

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Breitenbach und Katrin Lompscher (LINKE)

vom 20. August 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. August 2013) und **Antwort**

Verkehrslösung Heinersdorf – Planungsstand und Realisierungsperspektiven

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Hat der Senat aktuell die Aufstellung formeller Pläne für eine Verkehrslösung Heinersdorf beschlossen und in welcher Weise gedenkt er das Abgeordnetenhaus darüber zu informieren?

Antwort zu 1: Im Flächennutzungsplan (FNP) Berlin und im Stadtentwicklungsplan Verkehr gemäß Senatsbeschluss und Drs.16/4054 an das Abgeordnetenhaus von Berlin vom 29.03.2011 sind Teilabschnitte der Verkehrslösung Heinersdorf enthalten. Des Weiteren ist die komplexe Verkehrslösung für die Ortslage Heinersdorf im Internetauftritt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zu sehen.

Neben den laufenden Bebauungsplanverfahren XVIII-32 und XVIII-39, die durch das Bezirksamt Pankow durchgeführt werden, ist am 08.03.2013 die Aufstellung des Bebauungsplanes 3-55 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt beschlossen und im Amtsblatt Nr. 12 vom 22.03.2013 veröffentlicht worden. Der B-Plan 3-55 soll die Flächen für eine neue Straßenverbindung zwischen Am Feuchten Winkel und Blankenburger Straße sichern (Netzelement N 4). Weitere Verfahrensschritte werden folgen.

Frage 2: Welche Auswirkungen erwartet der Senat vom Planungsvorhaben Pankower Tor auf den Verkehr im Ortskern Heinersdorf?

Antwort zu 2: Hierzu wurde im Rahmen des Werkstattverfahrens „Pankower Tor“ eine verkehrsplanerische und lärmtechnische Untersuchung beauftragt, die den Bereich Heinersdorf mit einbezieht. Ergebnisse werden gegen Ende des Jahres vorliegen und im Rahmen von Informationsveranstaltungen auch der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Frage 3: Welches Konzept verfolgt der Senat für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Ortskern Heinersdorf?

Antwort zu 3: Das Konzept hat die Bewältigung des tangentialen und radialen Verkehrsaufkommens in der Ortslage Heinersdorf durch eine Neuordnung und Erweiterung des Straßennetzes zum Inhalt. Hier kreuzen sich die Verkehre zwischen Pankow und Weißensee, von Weißensee zur Autobahn A 114 sowie zwischen Prenzlauer Berg und Karow/Buch. Zur Entlastung der historischen Ortslage sind derzeit im FNP zwei Netzelemente geplant (die Verlängerung der Rothenbachstraße zur Blankenburger Straße [N 1] und eine neue Straße parallel zur ehemaligen Industriebahn zwischen Blankenburger Straße und Rennbahnstraße [N2]). Da die genannten Netzelemente nur eine begrenzte Entlastungswirkung für die auch räumlich begrenzte Ortslage haben, die Lärmsituation und auch die Behinderungen für den ÖPNV weiter kritisch zu beurteilen sind, wurden weitere Netzelemente untersucht. Im Ergebnis haben zwei weitere Netzelemente weitere als sinnvoll eingeschätzte Entlastungsfunktionen für diesen städtischen Raum (eine Verknüpfung der Straße Am Steinberg mit der Rennbahnstraße als Netzelement (N 3) sowie die Nutzung der Industriebahntrasse zwischen Blankenburger Straße und Am Feuchten Winkel bzw. der Pasewalker Straße als Netzelement (N4)). Nach bisherigem Stand werden alle vier Netzelemente als zum Verkehrskonzept gehörend weiter verfolgt bzw. gesichert.

Frage 4: Welche Position vertritt das Bezirksamt Pankow zum Konzept des Senates, welche weiteren Stellungnahmen liegen dem Senat vor und was beinhalten diese?

Antwort zu 4: Gegenwärtig lehnt die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Pankow die Verkehrslösung Heinersdorf aus verkehrspolitischen Gründen ab, das Bezirksamt hat sich dieser Auffassung angeschlossen. Bei der Bearbeitung der Machbarkeitsstudie einschließlich Raumpfindlichkeitsstudie 2008 bis 2009, die Grundlage für das unter Punkt 3 beschriebene Verkehrskonzept für Heinersdorf war, und auch während der Bearbeitung

des Stadtentwicklungsplan (StEP) Verkehr gab es durch das Bezirksamt Pankow Zustimmung und seitens der BVV keine grundsätzliche Meinungsäußerung zur Verkehrslösung. Ein alternatives Konzept zur Lösung der Verkehrsprobleme in Heinersdorf wurde vom Bezirk nicht vorgelegt.

