

Fortschreibung INSEK Teltow

Auswertung der Stellungnahmen im Rahmen
der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

A. Erläuterung

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) fand vom 24. August 2020 – 25. September 2020 statt. Aufgrund von Nachfragen wurde der Zeitraum bis Ende Oktober verlängert. Die TÖB wurden schriftlich per Mail und per Brief zur Abgabe der Stellungnahmen aufgefordert. Der Zugang zu den Unterlagen erfolgte über einen Link zum Download.

Die Beteiligung der Nachbargemeinden fand auf einem Termin am 10.11.2020 statt. Im Anschluss haben die Teilnehmer ihre Stellungnahme gesendet.

Es haben insgesamt 33 Träger öffentlicher Belange und Nachbargemeinden eine Stellungnahme abgegeben.

Folgende Träger öffentlicher Belange sowie Nachbargemeinden, wurden zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert:

- Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf
- Gemeinde Großbeeren
- Gemeinde Stahnsdorf
- Gemeindeamt Kleinmachnow
- Landesbauernverband Brandenburg e.V.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Landrat
- Landkreis Potsdam-Mittelmark- Landwirtschaft Veterinärwesen, Gesundheit und Schülerbeförderung
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Soziales
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Sicherheit, Ordnung und Verkehr
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Recht, Bauen, Umwelt, Kataster und Vermessung
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Behindertenbeauftragte*r
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - Wirtschaftsförderung und Tourismus
- Landesamt für Arbeitsschutz
- Vodafone GmbH - Region Nord-Ost, Berlin
- Berliner Verkehrsbetriebe BVG
- Berliner Wasserbetriebe
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum - Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum - Abteilung Bodendenkmalpflege
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben - Facility Management
- BVVG Bodenverwertungs- und Verwaltungsgesellschaft
- DB Services Immobilien GmbH
- Deutsche Post DHL CREM GmbH - Corporate Real Estate Management
- Deutsche Telekom Technik AG - Technik NL Ost
- E.DIS AG
- Eisenbahnbundesamt - Außenstelle Berlin
- Erzbischöfliches Ordinariat
- Evangelische Kirche in Berlin-Brandenburg - Konsistorium
- Fernwärme Teltow GmbH
- GDMcom
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung

- Liegenschafts- und Bauamt Potsdam - Service-Bereich Brandenburg
- Grundstücksverwaltung der Siebenten-Tags-Adventisten - Außenstelle Berlin
- Handelsverband Berlin - Brandenburg
- Regiobus Potsdam Mittelmark GmbH
- IHK Potsdam
- Jüdische Gemeinde
- Kreishandwerkerschaft Potsdam
- Landesamt für Bauen und Verkehr - Außenstelle Cottbus
- Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg
- Landesamt für Ländliche Entwicklung, Landwirtschaft und Flurneuordnung - Groß Glienicke
- Landesbetrieb Forst Brandenburg - untere Forstbehörde - Oberförsterei Potsdam
- Landesbetrieb Straßenwesen - Region West Dienststätte Potsdam
- Landeseisenbahnaufsicht Brandenburg - Landesbevollmächtigter für die Bahnaufsicht
- Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände
- Landesamt für Umwelt Brandenburg - Abteilung Technischer Umweltschutz 2
- Landkreis Potsdam-Mittelmark - FB Recht, Bauen, Kataster und Vermessung
- Mineralölverbundleitung Schwedt GmbH
- Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Frauen des Landes Brandenburg
- Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
- Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
- Polizeipräsidium Potsdam - Schutzbereich Potsdam
- Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming
- Tourismusverband Land Brandenburg e.V.
- Wasser- u. Bodenverband - "Nuthe-Nieplitz"
- Wasser- und Abwasserzweckverband- "Der Teltow"
- Zentraldienst der Polizei Kampfmittelbeseitigung
- NBB Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg
- Bundesnetzagentur - Außenstelle Berlin Dienstleistungszentrum 2
- Straßenverkehrsbehörde Teltow
- APM Abfallwirtschaft Potsdam-Mittelmark GmbH
- Kreisverband der Garten- und Siedlerfreunde Potsdam e.V.
- Berliner Stadtgüter GmbH- Bereich Liegenschaften
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin
- S-Bahn Berlin
- Lokale Agenda Teltow - "Lokale Agenda 21/ Klaus Georg Weißenberg"
- Dachverband der Regionalparks in Brandenburg und Berlin e.V.
- ADFC Kreisverband Teltow
- AWO Ortsverein Teltow e.V.
- WGT - "Brandenburgische Boden Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH"
- TWG - "Teltower Wohnungsbaugenossenschaft eG"
- Seniorenbeirat Teltow- "Vorsitzender des Seniorenbeirates"

- Agro Saarmund eG
- "pro agro - Verband zur Förderung des ländlichen Raumes In der Region Brandenburg - Berlin e.V."
- AWO Regionalverband Brandenburg Süd e. V. / Verein behinderter und ihrer Freunde TKS

Folgende Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden, haben eine Stellungnahme abgegeben:

- 1 Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen, 24.8.2020
- 2 Mineralölverbundleitung GmbH Schwedt, 24.8.2020
- 3 Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. - Regionalbereiche Ostbrandenburg und Südbrandenburg, 25.8.2020
- 4 Brandenburgische Boden - Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH, 26.8.2020
- 5 WBV Nuthe-Nieplitz, 28.8.2020
- 6 Lokale Agenda 21 der Stadt Teltow, 1.9.2020
- 7 Straßenverkehrsbehörde - Stadtverwaltung Teltow, 1.9.2020
- 8 Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin, 2.9.2020
- 9 GDMcom GmbH, 09.09.2020
- 10 Deutsche Bahn AG, Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung, 9.9.2020
- 11 Landesbetrieb Forst Brandenburg - untere Forstbehörde -Oberförsterei Potsdam, 8.9.2020
- 12 LBV - Landesamt für Bauen und Verkehr- Außenstelle Cottbus, 7.9.2020
- 13 Gemeinsame Landesplanungsabteilung, 15.09.2020
- 14 Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum - Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege, 08.09.2020
- 15 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände Brandenburgs, 22.09.2020
- 16 Telekom, 17.09.2020
- 17 ADFC, 22.9.2020
- 18 Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände, 22.09.2020
- 19 Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe, 17.09.2020
- 20 Landesbüro anerkannte Naturschutzverbände GbR - in Sachen Natur, 22.9.2020
- 21 Landkreises Potsdam-Mittelmark, 24.09.2020
- 22 Abfallwirtschaft Potsdam-Mittelmark GmbH (APM), 24.09.2020
- 23 Gemeinde Stahnsdorf, 25.09.2020
- 24 Mittelmärkische Wasser- und Abwasser GmbH (MWA), 24.09.2020
- 25 BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH Landesniederlassung Brandenburg/Berlin, 5.10.2020
- 25 BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, 16.10.2020
- 26 Landesbetrieb Straßenwesen Dezernat Planung West Dienststätte Potsdam, 26.10.2020
- 27 Landkreis Potsdam-Mittelmark FD 26 (Verkehrsmanagement), 12.10.2020
- 28 BVVG - Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, 16.10.2020 WIEDERHOLUNG S. 25.1
- 29 Landesamt für Umwelt, 16.10.2020
- 30 Gemeinde Großbeeren - Planungsamt-Bau- und Planungsamt, 06.11.2020
- 31 Gemeinde Kleinmachnow - Verkehrsplanung/Klima- und Umweltschutz - Fachbereich Bauen/Wohnen, 11.11.2020
- 32 FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland
- 33 Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung - 27.11.2020

B. Stellungnahmen

Nr.	Hinweis/Anregung	Abwägung
1	<u>Brandenburgischer Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen, 24.8.2020</u>	
	In obiger Angelegenheit bestehen von Seiten des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg, vertreten durch den Brandenburgischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen keine Einwände. Da im Geltungsbereich kein Landeseigentum tangiert, erstatte ich Fehlmeldung.	→ Wird zur Kenntnis genommen
2	<u>Mineralölverbundleitung GmbH Schwedt, 24.8.2020</u>	
	Unsererseits wird gegen die o.g. Maßnahme kein Einwand erhoben, da sich im gekennzeichneten Bereich Ihrer uns zugesandten Unterlagen keine Anlagen oder Anlagenteile unseres Unternehmens befinden bzw. diese von Ihrem Vorhaben nicht beeinflusst werden. Die Beantragung eines Erlaubnisscheines für Erdarbeiten ist nicht erforderlich.	→ Wird zur Kenntnis genommen
	Wir bitten Sie, bei künftigen Anfragen das für Sie kostenfreie "Bundesweite Informationssystem zur Leitungsrecherche" - BIL (online unter bil-leitungsauskunft.de) zu nutzen.	→ Wird zur Kenntnis genommen/ wird ggf. berücksichtigt
3	<u>Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. - Regionalbereiche Ostbrandenburg und Südbrandenburg, 25.8.2020</u>	
	Der Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. (HBB) bedankt sich für die Beteiligung am Entwurf der Fortschreibung des INSEK durch Abgabe einer Stellungnahme. Insofern haben wir die Möglichkeit, Hinweise und Empfehlungen an Sie herantragen zu können. Rein vorsorglich weisen wir darauf hin, dass der HBB sich dabei sachlich und fachlich auf das eigene Aufgabengebiet beschränkt und sich auf die Handlungsfelder 5.2. Stadtstruktur/Wohnen, 5.3 Wirtschaft, Wissenschaft und Beschäftigung sowie 5.4 Verkehrliche und technische Infrastruktur konzentriert. Ziel des INSEK-Entwurfes als zentrales Steuerungsinstrument ist es, die Inhalte des bestehenden INSEK aus 2008 als Ausgangspunkt zu nutzen, um Zielaussagen zu überprüfen, zu aktualisieren und zu evaluieren. Gleichzeitig werden seit 2008 neu hinzugekommene Konzepte und Planungsgrundlagen berücksichtigt.	→ wird zur Kenntnis genommen
	Zum Handlungsfeld 5.2 Stadtstruktur/Wohnen Der Handelsverband Berlin-Brandenburg e.V. befürwortet grundsätzlich städtebauliche Investitionen in die	→ wird zur Kenntnis genommen

