoch keinesfalls mit regelmäßigem Schwerlastverkehr verbunden, der über das in einer Wohnstraße übliche und hinzunehmende Maß hinausgeht. Die Straße Am Hochwald ist dem öffentlichen Verkehr gewidmet. Ein seltenes Befahren der Straße durch große Fahrzeuge ist im Rahmen dieser Widmung jederzeit zulässig und den Anwohnern zumutbar. Straßenausbauten und -sperrungen sind hierfür nicht erforderlich. Die Straße wird bereits heute beispielsweise durch Müllfahrzeuge befahren und ist dafür ausreichend ausgebaut und belastungsfähig.</p> <p>Die Vermutungen bezüglich der Adressbezeichnung der Neuen Hakeburg treffen nicht zu: Die Neue Hakeburg war bisher weder der Straße „Am Hochwald“, noch der Karl-Marx-Straße zugeordnet. Die richtige Anschrift lautet von jeher „Zehlendorfer Damm 185“. Hieran war und ist keine Änderung vorgesehen.</p> <p>Es ist auch nicht richtig, dass bei der ursprünglichen Abwägungsentscheidung im Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025 die Adressbezeichnung der Grundstücke eine Rolle spielte, vielmehr beruhte die Entscheidung auf fachlichen Überlegungen, wie die Erschließung unter Berücksichtigung aller Belange am verträglichsten abgewickelt werden kann. So würde eine Umfahrung des Torhauses erhebliche, vermeidbare Eingriffe in geschützte Biotope erfordern und kommt deswegen nicht in Betracht.</p>	<p>N</p> <p>Z, N</p>

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Der Prüfbericht der Fa. Ahner/Brehm vom März 2017 weist die Problematik zwar auf, gleichzeitig lässt er aber eine realistische Kostenabschätzung der Maßnahme zu. Hat die Gemeinde hier einmal eine realistische Kostenanalyse einschl. der Ersatzpflanzungen gemacht?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wir möchten nicht vergessen, darauf hinzuweisen, dass die Straße „Am Hochwald“ aus mehreren Gründen als Zuwegung für den Schwerlastverkehr während der Bauphase nicht geeignet ist: <ul style="list-style-type: none"> - Die Straßenbreite 5 m gestattet nicht den gefährlosen Gegenverkehr dieser Fahrzeuge. Mindestabstände sind nicht gesichert. - Der Straßengrund ist nicht belastungsfähig. - Der Fußgängerstreifen ist mit 80-90 cm zu schmal, Fußgänger weichen bei Fußgänger-Gegenverkehr, Kinderwagen etc., auf die Fahrbahn aus, LKW weichen bei Gegenverkehr auf die ebenfalls nicht belastbaren Bürgersteige aus - Die Straße ist ein intensiv genutzter Schulweg für die Schulen auf dem Seeberg. - Um eine gesetzlich vorgeschriebene Straße für den Schwerlastverkehr zu erreichen, müsste die Straße a) für den Schwerlastverkehr ertüchtigt werden und b) dürfte der Schwerlastverkehr nur zu bestimmten Zeiten (nie zu Schulwegzeiten) unter Vollsperrung der Straße vonstatten gehen. Diese Kosten unter a) und b) würden nicht nur uns Anwohner, sondern auch den Bund der Steuerzahler interessieren. <p>Alle diese Argumente bestätigen uns wieder einmal, dass die Gemeinde Planungen durchführt, ohne sich über die Konsequenzen der Zuwegung Gedanken zu machen oder sie spekuliert bewusst darauf, dass es keiner merkt. Das eine ist dilettantisch, das andere unwürdig für die Gemeinde.</p>	<p>Auch aus Sicht des Plangebers kann eine Absenkung der Durchfahrt durch das Torhaus eine geeignete Maßnahme darstellen, um die Zufahrtsmöglichkeit für größere Fahrzeuge aus Richtung Osten zu verbessern.</p> <p>Nach einer in Abstimmung mit den Denkmalbehörden durchgeführten Untersuchung (Schürfung) im Bereich der Durchfahrt steht die denkmalrechtliche Erlaubnis für eine Absenkung in Aussicht. Nach Sichtung von Fotos der Schürfen ist zu vermuten, dass die Tore in der Vergangenheit am unteren Rand eingekürzt worden sind. Bei einer Absenkung der Tordurchfahrt könnten die Torblätter wieder auf ihre historischen Maße gebracht werden.</p> <p>Die Untere Denkmalschutzbehörde stimmte dieser Variante am 19.04.2018 zu. Einer die verkehrliche Erschließung der Neuen Hakeburg aus Richtung Osten deutlich vereinfachenden Absenkung steht damit nichts entgegen.</p> <p>Dennoch kann es im Einzelfall erforderlich werden, dass größere Fahrzeuge die Neue Hakeburg erreichen müssen, wie z.B. Kräne. Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 getroffene Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Zufahrt über die Straße Am Hochwald möglich sein soll und alle anderen Fahrzeuge die Hauptzufahrt durch das Torhaus nutzen sollen, wird daher aufrecht erhalten.</p>	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 – 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
4	04.06.2017	<p>1. Vorbemerkung</p> <p>Die von der betroffenen Planung für das Gelände der Neuen Hakeburg betroffenen Anwohner der Straße „Am Hochwald“ legen großen Wert darauf, dass sie alle Bemühungen der Gemeinde und eventueller Investoren unterstützen, das Areal der Neuen Hakeburg aufzuwerten und eine wirtschaftliche Nutzung zu ermöglichen.</p> <p>Wir intervenieren nicht gegen Bauplanungen auf dem Gelände.</p> <p>Wir legen aber großen Wert darauf, dass jede Bauplanung mit einer umsetzbaren und für alle akzeptablen Zuwegungsregelung verbunden sein muss. Die Erfahrung der letzten 20 Jahre haben leider gezeigt, dass alle Investitionspläne unter anderem an dieser Frage scheiterten.</p> <p>Unser Widerstand gegen die westliche Zuwegung konzentriert sich auf diese und nur diese Frage.</p> <p>Wir haben unsere Argumente mit der fristgerechten Abgabe unseres Widerspruches mit Datum vom 5.5.2017 vorgelegt.</p> <p>Es ist nicht nur unsere Absicht, einen Widerspruch zu formulieren, sondern wir wollen auch einen aktiven Beitrag für eine Lösung der Probleme leisten. Diesem Zweck dient das vorliegende Papier.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Sie bestätigen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans.</p> <p>Es ist nicht richtig, dass die bisherigen Investitionsabsichten unter anderem an der Frage der Erschließung scheiterten. Vielmehr war es der Grundstückseigentümerin nach Inkrafttreten des Bebauungsplans KLM-BP-025 im Jahr 2010 nicht gelungen, Investoren für die festgesetzte Hotelnutzung zu gewinnen, während ihr Interessenbekundungen für eine Wohnnutzung vorlagen. Dies war Anlass für die Durchführung des Bebauungsplan-Verfahrens KLM-BP-025-2 zur Änderung der Nutzungsart für die Neue Hakeburg von „Hotel“ in „Wohnen“. Die Erschließung wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplan-Verfahrens KLM-BP-025 geregelt. Der Bebauungsplan KLM-BP-025-2 nimmt diesbezüglich keine Änderungen vor.</p>	<p>K</p> <p>Z</p>