Zur Problematik selbst liegen diverse Stellungnahmen und BVV-Beschlüsse vor, deren Wiedergabe den Umfang einer Kleinen Anfrage sprengen würden.

Frage 5: In welcher Weise führt der Senat den Dialog mit dem Bezirk, mit Anwohner/-innen und weiteren Beteiligten zur Suche nach einer für alle Seiten akzeptablen und realisierbaren Lösung und wie kann der Dialog zwischen Bezirk, Senat und Anwohner/-innen verbessert werden?

Antwort zu 5: Diesen Dialog gibt es im Rahmen der laufenden B-Planverfahren für Heinersdorf, der Bearbeitung von Bauanträgen, dem Werkstattverfahren für das Pankower Tor sowie mit Bürgerinnen und Bürgern in schriftlicher und mündlicher Form. Erst kürzlich am 22. Juli 2013 fand ein ausführlicher Gesprächstermin mit der Zukunftswerkstatt Heinersdorf unter Beteiligung des Bezirksamtes (BA) Pankow und von drei Abteilungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt statt.

Frage 6: Sind die im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 aufgeführten Kostenschätzungen (7,1 Mio. € für N 2 und 11 Mio. € für N 4), Finanzierungsvorstellungen (Mischfinanzierung mit Landesanteil) und zeitlichen Einordnungen (offen) weiterhin gültig?

Antwort zu 6: Ja.

Frage 7: Welche darüber hinaus gehenden Maßnahmen und Aufwendungen sind für die Realisierung einer Verkehrslösung Heinersdorf erforderlich?

Frage 8: In welchem Umfang und wo ist Grunderwerb erforderlich und wird dieser derzeit bereits vorbereitet bzw. realisiert?

Antwort zu 7 und 8: Die im StEP Verkehr enthaltenen Maßnahmen werden mit den regulären planerischen Möglichkeiten unabhängig von der Realisierungszeit nach Möglichkeit stadtplanerisch berücksichtigt bzgl. ihrer Berechtigung überprüft und auch soweit möglich flächenseitig gesichert.

Ein großer Teil des Netzelementes 2 wurde bereits vor Jahren im Rahmen städtebaulicher Verträge mit der Projektentwicklungsgesellschaft für das Gewerbegebiet Heinersdorf gesichert und an das Land Berlin bzw. an das BA Pankow übertragen. Für das Netzelement 4 ist derzeit das B-Planverfahren 3-55 durch meine Verwaltung eingeleitet worden, um die Straßenflächen langfristig zu sichern.

Frage 9: Welche städtebaulichen Überlegungen in Bezug auf den Teilabschnitt N4 werden vom Senat und Bezirk angestellt, die zu der Anmerkung „in Abhängigkeit von der städtebaulichen Entwicklung“ in der Projektliste des StEP Verkehr 2015 (S. 168) geführt haben?

Antwort zu 9: Die städtebauliche Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofes Pankow, der Gewerbegebiete in Heinersdorf, der Teilflächen in der Ortslage Heinersdorf selbst sowie der Wohnbaupotentialflächen im Blankenburger und Karower Gebiet könnten Einfluss auf die Notwendigkeit oder den Realisierungshorizont des genannten Netzelementes haben.

Frage 10: Welche finanzielle Vorsorge ist für die Realisierung einer Verkehrslösung Heinersdorf bisher getroffen worden bzw. beabsichtigt?

Antwort zu 10: Hierzu gibt es zurzeit keine Ansätze in der Investitionsplanung. Für die Durchführung von Bauungsplanverfahren werden finanzielle Mittel durch das Land Berlin eingesetzt.

Die für die Flächensicherung und den Grunderwerb notwendigen Mittel würden dann zeitgerecht in die Investitionsplanung des Landes Berlin eingestellt werden.

Frage 11: Welche positiven Entwicklungen erwartet der Senat für die Heinersdorfer Bevölkerung bei Realisierung der Teilabschnitte N3 und N4?

Antwort zu 11: Mit der Komplettierung der Verkehrslösung Heinersdorf durch die Netzelemente 3 und 4 wäre es möglich, die vom übergeordneten Straßenverkehr ausgehenden Belastungen wie Lärm und Abgase und die ständigen Behinderungen des ÖPNV für viele vom Wohnen geprägte Bereiche in Heinersdorf auf ein stadtverträgliches Maß zu reduzieren. Auch für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr könnten bedarfsgerechte sichere Anlagen nicht nur mit den neuen Straßen, sondern auch sichere Verkehrsbedingungen in der Ortslage selbst durch eine grundsätzliche Verkehrsentslastung und Umgestaltung angeboten werden.