<p>Innenstädte mit Schwerpunkt einer ausgewogenen Angebots-, Aufenthalt- und multifunktionalen Erreichbarkeitsqualität. Deshalb haben wir im Rahmen der Beteiligung an Entwürfen zu städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen wie z. B. der B-Planung - Bebauungsplan Nr. 63 "Sondergebiet großflächiger Einzelhandel an der Mahlower Straße" der Stadt Teltow bereits darauf hingewiesen.</p> <p>Die Erkenntnis, dass es seit 2008 einen Anstieg der Bevölkerung um gut 6.200 Personen gegeben hat, zeigt dennoch, dass in den Wohnumfeld- Bereichen weiterhin funktionale Schwächen bestehen. Diese Schwächen wurden z.B. bereits in der landesweiten Einzelhandelsflächenerfassung Land Brandenburg 2015/2016 für die Stadt Teltow sichtbar. Mit 33 Leerständen im Kernstadtbereich ist der Aktivierung innerstädtischer Flächenpotentiale im Bereich der Altstadt eine besondere Beachtung zu geben.</p>	<p>→ wurde berücksichtigt/ wird an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 1.3 Aufstellung Einzelhandels- und Zentrenkonzept Siehe Maßnahme 1.6 Nachhaltigkeitsstrategie im Sinne der SDG (17 Ziele)</p> <p>Darüber hinaus wurde die Erhaltung und Stärkung von kulturellen Ankerpunkten in der Altstadt Teltow (Nutzung, ggf. Bebauung, Begegnungsmöglichkeiten in öffentlich zugänglichen Räumen) als wichtiges Handlungserfordernis im Resümee der Analyse erkannt und liegt dem Leitbild im vorliegenden INSEK-Entwurf als Entwicklungsziel zugrunde. Der Bereich der Altstadt ist im Leitbild als kultur-gesellschaftliches Zentrum mit besonderem Zielcharakter eines zentralen Ortsbereiches dargestellt.</p>
<p>Gleichzeitig möchten wir darauf hinweisen, dass durch die Corona-Pandemie, die durch die Zwangsschließung eine Marktverschiebung zu Gunsten des Online-Handels herbeigeführt hat, ein weiterer Leerstand im kleinteiligen Flächenbereich kurzfristig kaum kompensiert werden kann, da die Thematik der Unternehmensnachfolge eine koordinierte Kommunikation und Prozesssteuerung über Wirtschaftsförderung und Vermarktung frühzeitig bedarf. Deshalb haben sich bundesweit die Handelsverbände und die angeschlossenen Branchenfachverbände an die Bundesregierung gewandt und eine Ausweitung der Unterstützung speziell des innerstädtischen Fachhandels gefordert.</p>	<p>→ wurde in Teilen berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 1.3 Aufstellung Einzelhandels- und Zentrenkonzept Siehe Maßnahme 7.1 Einrichtung eines Büros/einer Stelle für Wirtschaftsförderung in der Stadt Teltow Siehe Maßnahme 7.3 Einrichtung eines Unternehmensnetzwerks (für Einkauf, Austausch, nachhaltige Entwicklung etc.)</p>
<p>Wir empfehlen dringend, die Auswirkungen der Corona-Pandemie im INSEK-Entwurf als Anlass für eine Neuorientierung zu sehen und als besondere Herausforderung für einen kreativen Lösungsansatz, in Richtung innovative ganzheitliche Stadtentwicklungspolitik. Dazu gehört für uns, dass die Fachkonzepte mit geplanten konkreten Maßnahmen mit dem INSEK "korrespondieren" sollten mit dem Ziel, Entscheidungsprozesse zu beschleunigen.</p> <p>Investoren könnten die Verknüpfung von INSEK und Fachkonzepten besser nachvollziehen und sich im besten Fall dann auch schneller für Teltow entscheiden. Eine weitere Potenzierung von Handlungsgrundlagen wäre aus Sicht von Investoren kontraproduktiv und verlängert Umsetzungszeiträume.</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Das INSEK basiert bereits auf einem integrierten Ansatz, die Berücksichtigung der Fachplanungen im Rahmen der Fachämterrunden ist ein wesentlicher Bestandteil in der Erarbeitung (siehe Kapitel 7.1 "Fachämterrunden")</p> <p>Siehe Maßnahme 7.1 Einrichtung eines Büros/einer Stelle für Wirtschaftsförderung in der Stadt Teltow</p>
<p>Zum Handlungsfeld 5.3. Wirtschaft , Wissenschaft und Beschäftigung Der Handel/Einzelhandel ist in Teltow neben weiteren Dienstleistungsunternehmen einer der größten Arbeitgeber. Durch die politisch motivierte Zwangsschließung insbesondere in der Corona-Krise wurden</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

<p>große Teile der Non-Food-Branche getroffen, die einen maßgeblichen Beitrag zur wirtschaftlichen Stabilität und Steuereinnahmen in der Stadt beitragen. Damit ist das Jahr 2020 nach Einschätzung vom Handelsverband Deutschland (HDE) das Jahr mit dem stärksten Wirtschaftsrückgang in der Geschichte des Einzelhandels seit dem Zweiten Weltkrieg.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist auch die Entwicklung der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung zu sehen, da viele Verbraucher ihr Einkaufsverhalten in Richtung Online-Handel verändert haben. Diese Entwicklung setzt den stationären Handel weiter unter Druck, sowohl Geschäftsmodelle als auch Investitionsentscheidungen anzupassen.</p>	
<p>Insbesondere mit Bezug auf Pkt. 5.5 Handlungsfeld 5 Nahversorgung, S. 42 und S. 45 empfehlen wir, das städtische Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2006 dringend zu aktualisieren und hinsichtlich seiner Möglichkeiten zur Sicherung der Zentrumsfunktion grundsätzlich zusätzlich mit aktuellen Hinweisen auf Fördermöglichkeiten auszustatten. Damit könnte gleichzeitig die Profilstärkung der Altstadt erfolgen sowie die Wirtschaftsförderung und Vermarktung der Stadt in die Lage versetzt werden, die Unternehmen auf die Vernetzung von Konzepten und Förderung hinweisen zu können.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen/ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 1.3 "Aufstellung Einzelhandels- und Zentrenkonzept" im Zusammenhang mit dem zentralen Vorhaben zur "Beförderung der Gesamtentwicklung" Teltows.</p> <p>Siehe Maßnahme 7.1 "Einrichtung eines Büros/einer Stelle für Wirtschaftsförderung in der Stadt Teltow" im Rahmen des zentralen Vorhabens zur "Stärkung der Wirtschaft in Teltow".</p> <p>Dem Altstadtbereich kommt durch seine Ausweisung mit besonderem Zielcharakter als "zentraler Ortsbereich" sowie teilweise Ausweisung für besonderen Zielcharakter: "Einkaufen und Leben" im räumlichen Leitbild besondere Bedeutung zu (Plan 4).</p> <p>Siehe auch Kapitel 8.1 Entwicklungsziele im Bericht: "Stärkung der lokalen Wirtschaftsstruktur" (S.71).</p>
<p>Der HBB möchte weiterhin darauf hinweisen, dass die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Handelsunternehmen auch immer im Zusammenspiel von Einwohnerstruktur/Kaufkraft/Lohnniveau und der Einwohnerentwicklung zu betrachten und zu bewerten ist.</p> <p>Wir empfehlen der Stadt erneut, eine aktuelle, öffentlich zugängliche Flächen-Leerstanddatei Handel, um bei Ansiedlungsanfragen schneller gemeinsam mit den Immobilieneigentümern reagieren zu können, insbesondere dann, wenn sich Geschäftsschließungen wg. fehlender Unternehmensnachfolge frühzeitig andeuten.</p>	<p>→ wurde zum Teil berücksichtigt/ betrifft nachgeordnete Verfahren</p> <p>Folgende Maßnahmen sollen hier einen Beitrag leisten: Einrichtung eines Unternehmensnetzwerks (für Einkauf, Austausch, nachhaltige Entwicklung etc.) (siehe Maßnahme 7.3), Einrichtung eines Büros/ einer Stelle für Wirtschaftsförderung in der Stadt Teltow (siehe Maßnahme 7.1) sowie Aufstellung eines Einzelhandels- und Zentrenkonzepts (siehe Maßnahme 1.3).</p>
<p>Zum Handlungsfeld 5.4. Verkehrliche und technische Infrastruktur</p> <p>Rein vorsorglich weisen wir zunächst darauf hin, dass der HBB nicht an den vorhandenen Planungen und Konzepten der Stadt Teltow zum Thema Verkehrsentwicklung, Lärm, Parken bisher beteiligt wurde.</p> <p>Wir bitten zu beachten, dass das wachsende Interesse an Elektromobilität durch Angebote der Wirtschaft unterstützt wird und weitere Investitionen in Ladeinfrastruktur, Parkraum, Umsteige-Vernetzung mit weiteren Verkehrsangeboten nach sich ziehen kann.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ wurde zum Teil berücksichtigt/ betrifft nachgeordnete Verfahren</p>