		<p>2. Gültigkeit des FNP/BP</p> <p>Die Änderung des Flächennutzungsplans für die Neue Hakeburg und der entsprechende Bebauungsplan wurden im Amtsblatt der Gemeinde Kleinmachnow vom 24.03.2017 veröffentlicht und zur Auslage angekündigt. Die Frist für abzugebende Stellungnahmen wurde auf den 5.5.2017 festgelegt.</p>	<p>Die Ausführungen geben den Sachverhalt korrekt wieder.</p>	<p>K</p>

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
weiter 4)		<p>Beide Pläne legen den Gültigkeitsbereich für Flächennutzung und Bebauung gemäß § 34 BauGB fest.</p> <p>[Abbildungen]</p> <p>Damit müssen sich alle zu treffenden Maßnahmen auf die Gültigkeitsbereiche dieser beiden Pläne beschränken. Wir haben verstanden, dass die Bauinvestitionen sich auf den Gültigkeitsbereich des Flächennutzungsplanes beschränken.</p>	<p>Die Bezugnahme auf § 34 BauGB ist nicht korrekt. Der Flächennutzungsplan stellt als vorbereitender Bebauungsplan für das gesamte Gemeindegebiet die geplante Bodennutzung in ihren Grundzügen dar. Bebauungspläne sind aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Innerhalb der Geltungsbereiche rechtsverbindlicher Bebauungspläne bestimmt sich die Zulässigkeit von Vorhaben aus den Festsetzungen des Bebauungsplans (§ 30 BauGB). Außerhalb der Geltungsbereiche von Bebauungsplänen bestimmt sich die Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile nach § 34 BauGB (unbeplanter Innenbereich) und im Außenbereich nach § 35 BauGB. Für die Abgrenzung zwischen unbeplantem Innenbereich (§ 34 BauGB) und Außenbereich (§ 35 BauGB) sind die Darstellungen im Flächennutzungsplan oder Bebauungspläne nicht relevant.</p> <p>Richtig ist, dass die Geltungsbereiche der hier gegenständlichen Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans KLM-FNP-16 und des Bebauungsplans KLM-BP-025-2 nur das Grundstück der Neuen Hakeburg samt Ostzufahrt und nicht die Westzufahrt umfassen. Die westliche Zuwegung von der Straße Am Hochwald ist daher nicht Bestandteil der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2 und – schon wegen der Darstellungssystematik des FNP – auch nicht des FNP-Änderungsverfahrens KLM-FNP-16.</p>	Z
		<p>Die für neue Bauvorhaben erforderliche Zuwegung ist ebenfalls gesichert durch den Gültigkeitsbereich des Bebauungsplanes, der die Zuwegung über die östliche Zufahrt vom Torhaus bis zur Neuen Hakeburg umschließt. In diesem Sinne bestehen gegen die Rechtmäßigkeit der beiden Pläne keine Einwände.</p> <p>In beiden Plänen ist jedoch nicht offengelegt, dass eine temporäre und langfristige Zuwegung über den westlichen Waldweg in Anbindung zur Straße „Am Hochwald“ erfolgen soll. Dies steht nur in der Info 007/17 vom 29.3.2017, die jedoch nicht zur öffentlichen Stellungnahme ausgelegt wurde. Diese Zuwegung liegt außerhalb des Geltungsbereiches der beiden Pläne. Sollte sie Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens sein, so ist sowohl der FNP wie der BP un-</p>	<p>Das Grundstück der Neuen Hakeburg grenzt an das öffentliche Straßenland der Karl-Marx-Straße und des Zehlendorfer Damms. Die Erschließung des Grundstücks ist damit formal gesichert. Die zusätzliche Zufahrt aus Richtung Westen ist keine Voraussetzung für die Zulässigkeit der geplanten Vorhaben.</p> <p>Die westliche Zufahrt liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-025 „Seeberg“, der diese Zufahrt ermöglicht. Im Rahmen dieses Bebauungsplan-Verfahrens wurde darüber hinaus ein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, der ebenfalls Regelungen zur westlichen Zufahrt enthält und in der Gemeindevertretung mit DS-Nr. 021-2/09 am 15.10.2009 in öffentlicher Sitzung beraten und gebilligt wurde. Die Inhalte des Vertrages waren (und sind) der interessierten Öffentlichkeit damit zugänglich, ebenso wie die Inhalte des rechtsverbindlichen Bebauungsplans KLM-BP-025.</p>	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		gültig. Es liegt ein Formalfehler vor, da die Öffentlichkeit darüber nicht informiert wurde.	An dem bestehenden Fahrrecht über die Westzufahrt soll sich nichts ändern. Die westliche Zufahrt muss daher nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-025-2 einbezogen werden. Auf das bestehende Fahrrecht wurde nicht nur in der Info 007/17 hingewiesen, sondern auch in der Begründung des Bebauungsplans KLM-BP-025-2, die öffentlich auslag.	
weiter 4)		Erschwerend kommt hinzu, dass der Waldweg im Eigentum der BBIS ist und der Eigentümer (nach Rücksprache) bis heute über diese Pläne und den Eingriff in seine Eigentumsrechte weder informiert wurde, noch Verhandlungen angeboten wurden.	Es ist nicht richtig, dass die BBIS als Grundstückseigentümerin nicht über das Fahrrecht informiert ist. Vielmehr ist das Fahrrecht bereits als Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen. Zudem war es auch Gegenstand des städtebaulichen Vertrages, den die Gemeinde im Jahr 2009 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 mit der BBIS geschlossen hat.	Z
		Aussagen über Eingriffs- und Ausgleichsregelungen sind nicht getroffen, grundsätzlich gilt dabei ein sogenanntes Verschlechterungsverbot für Natur und Landschaft.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 fand eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung statt. Die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen wurden in diesem Verfahren abschließend festgelegt.	N
		Eine gerichtliche Überprüfung der Inhalte des Flächennutzungsplanes ist für private Personen nicht möglich, da der FNP für sie i. d. R. keine unmittelbare Rechtskraft oder unmittelbare Konsequenzen entfaltet. Der FNP entfaltet erst über einen verbindlichen Bauleitplan (Bebauungsplan), eine Baugenehmigung oder über eine Planfeststellung Rechtswirkung für den Bürger. Für die Zulässigkeit von bestimmten Bauvorhaben im Außenbereich können jedoch die Darstellungen des Flächennutzungsplanes maßgeblich sein. Da in diesem Fall der Flächennutzungsplan eine direkte Rechtsfolge für Privatpersonen hat, ist eine gerichtliche Überprüfung etwa bei der Klage gegen die Nicht-Erteilung einer Anlagengenehmigung durch inzidente Prüfung möglich. Wir stellen daher die Gültigkeit des FNP und BP in Frage und behalten uns Rechtsmittel vor.	Die westliche Zuwegung befindet sich im Geltungsbereich eines Bebauungsplans nach § 30 BauGB (Bebauungsplan KLM-BP-025, rechtsverbindlich seit dem 16.04.2010) und demzufolge nicht im Außenbereich nach § 35 BauGB. Die Zulässigkeit von Vorhaben resultiert demzufolge ausschließlich aus den Festsetzungen des Bebauungsplans, die Darstellungen des Flächennutzungsplans sind diesbezüglich nicht relevant.	