Die zur Autobahn gerichteten Verkehre von Weißensee, Heinersdorf selbst und Teilen von Blankenburg müssten nicht durch die Ortslage und die Rothenbachstraße fahren und würden über die Netzelemente N 2 und N 4 direkt abgeleitet. Der Straßenzug Blankenburger Straße – Heinersdorfer Straße würde in Teilen entlastet, heute bestehende Schleichverkehre durch Wohnstraßen würden die neue Infrastruktur nutzen.

Die städtebaulichen Chancen für die Entwicklung weiterer Wohngebiete und begleitende Infrastruktur sind nicht zu unterschätzen. Das Netzelement 4 würde durch die zusätzliche Straßenverbindung durch die Stettiner Bahn auch eine bessere Verknüpfung der Stadtteile Heinersdorf und Niederschönhausen für alle Verkehrsarten bewirken.

Frage 12: Welche langfristigen Planungsvorstellungen hat der Senat für den Ausbau des bestehenden Tram-Netzes zwischen Pankow und Weißensee und welche Umsetzungsperspektiven hält er für realistisch?

Antwort zu 12: Gegenwärtig ergeben sich keine Optionen für neue Straßenbahnverknüpfungen zwischen Weißensee und Pankow, die den betriebswirtschaftlichen Vorgaben entsprechen. Inwiefern sich im Zuge der Wohnungsbauförderung und städtebaulichen Verdichtung Chancen für weitere Straßenbahnplanungen ergeben, hängt wesentlich von der Intensität der Neuansiedlungen und der damit verbundenen Fahrgastzahlen ab.

Im Zuge der Berliner Allee – Malchower Chaussee werden Flächenfreihaltungen für eine Verlängerung der Straßenbahn Richtung Norden optional berücksichtigt.

Berlin, den 16. September 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Sep. 2013)

Blatt 1/4

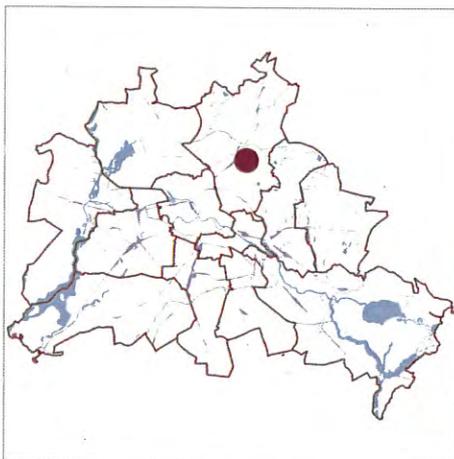
**Verkehrslösung Heinersdorf
(Pankow)**
Lfd. Nr. 01/13

- Vorentwurf -
Erörterungsgespräch

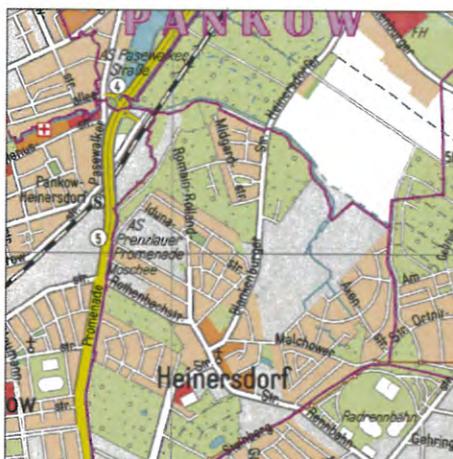
Stand: 30.08.2013

Standardänderung/Parallelverfahren*

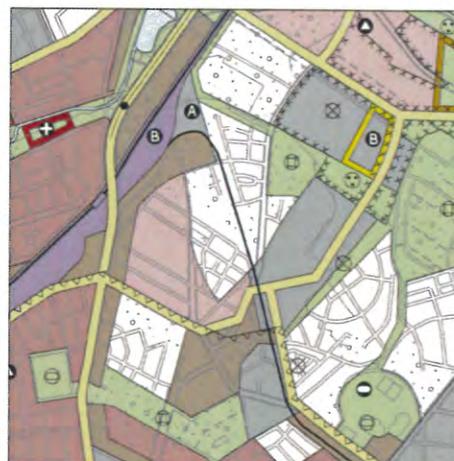
Einleitungsbeschluss	22.03.13
Beteiligung Öffentlichkeit/ Behörden (§ 3 und 4 BauGB)	
- frühzeitige Beteiligung	
- öffentliche Auslegung	
Senatsbeschluss	
Zustimmung Abgeordnetenhaus	
Bekanntmachung im Amtsblatt	