	<p>Wichtig bleibt auch in Zukunft (bei weiterer Verdichtung der Mobilitätsangebotsformen) die multifunktionale Erreichbarkeit der Handelsunternehmen zu gewährleisten. Insofern sind die stadtplanerisch/konzeptionellen Maßnahmen weiter zu entwickeln und umzusetzen.</p> <p>Wir weisen insbesondere darauf hin, da durch das anhaltende Wachstum des Onlinehandels der Dienstleistungsverkehr als Lieferverkehr bis zum Kunden weiter zunehmen wird. Damit erhöht sich gleichzeitig der Druck auf Lieferzonen als Kurzzeit-Parkflächen für Lieferanten, die in der öffentlichen Wahrnehmung für weitere Verkehrsteilnehmer sichtbar gemacht werden sollten, um Parkraumkonflikten vorbeugen zu können.</p>	<p>Folgende Maßnahmen sollen hier einen Beitrag leisten: Einrichtung eines Unternehmensnetzwerks (für Einkauf, Austausch, nachhaltige Entwicklung etc.) (siehe Maßnahme 7.3), Einrichtung der Stelle eines Verkehrsplaners (siehe Maßnahme 3.1) sowie Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow - inklusive Betrachtung des ruhenden Verkehrs, E-Mobility und Umweltverbund (mit großräumiger Betrachtung / in Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen) (siehe Maßnahme 3.2).</p>
	<p>Zum Ausbau und Qualifizierung des ÖPNV möchten wir anmerken, dass ein Umdenken der Adressaten eng mit der Attraktivität des ÖPNV zu sehen ist (Taktung, Umstieg-Möglichkeiten, Barrierefreiheit, Bedienzeiten auch in den Abend- und Nachtstunden wie an den Wochenenden und in den Öffnungszeiten der Dienstleistungsunternehmen)</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Folgende Maßnahmen sollen hier einen Beitrag leisten: Zentrale Vorhaben und Maßnahmen, ZV 3 "Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur" im Zusammenhang mit den Maßnahmen 3.1 - 3.9 (siehe Maßnahmenliste), sowie das Entwicklungsziel Verkehr und Freiraum: "Sicherung und Qualifizierung des ÖPNV-Angebots zur Verbesserung des Modal-Split und Bereitstellung von zukunftsfähigen Angeboten alternativer Verkehrsmittel" (siehe Bericht Kapitel 8.1).</p>
	<p>Wir bitten Sie, den HBB über das Ergebnis der Beteiligung in Kenntnis zu setzen.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen/ wird berücksichtigt</p>
4	<p><u>Brandenburgische Boden - Gesellschaft für Grundstücksverwaltung und -verwertung mbH, 26.8.2020</u></p>	
	<p>wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen zum Entwurf zur Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts INSEK der Stadt Teltow.</p> <p>Im Ergebnis unserer Prüfung können wir Ihnen mitteilen, dass im vorliegenden Verfahrensgebiet keine Flächen des WGT-Liegenschaftsvermögens und Bodenreformvermögens betroffen sind. Insofern geben wir eine Fehlmeldung ab.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>
5	<p><u>WBV Nuthe-Nieplitz, 28.8.2020</u></p>	
	<p>der Wasser- und Bodenverband Nuthe - Nieplitz hat die Unterlagen zum Beteiligungsverfahren dankend erhalten.</p> <p>Der Verband ist ein Wasser- und Bodenverband im Sinne des Gesetzes über Wasser- und Bodenverbände (Wasserverbandsgesetz - WVG) sowie ein Gewässerunterhaltungsverband im Sinne des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) und des Gesetzes über die Bildung von Gewässerunterhaltungsverbänden (GUVG), jeweils in der geltenden Fassung. Zur Erfüllung ist der Wasser- und Bodenverband</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>

<p>Nuthe-Nieplitz als Körperschaft des öffentlichen Rechts errichtet worden. Der Verband dient dem öffentlichen Interesse und dem Nutzen seiner Mitglieder; er verwaltet sich im Rahmen der Gesetze selbst. Die Pflichtaufgaben des Verbandes sind satzungsmäßig wie folgt geregelt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Unterhaltung der Gewässer II. Ordnung gemäß § 79 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 BbgWG und die Erstellung von Gewässerunterhaltungsplänen gemäß § 78 Absatz 2 BbgWG hierfür, - Ausgleichsmaßnahmen an Gewässern II. Ordnung, bei nachteiliger Veränderung der Wasserführung gemäß § 77 BbgWG, - die Durchführung der Unterhaltung der im Verbandsgebiet gelegenen Gewässer I. Ordnung gemäß § 79 Absatz 1 Satz 3 BbgWG und die Erstellung von Gewässerunterhaltungsplänen gemäß § 78 Absatz 2 BbgWG hierfür, - die Durchführung der Unterhaltung der Hochwasserschutzanlagen gemäß § 97 Absatz 3 BbgWG, - die dem Verband auf der Grundlage des § 126 Absatz 3 Satz 4 BbgWG durch Rechtsverordnung übertragenen Aufgaben. <p>Das Verbandsgebiet (§ 6 WVG) umfasst das Einzugsgebiet der Nuthe, des Teltowkanals und des Zahna in Brandenburg. Flächen der Gewässer I. Ordnung sind vom Verbandsgebiet ausgenommen. Die Kommunen Potsdam, Nuthetal, Michendorf, Stahnsdorf, Ludwigsfelde, Trebbin, Nuthe-Urstromtal, Luckenwalde, Treuenbrietzen, Baruth, Beelitz, Brück, Jüterbog, Niedergörsdorf, Niederer Fläming u.a. sind Mitglied im Wasser- und Bodenverband.</p>	
<p>Zum Beteiligungsverfahren geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. An allen Gewässern ist nach § 38 WHG ein Gewässerrandstreifen im Außenbereich von 5 m Breite freizuhalten. Die Breite gilt jeweils auf beiden Seiten des Gewässers. Der Gewässerrandstreifen bemisst sich ab der Linie des Mittelwasserstandes, bei Gewässern mit ausgeprägter Böschungsoberkante ab der Böschungsoberkante. Das Neuanpflanzen von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern, der Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und die nicht nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen sind u.a. im Gewässerrandstreifen verboten. 2. Gewässerrandstreifen innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile werden nach § 38 Abs. 3 WHG durch die zuständige Behörde mit einer angemessenen Breite festgesetzt und sollte eine Breite von 5 m betragen. Der Zugang für Maschinentechnik z.B. Traktor muss am gesamten Gewässer gewährleistet bleiben. 3. Nach § 41 Abs. 2 WHG sind Handlungen zu unterlassen, die die Unterhaltung unmöglich machen oder wesentlich erschweren würden. 4. Aufgrund der zunehmenden Witterungsextreme wird dringend empfohlen, für das gesamte Plangebiet die schadlose Abführung von Niederschlag für die Latfälle $r(5/5)$ und $r(5/100)$ gemäß Kostra DWD zu berechnen und zu prüfen. 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 5. Einleitung von Niederschlagswasser von Straßen, befestigten Flächen, Bauten, etc. in Oberflächengewässer bedürfen einer Erlaubnis. Hierfür ist eine gesonderte Stellungnahme einzuholen und die UWB zu beteiligen. 6. Sollten während der Bauphasen Einleitungen von Wasser in ein Gewässer erfolgen, ist vom Verband eine gesonderte Stellungnahme einzuholen. 7. Während der Bauzeit ist der schadlose Wasserabfluss zu gewähren. Bei Problemen ist unverzüglich der WBV Nuthe-Nieplitz zu benachrichtigen. Auftretende Schäden sind vom Verursacher bzw. auf dessen Kosten zu beseitigen. 8. Bestehende Zufahrten, Durchfahrten, Zugänge, Zuwegungen, etc. für die Gewässerunterhaltung sind zu erhalten. Bei Neuanlagen bzw. Umbauten sind Art und Weise der Ausführung auf folgende Fahrzeuge abzustellen: Traktoren mit Anbaugeräten bis 17 t, Ketten- und Mobilbagger bis 22 t Gesamtgewicht. 9. Bei Neuerrichtung oder Instandsetzung von Durchlässen/verrohrten Überfahrten sind Ein- und Auslauf als senkrechte Stirnwände zu errichten, mit der Oberkante ebenerdig. Die Böschung ist entsprechend dem Grabenprofil in gleichartiger Neigung gerade anzuarbeiten. 10. Die Einbauhöhe der Durchlasssohle hat 10 cm unterhalb der Gewässersohle zu erfolgen mit fachgerechter Gründung und einem Gefälle entsprechend der Grabensohle. Böschungsfußsicherung am Ein- und Auslauf ist auf 3 m Länge beidseitig auszuführen als Faschinensicherung oder als Pfahlreihe. Oberkante der Fußsicherung ist MW. 11. Bei erforderlichen Böschungssicherungen sind diese mit Wasserbausteinen auszuführen und anschließend zu verfestigen, zu verdichten bzw. packen. Die Lage Wasserbausteine ist mit 20 cm Mutterboden derart zu überdecken, dass ein Böschungsplanum mit der heranlaufenden Böschung besteht und Rasensaat. 12. Gewässer-Kreuzungen mit Medien oder Leitungen sind in einem Winkel von 90° zur Gewässerachse herzustellen. Der Verlegeabstand zur Sohle der Gewässer hat mindestens 1,50 m zu betragen. Die normale Verlegetiefe darf erst wieder in einem Abstand von 5 Metern von der Böschungsoberkante des Gewässers erreicht werden. Die Überfahrbarkeit der Trasse muss für Maschinen bis 22 t gewährleistet sein. Nach der Verlegung der Leitungen sind die Gewässer sowie alle anderen während des Baues in Anspruch genommenen Flächen und Anlagen in einen ordnungsgemäßen Zustand zu versetzen. Nach Abschluss der Arbeiten ist die geforderte Verlegetiefe und -richtung mittels Bestandszeichnung und eingemessenen Höhen nachzuweisen und als Bestandsplan zu übergeben. 13. Trassen sind beidseitig außerhalb des Abflussprofils zu kennzeichnen. Im Außenbereich (gem. BauGB) ist die Markierung mit einer Höhe von mindestens 1,80 m ab Bodenoberkante zu errichten, im Innenbereich (gem. BauGB) 1,0 m ab Bodenoberkante. Die Markierung ist vom Rechtsträger der Leitung in ihrem Zustand zu erhalten. 	
6	<u>Lokale Agenda 21 der Stadt Teltow, 1.9.2020</u>	