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>3. Östliche Zuwegung über das Torhaus</p> <p>3a Zustand Torhaus</p> <p>Das Torhaus steht unter Denkmalschutz, es muss jedoch saniert werden. An der Unterseite des Torbogens sind große Risse über den ganzen Torbogen sichtbar. Damit besteht, wenn nicht schon jetzt, zumindest mittelfristig Einsturzgefahr. Die Eisentore sind verwittert und unbrauchbar.</p> <p>Wenn aber eine Sanierung sowieso erforderlich ist, kann im Rahmen der Sanierung auch eine Stabilisierung der Fundamente stattfinden, sodass bautechnisch eine Absenkung der Fahrbahn, wie weiter unten dargestellt für Müllfahrzeuge erforderlich, durchgeführt werden kann.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass schon im bestehenden Zustand die Zufahrt von der Straße erst gerade, dann mit einer Schräge abgesenkt ist. Der derzeitige Höhenunterschied beträgt heute schon ca. 20 cm. Danach steigt die Fahrbahn wieder an. Die Erbauer haben also schon damals wegen der lichten Höhe eine Absenkung der Fahrbahn durchgeführt.</p> <p>Aus unserer Sicht müsste eine weitere Absenkung auch aus Denkmalschutzgründen umsetzbar sein, umso mehr als die Fundamentstabilisierung sowieso erforderlich ist.</p> <p>[Abbildungen]</p>	<p>Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen nicht den Regelungsinhalt des Bebauungsplans.</p> <p>Auch aus Sicht des Plangebers kann eine Absenkung der Durchfahrt durch das Torhaus eine geeignete Maßnahme darstellen, um die Zufahrtsmöglichkeit für größere Fahrzeuge aus Richtung Osten zu verbessern. Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall eine Nutzung der westlichen Zufahrt für große Fahrzeuge erforderlich werden kann. Das bestehende Fahrrecht über die Westzufahrt soll deswegen nicht aufgehoben werden.</p>	K
weiter 4)		<p>3b Durchgeführte Untersuchungen</p> <p>Es wurden folgende Untersuchungen durchgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Müllfahrzeuge und Müllentsorgung 	<p>Die dargestellte Lösung, wonach die Mülltonnen am Abholtag zur Karl-Marx-Straße/Zehlendorfer Damm gebracht werden, entspricht den derzeitigen Planungen des Grundstückseigentümers. Geplant ist eine</p>	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Es wird eine lichte Durchfahrts Höhe von 4 m zuzüglich Sicherheitsabstand gefordert, also ca. 4,20 m. Bei vorhandenen 3,93 m fehlen also 27 cm. Die Fahrbahn müsste also um ca. 30 cm abgesenkt werden.</p> <p>Der Vorschlag, die Mülltonnen von den Bewohnern zum Tor zu einem Sammelplatz zu bringen, zeugt von großer Realitätsferne (3 Tonnen pro Haushalt, 300 m Transport mit Steigung, und das jede Woche bei jeder Witterung)</p> <p>Schlussfolgerung: Die Müllfahrzeuge müssen bis zur Burg fahren können.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Normaler KFZ Verkehr Keine Probleme mit der Toreinfahrt • Rettungsfahrzeuge / Feuerwehr Keine Probleme mit der Toreinfahrt 	<p>Wohnanlage mit gemeinsamen Müllcontainern, nicht jeder Haushalt wird über eigene Mülltonnen verfügen. Die Müllcontainer können von der Hausverwaltung / Hausmeister mit einem entsprechenden Nutzfahrzeug (Kleintransporter, „Multicar“) am Abholtag zum Zehlendorfer Damm transportiert werden.</p> <p>Sofern wider Erwarten diese Lösung nicht realisiert und die westliche Zufahrt für Müllfahrzeuge hergerichtet würde – dies wäre aufgrund des bereits gesicherten Fahrrechtes zulässig – wäre damit im Übrigen keine Zunahme des Verkehrs auf der Straße Am Hochwald verbunden, da die Müllfahrzeuge diese Straße bereits befahren, um den Müll der an dieser Straße anliegenden Grundstücke zu entsorgen.</p>	
weiter 4)		<p>3c Alternative Fahrbahnabsenkung</p> <p>In der Notiz 007/2017 steht, dass die Absenkung der Fahrbahn, um die erforderliche lichte Höhe zu erreichen, technisch schwierig sei. Dies wird bezweifelt, da wie oben bereits erwähnt, eine Sanierung des Tores sowieso erforderlich ist.</p> <p>Es gibt keine Untersuchung zu diesem Punkt. Die reine Vermutung, dass dies schwierig sei, kann nicht dazu führen, dass diese wahrscheinlich beste Alternative nicht geprüft bzw. umgesetzt wird. Wegen der Länge der Zufahrt ist eine Absenkung um 30 cm möglich und auch optisch keine Beeinträchtigung.</p> <p>In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass schon im bestehenden Zustand die Zufahrt von der Straße erst gerade, dann mit einer Schräge abgesenkt ist. Der derzeitige Höhenunterschied beträgt heute schon ca. 20 cm. Danach steigt die Fahrbahn wieder an. Die Erbauer haben also schon damals wegen der lichten Höhe eine Absenkung der Fahrbahn durchgeführt.</p>	<p>Die Vorschläge werden zur Kenntnis genommen. Sie betreffen nicht den Regelungsinhalt des Bebauungsplans.</p> <p>Auch aus Sicht des Plangebers kann eine Absenkung der Durchfahrt durch das Torhaus eine geeignete Maßnahme darstellen, um die Zufahrtsmöglichkeit für größere Fahrzeuge aus Richtung Osten zu verbessern.</p> <p>Nach einer in Abstimmung mit den Denkmalbehörden durchgeführten Untersuchung (Schürfung) im Bereich der Durchfahrt steht die denkmalrechtliche Erlaubnis für eine Absenkung in Aussicht. Nach Sichtung von Fotos der Schürfen ist zu vermuten, dass die Tore in der Vergangenheit am unteren Rand eingekürzt worden sind. Bei einer Absenkung der Tordurchfahrt könnten die Torblätter wieder auf ihre historischen Maße gebracht werden.</p> <p>Die Untere Denkmalschutzbehörde stimmte dieser Variante am 19.04.2018 zu. Einer die verkehrliche Erschließung der Neuen Hakeburg aus Richtung Osten deutlich vereinfachenden Absenkung steht damit nichts entgegen.</p>	K

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Diese Lösung ist für uns die beste Variante, weil damit einerseits eine klare und eindeutige Zuwegung im Sinne von BP und FNP gefunden ist, andererseits keine Eingriffe in Bestände des Landschaftsschutzgebietes erforderlich sind. Ein Zustimmungsvorbehalt durch die Umweltbehörde existiert damit nicht.</p> <p>[Abbildung]</p>	<p>Dennoch ist nicht ausgeschlossen, dass im Einzelfall eine Nutzung der westlichen Zufahrt für große Fahrzeuge erforderlich werden kann. Das bestehende Fahrrecht über die Westzufahrt soll deswegen nicht aufgehoben werden.</p>	