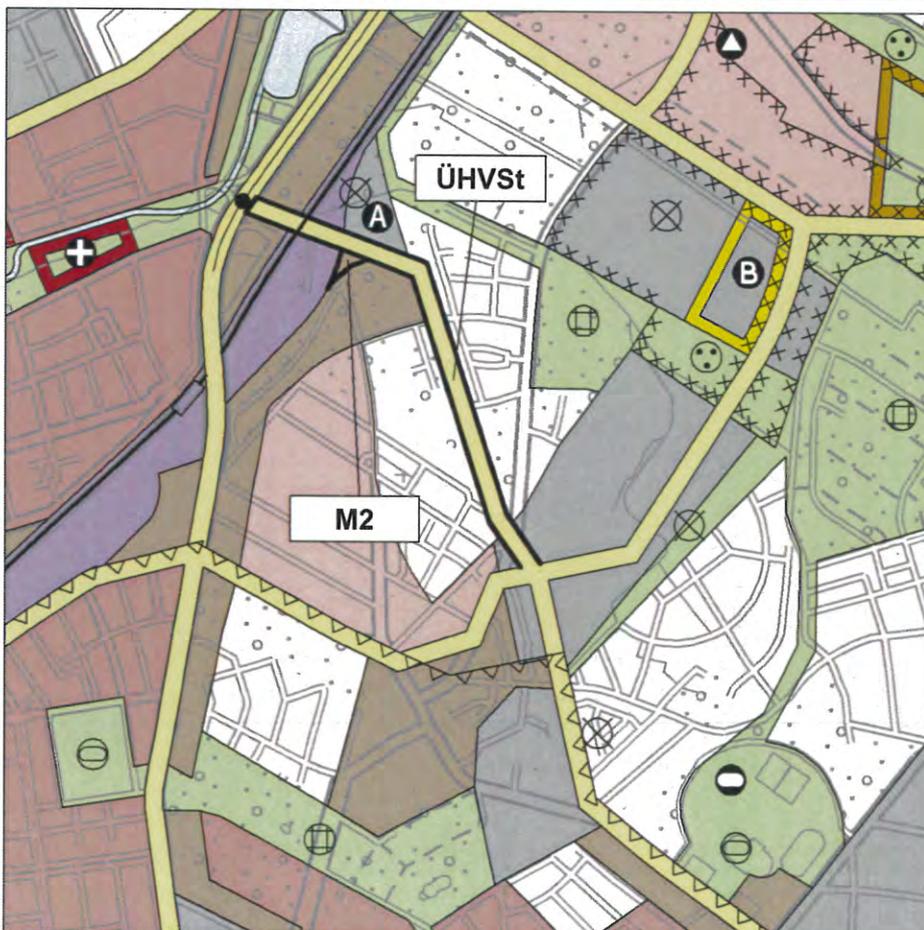
Lage Teilbereich



Topographische Karte 1:50.000



FNP Berlin (Stand August 2013) 1:50.000



Beabsichtigte FNP-Änderung

1:25.000

Begründung

1.1 Planungsanlass und gesamtstädtische Einordnung

Ziel der „Verkehrslösung Heinersdorf“ ist die Bewältigung des tangentialen und radialen Verkehrs in der Ortslage Heinersdorf. Hier kreuzen sich die Verkehre zwischen Pankow und Weißensee sowie zwischen Prenzlauer Berg und Karow/ Buch.

Zur Entlastung der historischen Dorflage sind bisher die Verlängerung der Rothenbachstraße und die Straße östlich neben der Industriebahn zwischen Blankenburger Straße und Rennbahnstraße als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen im FNP dargestellt.

Aufgrund einer verkehrstechnischen Untersuchung ist eine Straßenverbindung zwischen Blankenburger Straße/ Mimestraße und Straße am Feuchten Winkel/ Auffahrt zur BAB 114 als Teil der überbezirklichen Planung erforderlich. Demzufolge sind die dafür erforderlichen Flächen zu sichern. Um dies planungsrechtlich zu ermöglichen wird der FNP geändert.