<p>als Ansprechpartner der Lokalen Agenda 21 der Stadt Teltow möchte ich Ihnen folgende Hinweise zum INSEK-Entwurf mitteilen.</p> <p>Seite 11, Zeile 30: statt "Ruhlsdorf Park": "Gutspark Ruhlsdorf",</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst</p>
<p>Seite 18, Zeile 4: bei Inbetriebnahme BER ist der BER (Terminal 1 und 2) vom S-Bahnhof Teltow Stadt mit dem Bus 621 zum Bahnhof Ludwigsfelde Struveshof und von dort mit der RB 22 in ca. ¼ Std. zu erreichen, auch mit Bus 600 u.a., bitte Fahrzeit aktualisieren;</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst</p>
<p>Seite 20: Ergänzung: Beteiligungsverfahren zum Teilregionalplan "Grundfunktionale Schwerpunkte",</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend ergänzt</p>
<p>Seite 21, Zeile 1: zur Klarstellung: Es handelt sich um die gemeinsame Darstellung der FNP's, nicht um einen regionalen Flächennutzungsplan (vgl. § 204 BauGB) für TKS,</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend ergänzt</p>
<p>Seite 58: Rad- und Wanderweg südl. Verlängerung Sputendorfer Straße: Brücke über L 40 n fehlt,</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend ergänzt</p>
<p>Seite 60, Zeile 36: Lokale Agenda 21 bitte erweitern um Lokale Agenda 21/Agenda 2030</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst</p>
<p>Hinweise: aus meiner Sicht liegt ein gelungener Entwurf zur Fortschreibung des INSEK Teltow vor. Mein Vorschlag zur Ergänzung ist: die Bodenbevorratung (z.B. für Ausgleichsflächen Wald) und Vorhaben für die Stadt Teltow wie Hallenbad und Krankenhaus mit Heliport sowie Förderung der Wissenschaft, u.a.: KI sowie klimaschonende Mobilität,</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt/ betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p> <p>Siehe Maßnahme 5.14 "Machbarkeitsstudie Schwimmhalle" und Maßnahme 5.15 "Bau der Schwimmhalle mit KM und S"</p> <p>ZV 3: "Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur"</p> <p>ZV 7: "Stärkung des Wirtschafts-, Forschungs- und Gewerbestandorts Teltow" im Zusammenhang mit der Maßnahme 7.2 "Konzept und Strategie zur Profilschärfung der Wirtschaft und Forschung in Teltow" und 7.6 "Städtebauliche Zielkonzeption/Entwicklungskonzept für den Gewerbestandort Teltower Straße/Stahnsdorfer Straße/Ritterhufen"</p> <p>Handlungserfordernis Soziales, Bildung, Gesundheit und Nahversorgung: Aufgaben des Mittelzentrums wahrnehmen: Krankenhausstandort, Schwimmhalle (S.45)</p>

	<p>insbesondere die Prüfung der Wiederinbetriebnahme des City-Busses Teltow (Kleinbus: altstadttauglich, umrüstbar auf Brennstoffzellentechnik emissionsfrei, ggf. "on demand", mögliche Route: R- und S-Bahnhof Teltow, Ruhlsdorfer Platz, Marktplatz Teltow, Hafen Teltow, Freibad Kiebitzberge, Schleuse Kleinmachnow mit Service Station "Marina Teltow".</p> <p>Ich hoffe, zum guten Gelingen der Fortschreibung des INSEK Teltow ein Stück beitragen zu können und stehe für Rückfragen gerne bereit.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
7	<p><u>Straßenverkehrsbehörde - Stadtverwaltung Teltow, 1.9.2020</u></p>	
	<p>vielen Dank für die Übersendung der Unterlagen und die Möglichkeit der Beteiligung.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde Teltow hat den aufgeführten Bewertungen keine wesentlichen Anmerkungen hinzuzufügen. Stärken, Schwächen, Chancen sowie Risiken und Handlungserfordernisse im Bereich der verkehrlichen und technischen Infrastruktur sowie die zentralen Vorhaben auf diesem Gebiet, sind aus unserer Sicht nahezu abschließend herausgearbeitet worden. Auch findet die (zukunftsweisende) Erhöhung der Taktfrequenz bzw. die Erweiterung von Halten des SPNV am Regionalbahnhof Teltow lobenswerterweise Erwähnung.</p> <p>Folgende Thematik halten wir jedoch im Zusammenhang mit einem INSEK beachtenswert:</p> <p>Auf Seite 72 des Entwurfes findet sich ein Verweis auf den "Modal Split". Interessant wäre, insbes. für weiterführende und zukunftsorientierte Entscheidungen der Stadtentwicklung, die Ermittlung bzw. das Aufzeigen des tatsächlichen Modal Split von Teltow bzw. der Region TKS.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Folgende Maßnahmen sollen hier einen Beitrag leisten: Einrichtung der Stelle eines Verkehrsplaners (siehe Maßnahme 3.1) sowie Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow (mit großräumiger Betrachtung/in Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen) (siehe Maßnahme 3.2).</p>
8	<p><u>Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Berlin, 2.9.2020</u></p>	
	<p>der INSEK der Stadt Teltow berührt die Belange der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, hier vertreten durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Berlin.</p> <p>Bei dem Teltowkanal (TeK) handelt es sich um eine Bundeswasserstraße, für die die Verwaltungszuständigkeit der WSV des Bundes gemäß Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 und Artikel 89 Grundgesetz gegeben ist.</p> <p>Entsprechend § 1 (1) Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) sind die Bundeswasserstraßen hier der Teltowkanal dem allgemeinen Verkehr gewidmet. Die Bundeswasserstraße Teltowkanal ist planfestgestellt und dem Verkehrsweg Schifffahrt gewidmet.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

	<p>Die Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 des WaStrG enthält das Verzeichnis der dem allgemeinen Verkehr dienenden Binnenwasserstraßen des Bundes. § 5 WaStrG regelt das Befahren mit Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen.</p> <p>Die Unterhaltung von Bundeswasserstraßen ist nach § 7 Abs. 1 (WaStrG) Hoheitsaufgabe des Bundes, die von der WSV wahrgenommen wird. Hierbei ist zu beachten, dass die hoheitlichen Aufgaben der WSV sich nicht nur auf das Gewässerbett der Wasserstraße samt ihrer Ufer und Betriebswege erstrecken, sondern auch auf die ihrer Unterhaltung nach §§ 7 ff WaStrG dienenden bundeseigenen Ufergrundstücke und Bauwerke.</p> <p>Da ein Kanal nicht in das Land gebaut werden kann, ohne künstliche Ufer zu erhalten, die gegen Abrutschen gesichert sind, gehört das Ufer eines Kanals zu der wasserbaulichen Anlage Kanal und unterfällt damit auch der Widmung als planfestgestellte Wasserstraße.</p> <p>Die Ufer müssen durch die WSV, unabhängig von der Frage schifffahrtsbedingter Schäden unterhalten werden, da sie gegenüber dem Grundstücksanlieger als schadensverhütende Anlage dienen.</p> <p>Derartige Flächen dürfen durch eine städtische Planung nicht mit Nutzungen überplant werden, die der Nutzung als Bundeswasserstraße widersprechen können.</p> <p>Wer die Bundeswasserstraße Teltowkanal benutzen, z. B. durch Erstellung eines Rad- und Wanderweges oder Anlagen in, über oder unter dieser oder an ihrem Ufer errichten, verändern oder betreiben will z. B. die Errichtung einer Anlegestelle für Fahrgastschiffe bzw. der Neubau einer Brücke, hat das gemäß § 31 WaStrG dem WSA Berlin anzuzeigen.</p> <p>Grundsätzlich hat das WSA Berlin keine Einwände gegen die Fortschreibung des INSEK der Stadt Teltow. Ich bitte Sie, mich an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	
9	<u>GDMcom GmbH, 09.09.2020</u>	
	<p>auf Ihre oben genannte/n Anfrage(n), erteilt GDMcom Auskunft zum angefragten Bereich für die folgenden Anlagenbetreiber:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Anlagenbetreiber- Hauptsitz - Betroffenheit - Anhang - Erdgasspeicher Peissen GmbH Halle- nicht betroffen - Auskunft Allgemein - Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen) Schwaig b. Nürnberg - nicht betroffen - Auskunft Allgemein - GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG Straelen- betroffen - GASLINE - ONTRAS Gastransport GmbH Leipzig - nicht betroffen - Auskunft Allgemein - VNG Gasspeicher GmbH Leipzig - nicht betroffen- Auskunft Allgemein 	→ Wird zur Kenntnis genommen