weiter 4)		<p>3d Alternative Nordumgehung Torhaus</p> <p>[Abbildung]</p> <p>Die schon in der Vergangenheit immer wieder diskutierte Möglichkeit einer Nordumfahrung des Torhauses wird auch heute wieder verworfen.</p> <p>Es ist richtig, dass diese Lösung einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet erfordert und damit unter Vorbehalt der Umweltbehörde steht.</p> <p>Es ist auch richtig, dass in diesem Bereich zwei alte Stieleichen mit einem Stammumfang größer 1,5 m stehen, die auch aus unserer Sicht erhaltenswert sind.</p> <p>Es ist jedoch nicht richtig, dass wegen der Eichen und davor stehender Ahorne keine Umgehung gebaut werden kann. Eine Ortsbesichtigung hat ergeben, dass der Abstand zwischen den beiden Schutz würdigen Eichen ca. 10 m beträgt. Eine Umgehungsstraße mit der Breite von 3 m hätte damit immer noch auf jeder Seite je 3,5 m Abstand zu den Eichen. Diese Umgehungsstraße würde direkt auf die Karl Marx Straße führen und die dort stehenden Ahorne ebenfalls nicht tangieren. Im Bereich dieser Straßenführung befinden sich ansonsten Strauchwerk und einige wenige Bäume mit sehr geringem Stammumfang.</p>	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach keine Umfahrung um das Torhaus hergestellt werden soll und stattdessen für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde im Jahr 2010 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2.</p> <p>Aus der Stellungnahme gehen keine neuen Belange hervor, die Anlass für eine Überprüfung der damaligen Abwägungsentscheidung geben.</p> <p>Zur Richtigstellung sei nur auf folgenden Punkt hingewiesen: Eine nördliche Umfahrung des Torhauses würde die Herstellung einer völlig neuen Straße im Landschaftsschutzgebiet erfordern, während die Westzufahrt bereits vorhanden ist und lediglich ertüchtigt werden müsste. Die Fläche nördlich des Torhauses ist durch einen dichten Waldbestand geprägt, der nicht nur aus den besonders wertvollen Eichen besteht und der für die Nordumfahrung des Torhauses teilweise gerodet werden müsste. Ob die Eichen erhalten werden könnten, ist zumindest fraglich, da bei einer neuen Fahrbahn mit den erforderlichen Kurvenradien der Wurzelraum der Bäume voraussichtlich beeinträchtigt würde. Die Umfahrung des Torhauses wird daher als erheblicherer und vermeidbarer Eingriff in Natur und Landschaft gewertet. Diese Erschließungsvariante wurde daher in der Abwägung des Bebauungsplans KLM-BP-025 verworfen.</p>	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Bewertung: Die Nordumfahrung ist möglich, die schützenswerten Eichen und Ahorne sind unberührt, es ist aber ein Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet und bedarf der Zustimmung der Umweltbehörde. In der Güterabwägung sind jedoch die Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet bei Nutzung der östlichen Zufahrt deutlich niedriger. Während hier ca. 20 m Wegstrecke versiegelt werden müssen, sind es am westlichen Waldweg ca. 350 m dauerhafte Versiegelung mit ebenfalls Genehmigungsvorbehalt der Umweltbehörde und schwerwiegendem Eingriff nicht nur in das Landschaftsschutzgebiet sondern auch in die Eigentumsrechte der BBIS und die Auswirkungen auf die Straße Am Hochwald.</p>		
weiter 4)		<p>3e Alternative über Zugang zur Schopfheimer Allee</p> <p>Es gibt eine weitere Alternative über die Wegverbindung Schopfheimer Allee zum Torhaus.</p> <p>[Abbildung]</p> <p>Diese Wegverbindung ist ca. 300 m lang, davon ca. 150 m mit Beton Belag versiegelt, ca. 150 m unbefestigter Waldweg. Sie beginnt an der Schopfheimer Allee und endet 5 m vor der östlichen Zufahrt hinter dem Torhaus. Die Wegverbindung ist ca. 5 m breit ohne „störende Bäume“.</p> <p>Seltsamerweise wird dieser Weg in dem Straßenverzeichnis von 2017 von Google Map, TomTom und anderen Navisystemen als „Am Hochwald“ bezeichnet. Rückfragen an die Gemeinde zur Klärung dieser Straßen-Bezeichnungen waren bisher erfolglos – ohne Antworten.</p> <p>Natürlich ist dies auch Landschaftsschutzgebiet, aber hier müssten lediglich 150 m und nicht 350 m versiegelt und tragfähig gemacht werden. In der Güterabwägung eine bessere Lösung als die westliche Zufahrt.</p>	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg ausnahmsweise möglich sein soll, wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 im Jahr 2010 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2.</p> <p>Die Westzufahrt ist bereits vorhanden und befahrbar und muss für größere Fahrzeuge lediglich hergerichtet (geringfügig ertüchtigt) werden. Der Weg von der Schopfheimer Allee in Richtung Torhaus (Eichenallee) ist hingegen im südlichen Abschnitt unbefestigt und beidseitig mit dichtem Unterholz bewachsen. Ein Ausbau dieses Weges wäre mit erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und hätte eine zusätzliche Zerschneidung des Landschaftsraums zur Folge. Unter anderem müsste die Spitzkehre im Einmündungsbereich westlich des Torhauses im Hinblick auf die Schleppkurven größerer Fahrzeuge erheblich ausgebaut werden. Fraglich ist, ob ein derartiger Wegeausbau von der Forstbehörde noch als ‚Waldweg‘ toleriert würde, oder ob nicht dafür eine Waldumwandlung notwendig wäre. Nicht zuletzt stehen die Restriktionen der Landschaftsschutzgebietsverordnung</p>	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		Leider wurde dies nicht untersucht.	<p>einem solchen Vorhaben entgegen. Aus diesen Gründen wurde eine Nutzung dieses Weges in der Abwägung zum Ursprungsplan von vorneherein ausgeschlossen.</p> <p>Die Straßenbezeichnung in Navigationssystemen liegt nicht im Einflussbereich der Gemeinde und ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p>	K
weiter 4)		<p>.4 Westliche Zuwegung über den Waldweg zur Straße „Am Hochwald“</p> <p>4a Rechtmäßigkeit</p> <p>Weder FNP noch BP weisen eine geplante Zuwegung über den westlichen Waldweg aus. Die Planung ist daher für diesen Lösungsvorschlag unabhängig von anderen Argumenten, die gegen diese Lösung sprechen, unvollständig und damit falsch.</p>	<p>Die westliche Zufahrt liegt im Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-025 „Seeberg“, der mit Bekanntmachung im Amtsblatt für die Gemeinde Kleinmachnow am 16.04.2010 in Kraft getreten ist. In ihm ist die westliche Zufahrt zur Neuen Hakeburg als Fläche für Wald dargestellt. In einer Waldfläche sind auch Waldwege zulässig. Überlagert ist die Festsetzung als Waldfläche mit einer mit einem Fahrrecht zu belastenden Fläche. Die textliche Festsetzung Nr. 5.1.1 des Bebauungsplans KLM-BP-025 für die westliche Zufahrt lautet: „Die Flächen F1, FL1 und FL2 sind mit einem Fahrrecht zugunsten der für die Abfallentsorgung zuständigen Versorgungsträger sowie zugunsten des für die Nutzungen im Sondergebiet SO 3 notwendigen Lieferverkehrs zu belasten. Bei der Begründung des Fahrrechtes können geringfügige Abweichungen von den in der Planzeichnung festgesetzten Flächen F1 und FL1 bis zu einem Maß von 2,0 m zugelassen werden.“ Die Regelung wurde ergänzt durch Vereinbarungen im städtebaulichen Vertrag, den die Gemeinde mit dem Eigentümer für die Maßnahme Hotel Neue Hakeburg schloss. Dieser Vertrag enthält in § 5 außerordentlich detaillierte Regelungen zu den Zufahrtsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Er war Gegenstand umfangreicher Diskussionen in der Gemeindevertretung und wurde dort mit DS-Nr. 021-2/09 am 15.10.2009 in öffentlicher Sitzung beschlossen.</p> <p>Die Inhalte des Vertrages waren (und sind) der interessierten Öffentlichkeit damit zugänglich, ebenso wie die Inhalte des rechtsverbindlichen Bebauungsplans KLM-BP-025.</p>	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