* Die Änderung (§ 1 Abs. 8 BauGB) erfolgt gem. § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit dem Bebauungsplan 3-55

**Verkehrslösung Heinersdorf
(Pankow)**
Lfd. Nr. 01/13

- Vorentwurf -
Erörterungsgespräch

Stand: 30.08.2013

1.2 Ziele, Zwecke und wesentliche Auswirkungen

Planerisches Ziel ist die Umsetzung der im Maßnahmenplan des StEP Verkehr enthaltenen Infrastruktur-Langfristvorhaben.

Die geplante Trasse, als Teilabschnitt der „Verkehrslösung Heinersdorf“, wird stadtverträglich in das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz (ÜHVst) des FNP integriert.

Die FNP-Änderung besteht in der Ergänzung eines zusätzlichen Netzelementes zwischen Autobahnanschlussstelle A 114 Pasewalker Straße / Am Feuchten Winkel und Blankenburger Straße. Die Trasse verläuft in großen Teilen auf der ehemaligen Trasse der Niederbarnimer Eisenbahn. Damit wird eine zusätzliche Anbindung von Heinersdorf an das Bundesfernstraßennetz geschaffen. Neben der weiteren Entlastung der Ortslage verbessern sich auch die Bedingungen für die geplanten Wohngebiete und den Wirtschaftsverkehr (u.a. für das sich in weiterer Entwicklung befindliche Gewerbegebiet Heinersdorf). Auch die verlängerte Rothenbachstraße wird durch das neue Netzelement entlastet und kann dadurch stadtverträglich gestaltet werden.

Dem entsprechend soll im Flächennutzungsplan künftig statt „Kleinbahn“ der Verlauf einer „übergeordneten Hauptverkehrsstraße“ dargestellt werden.

Der ehemalige Kleinbahnabschnitt vom Bahnhof Blankenburg in Richtung Friedrichsfelde ist bis zum Bahnhof Berlin-Hohenschönhausen bereits freigestellt von Bahnbetriebszwecken. Somit stehen der geplanten Straßenverbindung zwischen Blankenburger Straße und BAB 114 keine eisenbahnrechtlichen Belange entgegen.

Die gemischte Baufläche M2 wird entsprechend dem Trassenverlauf redaktionell angepasst. Entsprechend des Bodenbelastungskata-

sters erfolgt eine Kennzeichnung schadstoffbelasteter Böden auf der gewerblichen Baufläche.

Mit der Darstellung einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße anstelle „Kleinbahn“ wird auch der räumliche Bezug des Ziels der Raumordnung Z 1.2 (Textliche Darstellung Nr. 1 des FNP) geändert.

2. Umweltbericht

2.1 Rechtsgrundlage und Ziel

Nach § 2a Nr.2 BauGB sind im Umweltbericht die aufgrund der Umweltprüfung nach § 2 Abs.4 und der Anlage zum BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes darzulegen. S. hierzu auch allgemeine Ausführungen zum FNP-Verfahren.

2.2 Inhalt und Ziele der FNP-Änderung

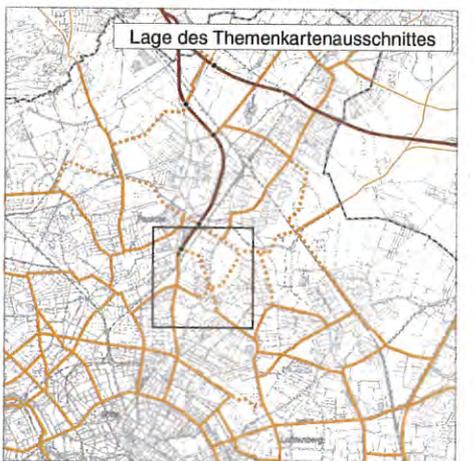
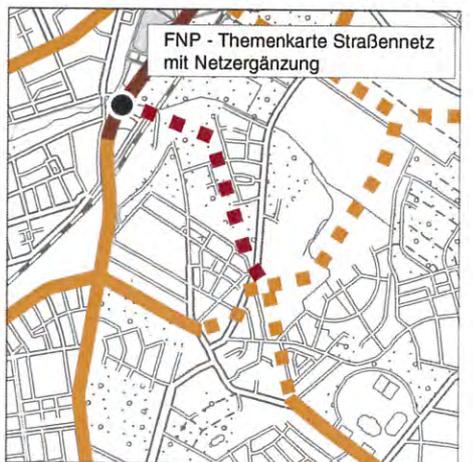
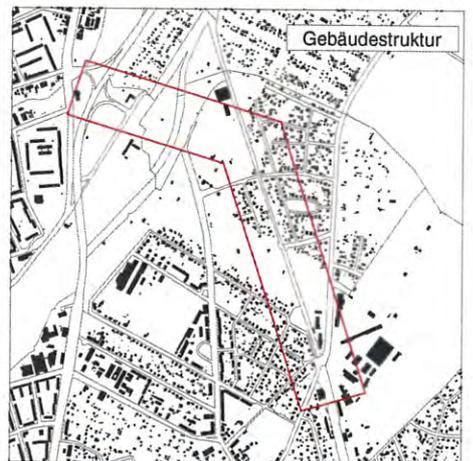
Siehe hierzu Teil 1 der Begründung. Da es sich bei dieser Änderung um die Sicherung einer Trassenführung handelt, wurden bei der Betrachtung der Umweltbelange die angrenzenden Flächen einbezogen.