<p>Diese Auskunft gilt nur für den dargestellten Bereich und nur für die Anlagen der vorgenannten Unternehmen, so dass noch mit Anlagen weiterer Betreiber gerechnet werden muss, bei denen weitere Auskünfte einzuholen sind</p> <p>Bitte prüfen Sie, ob der dargestellte Bereich den Ihrer Anfrage enthält.</p>																
<p><u>ONTRAS Gastransport GmbH</u> <u>Ferngas Netzgesellschaft mbH (Netzgebiet Thüringen-Sachsen)</u> <u>VNG Gasspeicher GmbH</u> <u>Erdgasspeicher Peissen GmbH</u></p> <p>Im angefragten Bereich befinden sich keine Anlagen und keine zurzeit laufenden Planungen der/s oben genannten Anlagenbetreiber/s.</p> <p>Wir haben keine Einwände gegen das Vorhaben.</p> <p>Auflage: Sollte der Geltungsbereich bzw. die Planung erweitert oder verlagert werden oder der Arbeitsraum die dargestellten Planungsgrenzen überschreiten, so ist es notwendig, eine erneute Anfrage durchzuführen.</p> <p>Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen vorgesehen sind, hat durch den Bauausführenden rechtzeitig - also mindestens 6 Wochen vor Baubeginn - eine erneute Anfrage zu erfolgen.</p> <p>Weitere Anlagenbetreiber Bitte beachten Sie, dass sich im angefragten Bereich Anlagen Dritter befinden können, für die GDMcom für die Auskunft nicht zuständig ist.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ Wird zur Kenntnis genommen / wird berücksichtigt</p> <p>→ Wird zur Kenntnis genommen/ wird in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>															
<p><u>GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG</u></p> <p>Die beiliegende Schutzanweisung ist wesentlicher Bestandteil dieser Auskunft und zwingend zu beachten.</p> <p>Im angefragten Bereich befinden sich die folgenden Anlagen des oben genannten Anlagenbetreibers.</p> <table border="1" data-bbox="277 1102 1169 1262"> <thead> <tr> <th>Anlagentyp</th> <th>Anlagenkennzeichen</th> <th>DN</th> <th>Schutzstreifenbreite (in m)</th> <th>Zuständig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Kabelschutzrohranlage/n (IKSR) mit einliegenden LWL-Kabeln</td> <td>BF (SOLO) GLT_103114</td> <td>40</td> <td>-</td> <td>GDMcom GmbH Service KGT Nord Ketzin</td> </tr> <tr> <td>Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör</td> <td colspan="4">(Kabel-) Schutzrohr (SR), Kabelschacht, Kabelmuffen (KM, KAM, KOM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFB), Kabelmarker (M)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die ungefähre Lage der KSR-Anlage/n im Verfahrensbereich entnehmen Sie bitte den entsprechenden Bestandsunterlagen.</p>	Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifenbreite (in m)	Zuständig	Kabelschutzrohranlage/n (IKSR) mit einliegenden LWL-Kabeln	BF (SOLO) GLT_103114	40	-	GDMcom GmbH Service KGT Nord Ketzin	Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör	(Kabel-) Schutzrohr (SR), Kabelschacht, Kabelmuffen (KM, KAM, KOM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFB), Kabelmarker (M)				<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Hinweise inklusive der Anlagen werden zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
Anlagentyp	Anlagenkennzeichen	DN	Schutzstreifenbreite (in m)	Zuständig												
Kabelschutzrohranlage/n (IKSR) mit einliegenden LWL-Kabeln	BF (SOLO) GLT_103114	40	-	GDMcom GmbH Service KGT Nord Ketzin												
Mögliche sonstige Einbauten und Zubehör	(Kabel-) Schutzrohr (SR), Kabelschacht, Kabelmuffen (KM, KAM, KOM), Kabelreserve/n (KR), Kabel-Unterflurbehälter (KUFB), Kabelmarker (M)															

<p>Die Darstellung der KSR-Anlage/n ist im Bestandsplan nach bestem Wissen erfolgt. Die Möglichkeit einer Abweichung ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen.</p> <p>Die Angaben zur Lage der KSR-Anlage/n sind so lange als unverbindlich zu betrachten, bis die tatsächliche Lage in der Örtlichkeit unter Aufsicht des Beauftragten der GasLINE festgestellt wurde. Erforderliche Suchschachtungen sind durch den Antragsteller/das Bauunternehmen in Handschachtung auf eigene Kosten durchzuführen.</p> <p>Hinweis: Für beabsichtigte Planungen/Bauausführungen im Anlagenbereich beachten Sie bitte die zutreffenden Auflagen und Hinweise der beigefügten Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE GmbH & Co. KG. In diesem Zusammenhang verweisen wir insbesondere auf den Abschnitt 3, Bauvorhaben im Schutzstreifenbereich und machen besonders bzw. ergänzend auf folgendes aufmerksam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufgrabungen im Bereich der KSR-Anlage/n dürfen nur nach vorheriger Abstimmung oder unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten der GasLINE durchgeführt werden. Eventuell freigelegte KSR-Anlage/n sind in Abstimmung mit der GasLINE in geeigneter Weise abzufangen und vor mechanischen Beschädigungen zu schützen. - Wir machen ausdrücklich darauf aufmerksam, dass aufgrund möglicher nicht dokumentierter Trassenauslenkung der KSR-Anlage/n, eine örtliche Leitungsanzeige zwingend erforderlich ist. - Niveauänderungen im Bereich der KSR-Anlage/n sind nur nach vorheriger Absprache mit dem örtlichen Beauftragten der GasLINE statthaft. - Ohne besondere Sicherungsmaßnahmen dürfen unzureichend befestigte Leitungsbereiche nicht mit schweren Baumaschinen und anderen Baufahrzeugen befahren werden. Erforderliche Überfahrten sind in Abstimmung mit der GasLINE festzulegen und durch geeignete Maßnahmen zu sichern. - Ein Einsatz von Maschinen im Nahbereich der KSR-Anlage/n ist nur nach vorheriger Absprache und nur unter Aufsicht des örtlichen Beauftragten der GasLINE erlaubt. - Weitergehende Anpassungs- und/oder Sicherungsmaßnahmen, die erst an Ort und Stelle geklärt werden können, behält sich die GasLINE vor. <p>Zur Abstimmung der Planung, Bauausführung und ggf. der Koordinierung mit eigenen Maßnahmen sowie zur örtlichen Einweisung nehmen Sie bitte Rücksprache mit dem Technischen Verwalter der GasLINE in Essen, erreichbar unter der Rufnummer 0201/3642-17866.</p> <p>Der oben genannte Anlagenbetreiber ist weiter an der Planung/dem Verfahren zu beteiligen.</p> <p>Bitte beachten Sie, dass GDMcom nur für einen Teil der Anlagen dieses Betreibers für Auskunft zuständig ist. Im angefragten Bereich muss ggf. mit weiteren Anlagen/Planungen des oben genannten bzw. anderer Anlagenbetreiber gerechnet werden. Sofern nicht bereits erfolgt, verweisen wir an dieser Stelle zur Einholung weiterer Auskünfte auf: GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbh & Co. KG über BIL - BUNDESWEITES INFORMATIONSSYSTEM ZUR LEITUNGS-RECHERCHE https://portalbilleitungsauskunft.de/login</p>	
---	--