			<p>Der Bebauungsplan KLM-BP-025-2 soll den rechtsverbindlichen Bebauungsplan KLM-BP-025 nunmehr für Teilbereiche ändern (Änderung der Nutzungsart für die Neue Hakeburg von Hotel in Wohnen). Sein Geltungsbereich umfasst nur die Flächen, auf denen Änderungen an den bestehenden Festsetzungen vorgenommen werden. Da sich an der Festsetzung für die westliche Grundstückszufahrt nichts ändert, ist diese nicht Bestandteil des Geltungsbereichs des Bebauungsplans KLM-BP-025-2. Hier gelten die Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025 fort.</p>	
weiter 4)		<p>Der Waldweg liegt außerdem im Eigentumsbereich der BBIS. Die Vertretung der BBIS informierte uns, dass ihr Planungen zur Nutzung dieses Weges weder bekannt sind noch man Gespräche angekündigt hat.</p> <p>Der Lösungsvorschlag wäre damit ein Eingriff in die Eigentumsrechte der BBIS, zumal dieser wegen anderer Alternativlösungen vermeidbar ist.</p>	<p>Es ist nicht richtig, dass die BBIS als Grundstückseigentümerin nicht über das Fahrrecht informiert ist. Vielmehr ist das Fahrrecht bereits als Grunddienstbarkeit im Grundbuch eingetragen. Zudem war es auch Gegenstand des städtebaulichen Vertrages, den die Gemeinde im Jahr 2009 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 mit der BBIS geschlossen hat.</p> <p>Richtig ist, dass der Grundstückseigentümer der Neuen Hakeburg derzeit nicht beabsichtigt, von dem Fahrrecht Gebrauch zu machen und den westlichen Weg auszubauen. Deswegen hat er diesbezüglich aktuell keine Gespräche mit der BBIS geführt oder angekündigt.</p> <p>Im Übrigen würde die oben vorgeschlagene Alternativlösung 3e (Ausbau der Eichenallee von der Schopfheimer Allee zum Torhaus) ebenfalls über das Grundstück der BBIS verlaufen. Für diesen Weg besteht kein Fahrrecht, d.h. diese Lösung würde tatsächlich in Eigentumsrechte der BBIS eingreifen.</p>	Z
		<p>4b Eingriff ins Landschaftsschutzgebiet</p> <p>Die Nutzung dieses Waldweges für LKW Schwerverkehr stellt einen schwerwiegenden Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet dar und steht damit unter Genehmigungsvorbehalt der Umweltbehörde.</p> <p>Diese Genehmigung muss verweigert werden, weil</p> <ul style="list-style-type: none"> • es andere Alternativen gibt, die geringfügige Auswirkungen auf den Landschaftsschutz haben, • eine dauerhafte Landschaftsversiegelung von 3m Breite und ca. 350 m Länge erforderlich ist, 	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde bereits im Jahr 2010 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2. Aus der Stellungnahme gehen keine neuen Belange hervor, die Anlass für eine Überprüfung der damaligen Abwägungsentscheidung geben.</p>	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<ul style="list-style-type: none"> • ein naturnaher Rückbau nicht stattfinden wird, wie weiter unten begründet und nachgewiesen, • die normative Kraft des Faktischen hier den Landschaftsschutz zerstört, wie ebenfalls weiter unten begründet. <p>Es sei uns gestattet auf eine interessante Parallellität hinzuweisen. Zurzeit wurde in der Gemeinde das Parken auf den breiten Seitenstreifen selbst im Zufahrtsbereich zu den Grundstücken verboten und mit einer Ordnungswidrigkeit belegt. Als Begründung wurde unter anderem die Verdichtung der Sandwege durch Fahrzeuge genannt. Man kann über die Angemessenheit dieser Regelung streiten, der Ansatz ist jedoch verständlich.</p> <p>Misst hier die Gemeinde mit unterschiedlichem Maß?</p> <p>Ist eine dauerhafte Verdichtung und Versiegelung eines Waldweges von ca. 3 m Breite und 350m Länge im Gegensatz zu der obigen Parkregelung vertretbar? Oder ist dies durch andere Interessen geprägt?</p>		
		<p>4c. Normative Kraft des Faktischen</p> <p>In dem Informationsblatt Info 007 /17 ist auf Seite 8 formuliert: „Der westlichste, mit Betonbelag befestigte Abschnitt grenzt laut Kartierung von 1999 an einen ‚Kiefernwald trockenwarmer Standorte‘, der allerdings seitdem relativem Nutzungsdruck ausgesetzt ist, so dass die damalige Naturnähe heute zumindest fraglich erscheint“</p> <p>Diese Bewertung bedarf zweierlei Kommentierungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wenn durch relativen Nutzungsdruck im Laufe der Jahre eine damalige Naturnähe fraglich ist, und somit – so verstehen wir den Kommentar – eine Aus- 	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde bereits im Jahr 2010 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2. Aus der Stellungnahme gehen keine neuen Belange hervor, die Anlass für eine Überprüfung der damaligen Abwägungsentscheidung geben.</p> <p>Zur Richtigstellung sei nur auf folgende Punkte hingewiesen: Die Naturnähe einer Waldfläche ist nicht das alleinige Kriterium zur Ausweisung eines Landschaftsschutzgebietes; insofern besteht keine Veranlassung, den gegenwärtigen Schutzstatus in Frage zu stellen.</p>	<p>N</p>