2.3 Ziele des Umweltschutzes für das Plangebiet nach den einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen

Berücksichtigt werden die für den Planungsraum relevanten umweltbezogenen Rechtsvorschriften, umweltbezogenen Fachplanungen und Beiträge.

Für das Plangebiet sind insbesondere folgende Ziele des Landschaftsprogramms (LaPro), des Umweltatlasses und des Lärmaktionsplans von Bedeutung.

Im Programmplan „Naturhaushalt“ liegt das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz. Die Funktionsfähigkeit soll durch den Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume, der Sicherung/Verbesserung des Luftaustausches und der Vermeidung bzw. Ausgleich von Bodenversiegelung gewährleistet werden. Im Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ ist die ehem.



Ergänzende Planungsunterlagen

**Verkehrslösung Heinersdorf
(Pankow)**
Lfd. Nr. 01/13

- Vorentwurf -
Erörterungsgespräch

Stand: 30.08.2013

Bahnanlage als Artenreservoir / Verbindungsbiotop mit der vorrangigen Entwicklung der Verbindungsfunktion dargestellt. Im „Landschaftsbild“ überwiegt das übergeordnete Strukturelement „landschafts- oder siedlungsraumtypische Grün- und Freifläche/ Vegetationsbestand“. Zielsetzung ist der Erhalt und Entwicklung von städtischen und siedlungsgeprägten Strukturelementen.

Das südlich angrenzende Umfeld des Plangebiets ist im Modellprojekt Lärminderung Pankow erfasst. Ziel ist, Maßnahmenempfehlungen zu entwickeln, die zu einer spürbaren Lärminderung führen. Es wird weitergehender Handlungsbedarf in der Verkehrsentwicklung gesehen. Mit der Verkehrsplanung zur Entlastung der Ortslage Heinersdorf ist geplant, das bisherige Straßensystem zu ergänzen und folglich durch eine bessere Verkehrsführung die Ortslage Heinersdorf vom Durchgangsverkehr freizuhalten.

In den Planungshinweisen des Umweltatlases sind bedeutsame stadtklimatische Aspekte zu berücksichtigen. Die Wertigkeit der ehem. Bahnfläche hinsichtlich der Anforderungen des vorsorgenden Bodenschutzes liegt im Unerheblichkeitsbereich. Es gelten die allgemein gesetzlichen Anforderungen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG). Einzelheiten zu den Zielaussagen sind den Programmplänen des Lapro sowie den anderen genannten Fachplänen zu entnehmen.

2.4 Bestandsaufnahme des derzeitigen Umweltzustandes

Der Änderungsbereich ist eine Grün- und Freifläche, geprägt durch das Erscheinungsbild einer brachliegenden, überwiegend unbebauten Bahntrasse. Der angrenzende siedlungsgeprägte Bereich ist stark durchgrünt.

Bodenbelastungen werden im FNP gekennzeichnet. Auf der gewerblichen Fläche besteht nach den Kategorien des Bundes-Bodenschutzgesetzes ein Verdacht auf eine Alt-

lastenbelastung. Im weiträumigen Umfeld des Plangebiets bestehen relevante Immissionsbelastungen durch Durchgangsverkehr auf den Straßen, sowie im nördlichen Bereich durch die querende Bahntrasse (Güter-, Fern-, Regional- und S-Bahn).

Nach vorliegenden Erkenntnissen gibt es Hinweise darauf, dass im Plangebiet Vorkommen von besonders bzw. streng geschützten Arten anzutreffen sind. Für verschiedene Vogelarten, Amphibien, Reptilien und Fledermäuse kann eine Betroffenheit durch unterschiedliche Wirkfaktoren des Vorhabens nicht ausgeschlossen werden.