	<p>Weitere Anlagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gebietsplan - Anlagennetzplan - Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln - Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln 	→ Wird zur Kenntnis genommen
10	<u>Deutsche Bahn AG, Eigentumsmanagement, Eigentümervertretung, 9.9.2020</u>	
	<p>Hinsichtlich der o.g. o.g. Planverfahrens haben Sie uns als Träger öffentlicher Belange beteiligt.</p> <p>In Erarbeitung einer, auch die Interessen der Deutschen Bahn AG wahren, Stellungnahme haben wir die o.g. Planunterlagen an die betroffenen Konzerngesellschaften der DB AG zur Kenntnis, Prüfung und Abgabe Ihrer fachtechnischen Stellungnahme weitergeleitet.</p> <p>Nach Abschluss der Prüfung durch die Fachbereiche erhalten Sie dann von uns eine abschließende Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG.</p> <p>Wir bitten um Beachtung, dass wir trotz der aktuellen Corona-Virus-Pandemie bemüht sind, die Bearbeitung der Beteiligungen der DB AG und ihrer Konzernunternehmen im Rahmen von Planungs- und Bauvorhaben Dritter innerhalb der gesetzlichen bzw. behördlichen Fristen zu bearbeiten, dies aber aufgrund der aktuellen Situation nicht durchgehend gewährleistet werden kann.</p> <p>Auf Grund der Komplexität innerhalb des DB-Konzerns bitten wir daher um Terminverlängerung bis 09.10.2020.</p> <p>Sollten Sie in diesem Zusammenhang Rückfragen haben, stehen wir Ihnen gerne unter der o.g. Rufnummer zur Verfügung.</p> <p>Wir bitten Sie dieses Schreiben ist als Zwischenbescheid zu betrachten.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ wurde berücksichtigt</p>
	<p><u>Deutsche Bahn AG, DB Immobilien - Region Ost, Eigentumsmanagement, 26.10.2020</u></p> <p>mit Mail vom 19.08.2020 wurden wir gebeten, zur o.g. Fortschreibung INSEK Teltow eine Stellungnahme als Träger öffentlicher Belange abzugeben.</p> <p>Die DB Immobilien fungiert als Dienstleister innerhalb des DB Konzerns für immobilienrelevante Aufgaben.</p> <p>Die DB Netz AG stellt die Infrastruktur für den Bahnbetrieb zur Verfügung. Sie übernimmt damit diejenigen Aufgaben, die als Ausfluss der grundsätzlichen Bestimmungen Gemeinwohlcharakter haben. Dementsprechend ist die Deutsche Bahn AG, DB Netz AG, entsprechend den Beschlüssen zur Neuordnung im Bahnbereich und ihre Auswirkungen auf das Bauplanrecht, Träger öffentlicher Belange.</p>	→ Wird zur Kenntnis genommen

<p>Grundsätzlich richtet sich das Interesse darauf, dass alle von der Deutschen Bahn AG im Einzugsbereich der Planverfahren wahrzunehmenden Belange prinzipiell Berücksichtigung finden.</p> <p>Zur Fortschreibung INSEK Teltow gibt es aus Sicht der Deutschen Bahn AG grundsätzlich keine Einwände, sofern die nachfolgenden Hinweise und Forderungen der Verfahrensbeteiligten der DB AG berücksichtigt werden.</p>	
<p>Infrastrukturelle Belange</p> <p>Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen stellen wir fest, dass gemäß der planerischen Darstellung die Lage des Geltungsbereiches des o.g. Planverfahrens der Stadt Teltow westlich an der Bahnstrecke: (6132) Bln.-Südkreuz – Halle Hbf. und (6173) Bln.-Anhalter Güterbhf. – Großbeeren sowie nördlich und südlich an der Strecke: (6039) Lichterfelde – Teltow Stadt liegt.</p> <p>Gemäß Eisenbahnneuordnungsgesetz –ENeuOG vom 27.12.1993 (BGGL. I S 2378) Artikel 1 §2– ist die Deutsche Bahn AG über die Liegenschaften der Deutschen Reichsbahn Verfügungsberechtigt. Es ist davon auszugehen, dass alle Grundstücke und Grundstückssteile, über die die Deutsche Bahn AG gemäß Artikel 1 § 22 ENeuOG Verfügungsberechtigt ist, im allgemeinen dem besonderen Eisenbahnzweck dienen und die entsprechenden baulichen Anlagen gemäß Artikel 5 § 18 ENeuOG als planfestgestellte Bahnanlage zu verstehen sind.</p> <p>Die Abstandsflächen sind gemäß § 6 der BbgBO einzuhalten. Eine Übernahme von Baulasten auf Eisenbahngelände ist grundsätzlich auszuschließen.</p> <p>Grundsätzlich weisen wir darauf hin, dass gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die Deutsche Bahn AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, sind ggf. bei der Planung zu berücksichtigen.</p> <p>Insbesondere gilt für Immissionen wie Erschütterungen, Lärmbelästigungen, Funkenflug und dergleichen, die von Bahnanlagen und dem gewöhnlichen Bahnbetrieb ausgehen, der Ausschluss jeglicher Ansprüche. Die Bahnstrecke: (6132) Bln.-Südkreuz – Halle Hbf. verläuft in Nachbarschaft des Verfahrensgebiets. Daraus resultierende Schäden oder Belästigungen (Risse, Erschütterungen, Lärm etc.) können der Deutschen Bahn AG nicht zu Lasten gelegt werden.</p> <p>Ebenso ist auf die Geltendmachung von Abwehrmaßnahmen nach § 1004 in Verbindung § 906 BGB sowie dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), die durch den gewöhnlichen Bahnbetrieb in seiner jeweiligen Form veranlasst werden könnten, zu verzichten.</p> <p>Eine bestehende Bahnanlage bzw. Eisenbahnstrecke genießt einen sogenannten "Bestandsschutz" im Hinblick auf jegliche nachträglich entlang der Anlage errichtete Bebauung. Jegliche Inanspruchnahme oder Beeinträchtigung von Bahngelände sind auszuschließen. Dies gilt u.a. auch für die Lagerung von Baumaterialien, das Ablagern und Einbringen von Aushub- oder Bauschuttmassen sowie die sonstige Nutzung von Eisenbahnflächen für das Errichten oder Betreiben von baulichen Anlagen.</p> <p>Die Grundstücksgrenze und das Gelände der DB AG müssen freigehalten werden. Das Gelände sowie</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Hinweise zu den Infrastrukturellen Belangen werden zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

<p>die Betriebsanlagen der DB AG dürfen nicht betreten, beplant, betroffen und der planfestgestellte Zustand der, dem öffentlichen Eisenbahnverkehr gewidmeten Betriebsanlagen (Fachplanungsvorbehalt) - unabhängig vom Grundstückseigentum -, nicht geändert werden.</p> <p>Die Zuwegung bzw. Zugänglichkeit zu Anlagen der DB AG sind für Instandhaltungsmaßnahmen oder im Störfall zu gewährleisten.</p>	
<p><i>Im Interesse der öffentlichen Sicherheit und auch im Interesse der Sicherheit der auf den Nachbargrundstücken verkehrenden Personen und Fahrzeuge sind Einfriedungen vorzusehen, die ein gewolltes oder ungewolltes Betreten und Befahren von Bahngelände oder sonstiges Hineingelangen in den Gefahrenbereich der Bahnanlagen verhindern.</i></p> <p>Bereich der Flurstückgrenze zur Deutschen Bahn AG sind so abzusichern, dass ein Betreten und Befahren der Bahnanlagen nicht möglich ist.</p> <p>Auf Grund des o.g. Planungsverfahrens der Stadt Teltow darf kein zusätzliches Oberflächenwasser in die Bahnanlagen gelangen. Die Ableitung von Abwässern jeglicher Art auf DB-Gelände oder in die Entwässerungsanlagen der DB AG ist nicht zugelassen.</p> <p>Vorhandene Bahnentwässerungssysteme der DB AG sind in ihrer Funktionsfähigkeit zu erhalten bzw. müssen bei Beschädigung gemäß Ril 836 "Erdbauwerke und sonstige geotechnische Bauwerke planen, bauen und instandhalten" wieder erneuert werden.</p> <p>Für Bepflanzungen parallel zu Bahnstrecken sind u. a. die Bestimmungen des DB Netz AG-Handbuchs 882 "Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle" zu beachten.</p> <p>Das Handbuch kann käuflich erworben werden unter folgender Adresse: DB Kommunikationstechnik GmbH, Medien- und Kommunikationsdienste, Logistikcenter – Kundenservice, Kriegsstraße 136, 76133 Karlsruhe.</p> <p>Grundsätzlich gilt folgendes:</p> <p>An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten bis 160 km/h befahren werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestabstände zur Gleismitte des äußeren Gleises für klein- und mittelwüchsige Sträucher 8,00 m, für hochwüchsige Sträucher 10,00 m, und für Bäume 12,00 m. - Kleine Pflanzungen innerhalb der in Modul 882.0220 genauer definierten Rückschnittzone (hierdurch können im Einzelfall die o. g. Mindestabstände beträchtlich erhöhen). - Ausschließlich Pflanzung geeigneter Gehölze, wie in den Modulen 882.0331 und 882.333A01 beschrieben. <p>An Streckenabschnitten, die mit Geschwindigkeiten über 160km/h befahren werden (Schnellfahrstrecken): Mindestabstand zum Lichtraumprofil (Profil = 2,50 m ab Gleismitte des äußeren Gleises) entspricht maximal erreichbare Wuchshöhe der Gehölze im Alter.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mindestabstand auch für kleinwüchsige Gehölze 8, 00 m von der Gleismitte des äußeren Gleises. 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