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>weisung als Landschaftsschutzgebiet nicht mehr sinnvoll ist, braucht man nur den gesamten Waldweg einer über ca. 5 Jahre währenden Nutzung durch Schwerlastverkehr unterziehen mit Versiegelung des Bodens, Belastungsfähigkeit durch Stahlplatten und ähnlichem. Damit entfällt automatisch eine heutige noch vorhandene Naturnähe und ein Landschaftsschutz wird dann offensichtlich automatisch fraglich.</p> <p>Das ist normative Kraft des Faktischen! Man muss nur lange genug ein Problem ignorieren, dann erübrigen sich alle Argumente.</p> <p>Ist es Absicht der Gemeinde, durch normative Kraft des Faktischen die Argumente der Bürger auszuhebeln?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kiefernwald trockenwarmer Standorte. Auch eine Kartierung von 1999 sollte man überprüfen und dies ist ganz einfach durch eine Ortsbegehung umzusetzen. <p>In dem mit Beton Belag befestigten Bereich, ca. 150 m sind insgesamt 3 Kiefern in größerem Abstand zu finden, ansonsten reine Laubbewaldung, also kein Kiefernwald. Im Übrigen in der gleichen Dichte und Naturnähe wie im weiteren Verlauf des nicht befestigten Waldweges.</p> <p>Wir erlauben uns daher, die Kompetenz dieser Bewertung in Frage zu stellen. Sie hält keiner Überprüfung statt. Wir sind gerne bereit, zur Entlastung der Gemeinde entsprechendes Bildmaterial zur Verfügung zu stellen.</p> <p>[Abbildungen]</p>	<p>Im genannten Informationsblatt 007/2017 wird das Ergebnis der Kartierung von 1999 in Frage gestellt. Da Bürger 4 im Einwand offensichtlich zum gleichen Ergebnis kommt, ist der Einwand nicht nachvollziehbar.</p>	
		<p>4d Rückbauüberlegungen</p> <p>Die schon mehrfach erwähnte Notiz 007/2017 gibt als Prüfergebnis auf Seite 3 an, dass die westliche Zufahrt während der Bauphase zu ertüchtigen ist, Verdichtung,</p>	<p>Nach den derzeitigen Überlegungen des Grundstückseigentümers ist ein Ausbau der westlichen Zufahrt für Liefer- oder Müllfahrzeuge nicht vorgesehen.</p>	<p>Z</p>

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Verbreiterung Schotter und Stahlplatten, Verbreiterung auf 3m mit Sicherheitsabstand. Die Baustellenzufahrt mit diesen für einen Schwerlastverkehr anerkanntermaßen erforderlichen Tragfähigkeitsmaßnahmen sollen nach Ende der Bauphase auf Kosten der Eigentümer wieder zurückgebaut werden.</p> <p>Einerseits ist dies eine löbliche Verpflichtung. Nur sie wird nicht wirksam werden. Wie soll nach dem Rückbau in einen naturnahen Waldweg dann der Waldweg als „alternative Zufahrt für sehr große Lieferfahrzeuge“ genutzt werden können. Durch einen neuen naturnahen Waldweg ohne Bodenstabilisierung? Dieser Waldweg wäre für übergroße Fahrzeuge ungeeignet. Es wird also bei der Versiegelung bleiben, ein Rückbau wäre nicht möglich.</p> <p>Dies gilt im Besonderen bei der Überlegung, dass die Bewohner ihre Mülltonnen (3-5 Stück je Haushalt), jede Woche bei jeder Witterung über 300 m zum Torhaus rollen sollen und zurück. Absolut unrealistisch. Die Müllentsorgung würde dann über den westlichen Waldweg gehen und dazu wäre eine dauerhafte Versiegelung erforderlich. Nix mit Rückbauverpflichtung.</p> <p>Ist wohl nicht zu Ende gedacht. Realistischer erscheint, dass durch die normative Kraft des Faktischen die Naturnähe verschwunden sein wird und die Zuwegung bleibt.</p>	<p>Geplant ist eine Wohnanlage mit gemeinsamen Müllcontainern, nicht jeder Haushalt wird über eigene Mülltonnen verfügen. Die Müllcontainer können von der Hausverwaltung / Hausmeister mit einem entsprechenden Nutzfahrzeug (Kleintransporter, „Multicar“) am Abholtag zum Zehlendorfer Damm transportiert werden.</p> <p>Angesichts der derzeitigen, bereits recht konkreten Planungen des Grundstückseigentümers wurde in der Info 007/2017 davon ausgegangen, dass die westliche Zufahrt allenfalls temporär für den Baustellenverkehr ertüchtigt werden muss. Ob dies tatsächlich erfolgt, steht derzeit noch nicht fest, da die Bauphase nicht Gegenstand der Bauleitplanung ist.</p> <p>Es ist richtig, dass das bestehende Fahrrecht auch einen dauerhaften Ausbau des Weges, z. B. für Müllfahrzeuge erlauben würde und dann kein Rückbau der Befestigung erfolgen würde. Der Weg müsste in diesem Fall entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025 in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau hergestellt werden (z.B. wasserdurchlässiger Asphalt, mit Fugen verlegtes Pflaster).</p> <p>Der bestehende Weg zwischen der Straße Am Hochwald und der Neuen Hakeburg verfügt über eine Fahrbahnbreite, die zwischen 2 m und 4,3 m schwankt (mit einer bis zu 6,5 m breiten Aufweitung) und ist bereits befestigt. Der Wegebelag wechselt zwischen Splitt-/Schotterdecke, Naturstein-Kleinpflaster und Betondecke. Dieser Weg ist auch im Bestand nicht naturnah. Lediglich in Teilbereichen würde bei einer Ertüchtigung der Zufahrt eine Verbreiterung der befestigten Fläche erforderlich. In dem zitierten Info-Papier wird erläutert, dass die betroffenen Flächen keine besondere Naturnähe aufweisen.</p> <p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde bereits im Jahr 2010 im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 getroffen. Eine Rückbauverpflichtung ist hierfür keine Voraussetzung. Die Grunddienbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungs-</p>	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
			plans KLM-BP-025-2. Aus der Stellungnahme gehen keine neuen Belange hervor, die Anlass für eine Überprüfung der damaligen Abwägungsentscheidung geben.	
weiter 4)		<p>4e Schranke zur Einfahrt westliche Zufahrt</p> <p>In der genannten Notiz 007 /2017 ist darauf auf Seite 2 verwiesen. „Zufahrtregelung An der Zufahrt an der Straße „Am Hochwald“ Zugangsschranken am westlichen Ende der Zufahrt unmittelbar angrenzend an die öffentliche Verkehrsfläche sowie an der westlichen Grenze des Baugebietes SO 3 herzustellen, die mit einer Video- und Gegensprechanlage ausgestattet sind, damit der Zugang ferngesteuert geregelt werden kann, alternativ sind gleichwertige andere Lösungen möglich.“</p> <p>Dies ist, der Kommentar sei uns gestattet, ein absurder Vorschlag.</p> <p>Wer soll bei einer Wohnbebauung mit Eigentumswohnungen/Häusern denn die Schrankenbedienung durchführen? Die Bewohner der Wohnungen? Die Schranke kann man sich sparen, sie wird immer offen sein.</p> <p>Einer weiteren Bewertung bedarf dieser Vorschlag nicht.</p>	<p>Es handelt sich bei der zitierten Passage um keinen neuen Vorschlag, sondern um eine bestehende Regelung, die in dem 2009 abgeschlossenen städtebaulichen Vertrag zwischen Gemeinde und Grundstückseigentümerin der Neuen Hakeburg vereinbart wurde. Als gleichwertige Lösung kommt beispielsweise eine abschließbare Schranke in Betracht, bei der nur die Hausverwaltung und berechtigte Fahrzeuge über den Schlüssel verfügen.</p>	K