Das Plangebiet weist weiträumig überwiegend geringe bioklimatische Belastungen auf. Im Bereich des Güterbahnhofs Heinersdorf sind jedoch z. T. mäßig bis hochbelastete Gebiete zu verzeichnen. Sehr hohe Bedeutung für den städtischen Luftaustausch besitzen die ehemaligen Blankenburger Rieselfelder als Kaltluftproduktions- und abflussgebiete. Von der Planänderung ist ein Fließgewässer 2. Ordnung (Heimdahlgraben) betroffen.

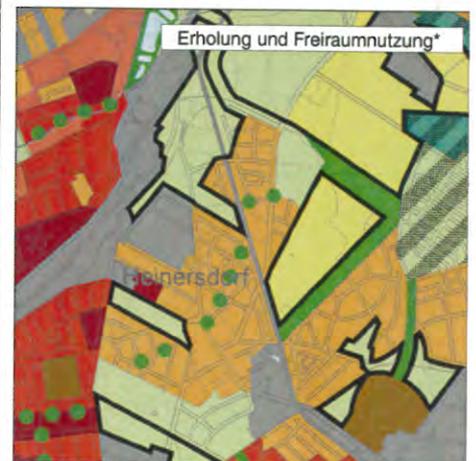
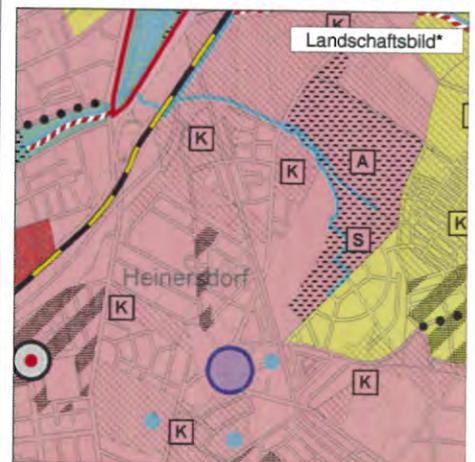
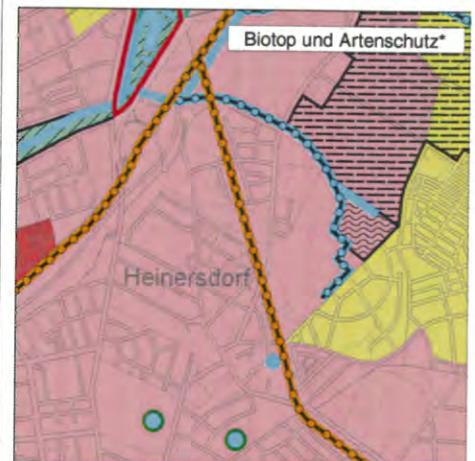
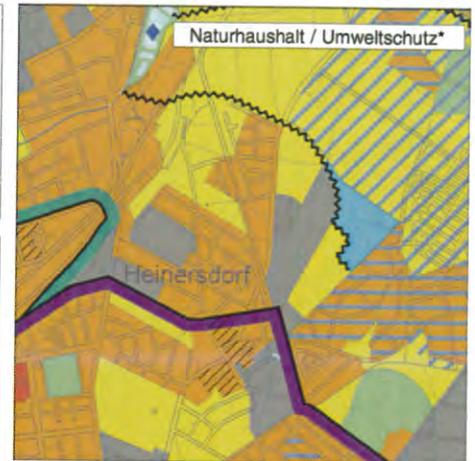
Zur aktuellen Nutzung des Änderungsbereichs siehe Teil 1 der Begründung.

2.5 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands

2.5.1 Prognose bei Durchführung der Planung

Die Durchführung der vorgesehenen Planung kann sich nachteilig auf die Umwelt auswirken. Nutzungsbedingt ist die Fläche durch Versiegelung vorbelastet, eine weitere Neuversiegelung kann die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts einschränken und zu veränderten klimatischen Funktionen führen. Bestehende Grün- und Freiflächen sowie Lebensräume für geschützte Arten können beeinträchtigt werden.

Die Planänderung sichert die Trassenführung der Straßenverbindung, somit wird eine Verteilung der Verkehrsströme ermöglicht. Dies führt



* Teilpläne des LaPro 1:50.000
Stand: 3. Ausgabe 2006

Verkehrslösung Heinersdorf (Pankow) Lfd. Nr. 01/13

- Vorentwurf -
Erörterungsgespräch

Stand: 30.08.2013

sowohl hinsichtlich der Lärmbelastung und der Luftverunreinigung zu einer Erhöhung im Plangebiet aber auch zu einer Verringerung im Umfeld. Gleiches kann für Erholung und Freiraumnutzung prognostiziert werden.