	<p>- Zusätzlich gegebenenfalls Beachtung der Vorgaben aus Modul 882.0220 zur Rückschnittzone. Beleuchtungsanlagen und Werbeeinrichtungen sind so zu gestalten, dass eine Blendung des Eisenbahnpersonals und Verwechslung mit Signalbegriffen der Eisenbahn jederzeit sicher ausgeschlossen werden.</p>	
	<p>Als Anlageneigentümer/-verantwortliche hat das Konzernunternehmen DB Netz AG für den jeweiligen Verantwortungsbereich separat Stellung genommen. Diese Stellungnahme gilt <u>gleichberechtigt</u> als Stellungnahme zum Planungsverfahren. In der Stellungnahme vom 16.10.2020, hier AIM Netz Berlin, Investitionsplanung und Segmentsteuerung (I.NA-O-N-BLN-P), Frau Prieske heißt es:</p> <p>Zitat".... für den Anteil der Strecke 6039 (Teltow Stadt mit der Verlängerung nach Stahnsdorf) haben wir zu den gesichteten Unterlagen keine Anmerkungen oder Auflagen.</p> <p>Bitte beigefügten Übersichtsplan beachten. Schematisch wird eine Einordnung der Verkehrsstationen Teltow Iserstraße und Stahnsdorf Sputendorfer Straße (jeweils östlich der Verkehrsstraße) gezeigt.</p> <p>(Der Plan bezieht sich auf den ersten Stichpunkt der Karte auf Seite 75 des Berichtes)Strecke 6132</p> <p>Wir stimmen der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzept zu. Bei den Planungen zur Aufwertung des Regionalbahnhofs mit der Planung der Errichtung von Fahrstühlen sind die DB Netz AG und die DB Station & Service AG rechtzeitig und umfassend in die weiteren Planungen einzubeziehen. Hierbei ist zu beachten, dass im Zuge des geplanten Deutschlandtaktes ein möglicher weise 4- gleisiger Ausbau der Bahnstrecke im Raum Teltow angedacht ist. Die Flächen rechts und links der bestehenden Bahnanlagen sind daher nicht weiter in die Planungen einzubeziehen bzw. müssen die Planungen in enger Abstimmung mit der DB Netz AG Anlagen- und Instandhaltungsmanagement Netz Berlin durchgeführt werden. Es handelt sich hier um die bezeichneten Maßnahmen 2.4; 2.6 und 3.8" Zitatende.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
	<p>Hinweisen möchten wir darauf, dass Bauvorhaben, die die Standsicherheit von Bahnanlagen bzw. die Betriebssicherheit des Eisenbahnbetriebes gefährden können, vor Baubeginn die eisenbahntechnische Stellungnahme/Genehmigung des Eisenbahn Bundesamt (EBA) Bonn, Außenstelle Berlin benötigen.</p> <p>Mit diesem Schreiben ergeht keine konkrete Zustimmung der Deutschen Bahn AG zu Bauvorhaben im Näherungsbereich der Bahnstrecken: (6132) Bln.-Südkreuz – Halle Hbf. und (6173) Bln.-Anhalter Güterbhf. – Großbeeren sowie der Strecke: (6039) Lichterfelde – Teltow Stadt.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns am weiterführenden Baugenehmigungsverfahren der Stadt Teltow im Näherungsbereich zu beteiligen.</p> <p>Sollten Ihrerseits weitere Rückfragen bestehen, stehen wir Ihnen unter o.g. Rufnummer zur Verfügung. Bitte verwenden sie dazu unser Aktenzeichen.</p> <p>Anlage: -Planunterlagen der DB Netz AG</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>→ wird berücksichtigt?</p>

11	<u>Landesbetrieb Forst Brandenburg - untere Forstbehörde -Oberförsterei Potsdam, 8.9.2020</u>	
	<p>Wir teilen Ihnen mit, dass sich von Seiten des Landesbetriebes Forst Brandenburg - Untere Forstbehörde - Einwendungen an der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow ergeben. Die Belange des Waldes in der Region und damit dessen Bedeutung für die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 LWaldG1 werden in dem Konzept nicht beachtet.</p> <p>Nur noch 2% der Gesamtstadtfläche ist Wald. Dies bedeutet einen erheblich geringen Anteil an städtischen Waldflächen, welche in ihrem Bestand somit als gefährdet gelten müssen. Forstpolitisch werden Bewaldungsprozente unter 20 % als problematisch, ein Waldanteil unter 10 % sogar als bedenklich angesehen. Insofern ist es aus hiesiger Sicht unverständlich, warum in einem Stadtentwicklungskonzept der Wald und dessen positive Wirkungen auf die Umwelt und das Klima keine Beachtung finden.</p> <p>Allgemein kann festgestellt werden, dass Waldinanspruchnahmen und -überplanungen in dem vorliegenden Konzept nicht berücksichtigt werden. Dies ist jedoch gerade für die Stadt Teltow mit einem sehr geringen Bewaldungsprozent von herausragender Bedeutung. Bei weiterführenden Planungen, zum Beispiel beim Ausbau von Rad-, Wander- und Reitwegen müssen die Belange des Waldes beachtet werden, sollten diese über Waldflächen verlaufen und somit in Anspruch genommen werden. Zwingend notwendige Waldinanspruchnahmen sind grundsätzlich, auf Grund des bedenklichen Waldanteils der Stadt Teltow, durch Erstaufforstungen im Gemeindegebiet zu kompensieren.</p> <p>Auch für den Klimaschutz ist der Wald von immanenter Bedeutung, jedoch werden Waldflächen hier in diesem Konzept unter dem Punkt Klimaschutz nicht abgehandelt. Auch der Erhalt und der Schutz vorhandener Waldflächen und eine Erhöhung des Waldanteils muss unter diesen Gesichtspunkten in die Planung mit aufgenommen werden.</p> <p>Des Weiteren sind diese wenigen vorhandenen Waldflächen ein Erholungs- und Aufenthaltsraum für die anrainende Bevölkerung, Rückzugsgebiete für Tier- und Pflanzenarten sowie Kaltluftentstehungszonen und Lärm- bzw. Immissionsschutz-zonen in der sonst dicht bebauten Stadt. Diese für die Daseinsvorsorge wichtigen Waldfunktionen müssen in dem vorliegenden Konzept mit behandelt und angemessen bedacht werden.</p> <p>Rechtsgrundlage: 1 Waldgesetz des Landes Brandenburg vom 20. April 2004 (GVBl. 1/04, [Nr. 06] S. 137), in der geltenden Fassung</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt und wird vertieft in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die folgenden Maßnahmen und Ziele sollen einen Beitrag dazu leisten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zielstellungen Freiraum: größere Waldflächen (Ergänzung bzw. Aufwertung (siehe Plan 4) - Zentrales Vorhaben 4: "Qualifizierung und Sicherung der Freiraum- und Landschaftsfunktionen (inklusive Umweltschutz und Klimaanpassung)" (siehe Plan 5) - Sowie im Rahmen der konkreten Maßnahmen 4.1 - 4.5 und 4.7. Dabei ist insbesondere Maßnahme 4.5 zu beachten, die eine "Aufwertung bzw. Aufforstung von Waldflächen (in Teltow und Ruhlsdorf)" erzielt (siehe Maßnahmenliste).
12	<u>LBV - Landesamt für Bauen und Verkehr- Außenstelle Cottbus, 7.9.2020</u>	
	Den von Ihnen eingereichten Entwurf zur Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow habe ich in der Zuständigkeit des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) als Verkehrs- oberbehörde des Landes Brandenburg gemäß "Zuständigkeitsregelung hinsichtlich der Beteiligung der Verkehrsbehörden und der Straßenbauverwaltung als Träger öffentlicher Belange in Planungsverfahren"	→ Wird zur Kenntnis genommen

<p>(Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung vom 17. Juni 2015, veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 27, vom 15. Juli 2015, S. 575) geprüft.</p> <p>Danach nehme ich aus verkehrsbehördlicher Sicht des Landes wie folgt Stellung:</p> <p>Grundsätzlich begrüße ich alle im vorliegenden Konzept dargestellten Ziele und Maßnahmen der Stadt Teltow, die der Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen des Landes (nachhaltige Mobilität, Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und Verkehrsintegration) dienen.</p> <p>Ausdruck dafür sind u. a.</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Verbesserung der Situation für den Rad- und Fußgängerverkehr, - Ausbau und Qualifizierung des ÖPNV, - die barrierefreie Umgestaltung der Bushaltestellen, - Parkraumkonzeption/Ausbau P+R/Anpassung an alternative Mobilität, - die Qualifizierung der Güterbahnhofsflächen für zukünftige Umschlagnutzung, - Sicherung und Qualifizierung des barrierefreien Zugangs zum Regionalbahnhof, - die kontrollierte Steuerung des Wachstums durch die Aktivierung innerstädtischer Flächenpotentiale. <p>Bezogen auf die zum Zuständigkeitsbereich des LBV gehörenden Verkehrsbereiche teile ich Ihnen Folgendes mit:</p>	
<p><u>Eisenbahn/Schienenpersonennahverkehr</u></p> <p>Ich begrüße die Fortführung des Projektes zur Förderung des schienengebundenen Personennahverkehrs, welches sich für eine Erhöhung der Taktfrequenz des RE 7, den Halt des RE 5 am Regionalbahnhof Teltow sowie die Realisierung der S-Bahnanbindungen in der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf einsetzt.</p> <p>Im Landesnahverkehrsplan 2018 ist im Ergebnis des Projektes ÖPNV-Konzept 2030 die Verlängerung der S-Bahn-Strecke im Abschnitt S25 Teltow Stadt - Stahnsdorf Sputendorfer Str. aufgenommen.</p> <p>Ich verweise bezüglich möglicher Planungen auf eine Stellungnahme des Eisenbahnunternehmens.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>
<p><u>Binnenschifffahrt</u></p> <p>Belange des Bereiches Binnenschifffahrt werden durch das vorliegende Konzept nicht berührt, da weder schiffbare Landesgewässer noch Binnenhäfen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind.</p> <p>Der Teltowkanal ist als Bundeswasserstraße klassifiziert und gehört deshalb zum Zuständigkeitsbereich der Bundeswasserstraßenverwaltung.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>
<p><u>ziviler Luftverkehr</u></p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>