		<p>5. Straße „Am Hochwald“</p> <p>5a Planung berücksichtigt nicht Auswirkung auf diese Straße (Außenbereich)</p> <p>Planungen innerhalb eines FNP oder BP müssen Auswirkungen nicht nur im sog. „Innenbereich“, sondern auch im sog. „Außenbereich“ berücksichtigen und werten.</p>	<p>Das Grundstück der Neuen Hakeburg und die Westzufahrt liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-025. Die Zulässigkeit von Vorhaben bemisst sich gemäß § 30 BauGB ausschließlich nach den Festsetzungen dieses Bebauungsplans, die Regelungen des § 35 BauGB für die Zulässigkeit von Vorhaben im Außenbereich (z. B. für Anlagen zur Windenergienutzung) sind hier nicht einschlägig.</p>	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Beispielhaft könnte man zwar im Innenhof der Burg einen 150 m hohen Windmühlenmast aufstellen, dies wäre jedoch nicht zulässig wegen der Auswirkungen auf den „Außenbereich“ hinsichtlich Abstandsvorschriften zu Wohnbereichen.</p> <p>Gemäß „Verschlechterungsverbot“ ist die LKW Nutzung der Straße ein wesentlicher Eingriff in die aktuelle Situation Am Hochwald mit Auswirkungen für Natur und Personen auf dieser Straße, mit Erhöhung des Gefährdungspotentials. Die Detailargumentation ist in den folgenden Punkten erläutert.</p> <p>Bei einer Entscheidung in dieser Richtung und fehlender Würdigung der Argumente der Anwohner würde die Gemeindevertretung die erhebliche Erhöhung der Gefährdung von Menschen auf dieser Straße billigend in Kauf nehmen.</p> <p>Die billigende Inkaufnahme stellt aber den Tatbestand der groben Fahrlässigkeit dar.</p>		
weiter 4)		<p>5b Abmessungsprofil der Straße</p> <p>Querschnittssituation der Straße Die Straße Am Hochwald ist 5 m breit, an einzelnen Stellen 5,50 m. Zusätzlich verfügt sie an der südlichen Seite über einen gepflasterten ca. 0,9-1 m breiten Fußweg, auf der nördlichen Seite über einen nicht angelegten ca. 1 m breiten Randstreifen, der jedoch nicht frei begehbar ist.</p> <p>Für die Belastbarkeit dieser Straße ist davon auszugehen, dass nach StVZO § 32 die Breite von Fahrzeugen über alles – ausgenommen Fahrtrichtungsanzeiger und Rückspiegel 2,50 m betragen darf.</p>	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 im Jahr 2010 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2. Zur Richtigstellung der in der Stellungnahme angesprochenen Punkte sei nur auf folgendes hingewiesen:</p> <p>Die Richtlinien für die Anlage von Straßenquerschnitten RAS-Q 96 galten nicht für innerörtliche Straßen, sondern für Außerortsstraßen und sind 2008 außer Kraft getreten. Für innerörtliche Straßen sind die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) relevant.</p>	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Das Bundesministerium für Verkehr hat in seinem Rundschreiben Nr. 28/1996 und StB 13/38.50.05/65 Va 96 vom 15.8.1996 Richtlinien für die Anlage von Straßenquerschnitten RAS - Q 96 erlassen, die Grundlagen für die Abmessungen der Bestandteile des Straßenquerschnittes festlegen.</p> <p>[Abbildung]</p> <p>Dort sind, wie in dem Bild zu ersehen, die Bestandteile</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fahrstreifen • Fahrbahn • Bewegungsspielraum • Seitentrennstreifen • Sicherheitsraum • Rad-/Gehweg <p>definiert. Die Breite eines Bemessungsfahrzeuges beträgt 2,50 m, Der Bewegungsspielraum beträgt je Fahrzeug 0,25 -1,25 m.</p> <p>Die Breite des seitlichen Sicherheitsraumes beträgt bei Geschwindigkeiten <50 km/h 0,75m, Randstreifen gehören konstruktiv zur Fahrbahn und dienen nicht zur Aufnahme von Verkehrsbeanspruchungen. Sie sind mindestens 0,25 m auszubilden. Die Regelbreite von Gehwegen beträgt mindestens 1,50 m.</p> <p>Addiert man diese Mindestzahlen für die Annahmen einer zweispurigen Fahrbahn mit möglichem LKW Verkehr im Gegenverkehr, so kommt man auf eine Mindestbreite von 9,50 m inklusive Bürgersteige.</p> <p>Die aktuelle Straßenquerschnittsbreite beträgt 6,8 m - 7 m inklusive Bürgersteige.</p> <p>Schlussfolgerungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Der Straßenquerschnitt ist gemäß Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr für den geplanten 	<p>Auf der Straße Am Hochwald gilt Tempo 30. Bei der geplanten Gebietsausweisung als Allgemeines Wohngebiet ist nicht mit regelmäßigem Lkw-Verkehrsaufkommen zu rechnen, so dass eine Dimensionierung des Straßenquerschnittes für den Begegnungsfall Lkw/Pkw ausreicht. Der extrem selten zu erwartende Begegnungsfall Lkw/Lkw muss nicht im Regelquerschnitt berücksichtigt werden, sondern kann mit Hilfe von Ausweichstellen (z. B. an Straßeneinmündungen) abgewickelt werden.</p> <p>Die RAS 06 sieht für zweistreifige Fahrbahnen in Erschließungsstraßen eine Regelbreite von 4,50 m - 5,50 m vor. Selbst auf Hauptverkehrsstraßen mit geringer Bedienungshäufigkeit durch Lkw-Verkehr ist demnach eine Fahrbahnbreite von 5,50 m für Begegnungen mit verminderter Geschwindigkeit ausreichend.</p> <p>Die geplante Wohnnutzung an der Neuen Hakeburg unterscheidet sich hinsichtlich des Lkw-Verkehrsaufkommens nicht wesentlich von der vorhandenen Wohnnutzung an der Straße Am Hochwald. Insofern ist nicht mit einer erheblichen Zunahme des Lkw-Verkehrsaufkommens in der Straße Am Hochwald und damit verbunden einer relevanten Zunahme der Gefährdung von Fußgängern zu rechnen.</p>	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Zugangsverkehr mit Gegenverkehr und Schwerlast-LKW-Zulassung nicht geeignet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selbst wenn man beide Fußgängerwege abschaffen würde, somit Fußgängerverbot am Hochwald erlassen würde, wäre der Querschnitt zu schmal. • Bei Gegenverkehr müssen die Fahrzeuge auf die Bürgersteige ausweichen. Dies ist auch durch die bisherigen Erfahrungen bei der Busversorgung der BBIS bewiesen und hat zu schweren Schäden an den Bürgersteigen und deren Befestigungen geführt. Dass dies Realität ist, wird auf nachfolgenden Bildern bewiesen. • Die Fußgänger sind hochgradig gefährdet, da die erforderlichen Sicherheitsabstände nicht zur Verfügung stehen. • Radfahrer sind hochgradig gefährdet aus eben denselben Gründen. <p>Eine Zuwegung über den Hochwald für LKW Verkehr steht damit außerhalb jeder Diskussionsfähigkeit.</p> <p>Fußgängergefährdung Die obigen Erläuterungen zum Straßenquerschnitt sind ein eindeutiger Beweis für die hohe Gefährdung der Fußgänger und Radfahrer. Dies soll noch durch einige Punkte erhärtet werden:</p> <p>Missbrauch der Gehwege durch LKW In den Phasen, in denen trotz der Proteste der Anwohner Busverkehr zur BBIS über diese Straße geführt wurde, hatten die Busfahrer und auch LKW-Fahrer das Problem, bei parkenden Fahrzeugen zu passieren. Sie wichen dabei regelmäßig mit ihren schweren Fahrzeugen auf die Bürgersteige aus und richteten schwere Schäden an den Befestigungen an. Diese sind bis heute zu besichtigen. Fußgänger und Radfahrer wurden dabei gnadenlos zur Seite gedrängt. Ursache hierfür war die Freigabe dieser Straße für den Zubringerbusverkehr in</p>		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Ignoranz der Sachlage, dass der Querschnitt der Straße hierfür nicht geeignet ist.