Abhängig von der Ausgestaltung auf der nachfolgenden Planungsebene wird sich die Planänderung auf das Landschaftsbild und auf Sachgüter auswirken.

Ob und in welchem Maße die genannten Umweltauswirkungen eintreten werden, hängt von den Festlegungen der für die Umsetzung des FNP erforderlichen Bebauungspläne und Baugenehmigungen ab. Es kann davon ausgegangen werden, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen durch entsprechende Festlegung und Maßnahmen weitgehend vermieden bzw. adäquat ausgeglichen werden können.

Bei der Umsetzung der Änderungsplanung in den nachfolgenden Bebauungsplänen und Baugenehmigungen kann grundsätzlich, ggf. im Wege einer Ausnahme oder einer Befreiung nach Bundesnaturschutzgesetz sichergestellt werden, dass die artenschutzrechtlichen Anforderungen im Hinblick auf die im Plangebiet vorhandenen streng und besonders geschützten Arten eingehalten werden können.

Der Vorrang der Innenentwicklung wird beachtet. Es handelt sich um die Wiedernutzbarmachung brachliegender Siedlungs- bzw. Verkehrsflächen.

2.5.2 Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Verzicht auf die Änderungsplanung blieben die derzeitigen unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen (z.B. hohes konzentriertes Verkehrsaufkommen und stockender Verkehrsfluss) bestehen. Die auftretenden Verkehrsmengen könnten nicht in ausreichender Qualität abgewickelt werden. Die damit einhergehenden Umweltbeeinträchtigungen im

Siedlungskern von Heinersdorf könnten nicht gemindert werden.

Eine städtebauliche Erhaltung und Aufwertung des Ortskerns Heinersdorf kann nicht erfolgen, da er durch die historische Siedlungsstruktur vorgegebene Straßengeometrie die Aufgabe der Erschließungs- und Verbindungsfunktion übernimmt.

Die Fläche der Bahntrasse würde einer anderen baulichen Nutzung zugeführt werden.

2.6 Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen

Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen werden voraussichtlich für folgende Umweltgüter erforderlich: Biotop- und Artenschutz, Immissionsschutz, Bodenschutz/-versiegelung und klimatische Funktionen.

Wegen des Generalisierungsgrads des FNP können Art und Umfang der Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erst im Rahmen der zur Umsetzung erforderlichen Bebauungspläne festgelegt werden.

Entsprechende Maßnahmen könnten sein: Umwandlung, Neuschaffung, Renaturierung von Flächen für den Biotopschutz und Biotopverbund; Aktive Schutzmaßnahmen vor Lärm, Versiegelungen durch geeignete Beläge minimieren und Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume. Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft, die nicht am Ort des Eingriffs umgesetzt werden können, können auf den prioritären Flächen der Ausgleichskonzeption des LaPro realisiert werden.

2.7 Darstellung der Alternativen

In einer Machbarkeitsstudie wurden für die Verkehrslösung Heinersdorf insgesamt sieben Planungsvarianten (mit Untervarianten) und die Nullprognosevariante in einem dreistufigen Verfahren verglichen und auf ihre Umweltverträglichkeit bewertet.

Das Netzelement Straße an der Industriebahn wurde im Vergleich der untersuchten Varianten als günstigstes Element ermittelt. Zwei Drittel der Strecke liegen auf vorbelasteter Fläche, dadurch ist eine Verminderung der Beeinträchtigung durch Bodenversiegelung gegeben. Dies wirkt sich positiv auf den Wasserhaushalt aus.

2.8 Verfahren der Umweltprüfung

Die Ermittlung der Umweltbelange erfolgte bisher durch die Auswertung der Bestandsaufnahmen und Bewertungen des Landschaftsprogramms, des Umweltatlas und des Lärmaktionsplans, des Bodenbelastungskatasters sowie der Machbarkeitsstudie für eine neue Straßenverbindung zur Entlastung der Ortslage Heinersdorf (September 2009).

Im weiteren Verfahren sind die im Rahmen der Beteiligung der einschlägigen Behörden und der Öffentlichkeit erfolgenden Stellungnahmen zu berücksichtigen.

Weitergehende Informationen zum Verfahren der Umweltprüfung sind in den allgemeinen Ausführungen zum FNP-Verfahren dargelegt.

2.9 Maßnahmen zur Überwachung

Die Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung dieser FNP-Änderung eintreten können, werden – soweit erforderlich – im Rahmen des zu entwickelnden Bebauungsplans/ des späteren Vorhabens festgelegt.