</p> <p>Schmale Bürgersteige Fußgängergegenverkehr ist bei einer Gehwegbreite von 1m de facto nicht möglich, dies gilt insbesondere für Rollstuhlfahrer. Für diese Fälle müssen die Fußgänger auf die Fahrbahn ausweichen. Wenn dann die Straße hoch belastet ist und sogar LKW-Gegenverkehr darauf stattfindet, ist gesicherter Fußgängerverkehr nicht mehr möglich. Diese Situation trifft nicht nur für Rollstuhlfahrer zu, sondern auch für Kinderwagen und für Radfahrer unter 8 Jahren, die den Bürgersteig und nicht die Fahrbahn benutzen müssen/dürfen.</p> <p>In allen diesen Fällen müssen Fußgänger wegen der schmalen Bürgersteige auf den Fahrweg ausweichen.</p> <p>„Am Hochwald“ ist ausgewiesener Wanderweg Im Rahmen der Wanderwegkennzeichnung ist die Straße am Hochwald als Buga-Wanderweg ausgeschildert. Ebenso ist sie ein Teil des beliebten Wanderweges um den Machnower See. Es gibt Tage, an denen diese Wanderwege so intensiv genutzt werden, dass auf der Straße am Hochwald von dem Stahnsdorfer Damm bis zum Eingang Seeberg, mehr als 100 Wanderer gleichzeitig unterwegs sind. Diese wandern auf der Straße, da die Fußgängerstreifen absolut zu schmal sind. Es ist ein großes Attribut für Kleinmachnow, dass es solche Wanderwege gibt. Sie dürfen nicht durch falsche Verkehrskonzepte zerstört werden, sonst entfällt die Zuwegung für Wanderer zum Uferweg, auf dessen Erhalt doch auch die Gemeinde großen Wert legt.</p> <p>Sichere Schulwege - Kindergartenwege Die Gemeinde Kleinmachnow wirbt mit ihrem Engagement für sichere Schulwege. Hierfür werden auch dankbar Auszeichnungen angenommen. Die Straße Am Hochwald ist ein intensiv genutzter Schulweg, dessen</p>		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
weiter 4)		<p>Nutzung sich mit dem Ausbau des Bildungszentrums noch verstärkt wurde. Ebenso wird die Straße als Spazierweg der Kindergärten im nahen Umfeld genutzt. Intensivierung der Verkehrsrate am Hochwald durch zugelassenen LKW-Verkehr gefährden Schüler auf ihrem Schulweg massiv und sind kontraproduktiv.</p> <p>5c. Zustand der Straße</p> <p>Der Fahrbahnzustand der Straße ist durch den vergangenen LKW Verkehr für Baumaßnahmen am Seeberg schon schwer geschädigt worden.</p> <p>Die Anwohner plädieren dafür, im Rahmen von den geplanten Sanierungen das alte klassische Pflaster zu erhalten. Die ist jedoch nur möglich, wenn die Straße nicht weiter geschädigt wird.</p> <p>Und hier gibt es eine Finanzproblematik. Eine Sanierung des bestehenden Kopfstein Pflasters geht im wesentlich zu Lasten der Gemeinde, eine Grundsanieung mit neuem Belag ginge zu einem erheblichen Teil zu Lasten der Anwohner.</p> <p>Die Anwohner der Straße „Am Hochwald“ haben den begründeten Verdacht, dass eine weiter Schädigung der Straße im Sinne des Gemeindehaushaltes ist, da die Gemeinde in diesem Fall die Kosten auf die Anlieger abwälzen können.</p> <p>Hier wird es seitens der Anwohner erheblichen Widerstand geben.</p> <p>5d Verkehrssituation Anliegerstraße/Schulweg</p> <p>Die Problematik der LKW Belastung ist nicht neu. Im Rahmen der vergangenen Baumaßnahmen wurden wir mit Situationen konfrontiert, die in den folgenden Bildern dargestellt sind.</p>		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-025-2 „Neue Hakeburg“

– Auswertung der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 03.04.2017 - 05.05.2017 –

Lfd. Nr.	Stellungnahme vom	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearbeitung
		<p>Bilder sagen mehr als Worte, deshalb ersparen wir uns hier verbale Erläuterungen, die Gemeindevertretung sollte jedoch wissen, dass wir erneut solche Zustände nicht zulassen werden.</p> <p>[Abbildungen]</p>		
weiter 4)		<p>6. Zusammenfassung</p> <p>Wir unterstützen das Ziel der Gemeinde, eine Aufwertung des Seeberggeländes um die neue Hakeburg zu erreichen. Zentrale Frage sind dabei nicht die einzelnen Bauvorhaben, sondern die Zuwegungsregelungen.</p> <p>Hier wurden mehrere Alternativen herausgearbeitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Alternative über die Absenkung der Torhaus Unterführung stellt keine Anforderungen an eine Einschränkung des Landschaftsschutzes und regelt klar und eindeutig die Zugangsregelung für Kraftfahrzeuge aller Art. Sie ist zu bevorzugen • Die nördliche Torhausumgehung ist ohne Auswirkung auf die erhaltenswerten Stileichen möglich, stellt dennoch einen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet dar, jedoch die geringsten Auswirkungen gegenüber den anderen beiden folgenden Alternativen. • Die Nutzung des Waldweges "Am Hochwald" Richtung Schlangenbader Straße ist möglich mit 150 m Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet • Die Lösung über die westliche Zufahrt zur Straße Am Hochwald ist die schlechteste Alternative. Hier müssen 350 m Waldweg dauerhaft versiegelt werden und in der Bauzeit schwerwiegende Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und den Bauzustand der Straße Am Hochwald in Kauf genommen werden. 	<p>Die Abwägungsentscheidung, wonach für große Fahrzeuge eine Nutzung der Westzufahrt von der Straße Am Hochwald zur Neuen Hakeburg möglich sein soll, wurde bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens KLM-BP-025 im Jahr 2010 getroffen. Die Grunddienstbarkeit für die Westzufahrt wurde auf dieser Basis in das Grundbuch eingetragen und ist nicht mehr Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans KLM-BP-025-2.</p> <p>Auch aus Sicht des Plangebers kann eine Absenkung der Durchfahrt durch das Torhaus eine geeignete Maßnahme darstellen, um die Zufahrtsmöglichkeit für größere Fahrzeuge aus Richtung Osten zu verbessern.</p> <p>Nach einer in Abstimmung mit den Denkmalbehörden durchgeführten Untersuchung (Schürfung) im Bereich der Durchfahrt steht die denkmalrechtliche Erlaubnis für eine Absenkung in Aussicht. Nach Sichtung von Fotos der Schürfen ist zu vermuten, dass die Tore in der Vergangenheit am unteren Rand eingekürzt worden sind. Bei einer Absenkung der Tordurchfahrt könnten die Torblätter wieder auf ihre historischen Maße gebracht werden.</p> <p>Die Untere Denkmalschutzbehörde stimmte dieser Variante am 19.04.2018 zu. Einer die verkehrliche Erschließung der Neuen Hakeburg aus Richtung Osten deutlich vereinfachenden Absenkung steht damit nichts entgegen.</p>	K