	<p>Das Gebiet der Stadt Teltow befindet sich außerhalb von Bauschutzbereichen ziviler Flugplätze (Verkehrs-, Sonder-, Hubschraubersonderlandeplätzen) sowie Segelflug- und Modellfluggeländen in der Zuständigkeit der Gemeinsamen Oberen Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg (Abt. des LBV, aber nach mir vorliegenden Unterlagen noch innerhalb (im Randbereich) von Schutzbereichen ziviler Flugsicherungsanlagen.</p> <p>Eine Beurteilung von Vorhaben in Schutzbereichen ziviler Flugsicherungsanlagen in der Zuständigkeit des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung [BAF] liegt.</p> <p>Eine Berührung luftrechtlicher Belange kann aus dem vorliegenden Entwurf des INSEK derzeit nicht abgeleitet werden.</p>	
	<p><u>Sonstige Hinweise:</u></p> <p>Zu Maßnahmen, die das öffentliche Straßennetz betreffen, weise ich darauf hin, dass hier eine Beurteilung in der Zuständigkeit des jeweiligen Straßenbausträngers liegt.</p> <p>Durch die verkehrsplanerische Stellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtung zum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen/ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Der Straßenbaustränger wurde beteiligt.</p>
13	<p><u>Gemeinsame Landesplanungsabteilung, 15.09.2020</u></p>	
	<p>Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung zum o.g. Vorhaben.</p> <p>Beurteilung der angezeigten Planungsabsicht: Belange der Raumordnung stehen derzeit nicht entgegen.</p>	<p>→ Wird zur Kenntnis genommen</p>
	<p>Die Stadt Teltow beabsichtigt, ihr Integriertes Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2008 fortzuschreiben.</p> <p>Für die Vorhaben und Maßnahmen sind insbesondere folgende Ziele der Raumordnung relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Z 3.6 Abs. 1 -Mittelzentren im Berliner Umland Teltow ist als Mittelzentrum im Berliner Umland gemäß Z 3.6 Abs. 2 eingestuft. Hinweis: Die Raumkategorie „engerer Verflechtungsraum“ findet im LEP HR keine Anwendung mehr (S19 des Berichtes). - Z 5.6 Abs. 2 und 3 - Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung Nach der Festlegungskarte des LEP HR liegen die benannten Wohnungsbaupotentiale (S, 74 des Berichtes) innerhalb des Gestaltungsraums Siedlung und zählen gemäß Ziel Z 5.6 Abs. 1 und 3 LEP HR zu den Schwerpunkten der Wohnsiedlungsflächenentwicklung, in denen die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen quantitativ unbegrenzt möglich ist. - Z 2.6; Z 2.7; Z 2,9; Z 2.10; Z 2.12 Z 12.13; Z 2,14 — Großflächiger Einzelhandel Die genannten Ziele der Raumordnung besitzen Relevanz für die Aufstellung eines Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes. Insbesondere empfehlen wir die Festlegung und Darstellung der zentralen Versorgungsbereiche für die gesamte Stadt Teltow. 	

	<p>Für Rückfragen oder ein Gespräch stehen wir gern zur Verfügung.</p> <p><u>Rechtliche Grundlagen zur Beurteilung der Planungsabsicht</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. 1 S. 235) - Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 (GVBl. II, Nr. 35) <p>Hinweise</p> <ul style="list-style-type: none"> - Diese Stellungnahme gilt, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert wurden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften bleiben von dieser Mitteilung unberührt. - Wir bitten (zur Sicherung der Übermittlung trotz der Corona-bedingten Sondersituation), Trägerbeteiligungen gegenüber der GL nur in digitaler Form durchzuführen; Bei Mitteilungen über Genehmigungen oder festgestellte Pläne oder die Einstellung von Verfahren (vgl. Artikel 20 des Landesplanungsvertrages) den Plan bzw. die Genehmigung und seine Bekanntmachung in digitaler Form als pdf-Datei per E-Mail zu übersenden (oder alternativ mit Download- Link, - keine CD/DVD -); dafür ausschließlich unser Referatspostfach zu nutzen: gl5.post(a)gl.berlin-brandenburg.de. - Information für den Fall der Erhebung personenbezogener Daten siehe folgenden Link: https://gl.berlin-brandenburg.de/service/info-personenbezogene-daten-gl-5.pdf. 	
14	<p><u>Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum - Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege, 08.09.2020</u></p>	
	<p>das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, Abteilung Denkmalpflege, nimmt als Träger öffentlicher Belange gern. § 1 Abs. 5 Ziff. 5 BauGB unter Hinweis auf das BbgDSchG vom 24.05.2004 als zuständige Denkmalfachbehörde wie folgt Stellung:</p> <p>1. Hiermit werden Sie darauf hingewiesen, dass Denkmalbestand im Bereich des INSEK vorhanden ist. Die Denkmale sind online unter http://www.bldambrandenburg.de/denkmalinformationen/denkmalistenedenkmaldatenbank abrufbar. Auf diese ist allgemein im Textteil hinzuweisen</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend ergänzt</p> <p>Ein Absatz zum Thema Denkmale wurde eingefügt.</p> <p>Unter 5.6 Grün- und Freiflächen werden zwei als Naturdenkmäler klassifizierte Baumbestände im Text aufgeführt. (S. 49)</p> <p>5.7 Kultur und Tourismus: Ruhlsdorfer Eiskeller als Bestandteil der Denkmalliste des Landkreises. (S. 53)</p>
	<p>2. In zwei der ausgewiesenen "Konzeptbereiche" befinden sich eingetragene Denkmale, nämlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzeptbereich A: Biomalzfabrik und Umgebung (Biomalzfabrik Iserstr. 8 und 10) - Sowie - Konzeptbereich B: Nordwestlich von Ruhlsdorf (Maschinenfabrik Ruhlsdorfer Str. 100). 	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend ergänzt</p>

	<p>- Der Denkmalbestand ist im Textteil zu benennen und in den Kartendarstellungen zu kennzeichnen.</p> <p>3. Hinweis Wir möchten Sie darauf aufmerksam machen, dass die Denkmalliste des Landes Brandenburg fortgeschrieben wird.</p> <p>4. Hinweis Da bei dem Vorhaben Belange der Bodendenkmalpflege berührt sein können, erhalten Sie aus unserem Haus ggf. eine weitere Stellungnahme.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
15	<p><u>Landesbüro anerkannten Naturschutzverbände Brandenburgs, 22.09.2020</u></p>	
	<p>die im Landesbüro vertretenen anerkannten Naturschutzverbände Brandenburgs bedanken sich für die Beteiligung und übermitteln Ihnen nachfolgend ihre Stellungnahme, Äußerung und Einwendung zum o.g. Verfahren:</p> <p>Mit der Fortschreibung des INSEK der Stadt Teltow sollen die Entwicklungsziele und Umsetzungsmaßnahmen dem Bevölkerungszuwachs angepasst und aktualisiert werden.</p> <p>Der Schutz der Biodiversität ist ein Gemeinwohlziel, das deutlich stärker in allen Lebensbereichen Berücksichtigung finden muss. Deshalb sollte auch die Planung darauf abzielen einen urbanen Raum zu entwickeln, in dem der Arten-/Natur-/Landschaftsschutz neben der Bebauung eine gleichberechtigte Betrachtung erfährt. Gerade in Zeiten in denen auf allen Ebenen über die Bedeutung von Klima-, Insekten- und Biodiversitätsschutz auch als Vorsorge für das menschliche Wohlergehen gesprochen wird, wird ein entsprechender zukunftsweisender Umgang seitens der Verwaltungen und auch Planern erwartet.</p> <p>Die Planung zeigt, dass hier ein erhebliches Defizit besteht.</p> <p>Aus Natur- und Landschaftsschutzsicht sind der Erhalt und die Entwicklung vorhandener Grünstrukturen im Hinblick auf das Stadtklima und die Lebensraumqualität unabdingbar. Dabei muss der Vernetzung und dem Verbund von Schutzgebieten, Grünräumen, Wald- und Biotopflächen sowie Grünzügen (Alleen, Straßenbäumen, Hecken, etc.) mehr Entwicklungspotential eingeräumt werden.</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt/ wird vertieft in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die folgenden Maßnahmen und Ziele sollen einen Beitrag dazu leisten:</p> <p>Zielstellungen Freiraum: besondere, zu schützende und zu entwickelnde Grünverbindungen/Landschaftsräume (siehe Plan 4)</p> <p>Zentrales Vorhaben 4: "Qualifizierung und Sicherung der Freiraum- und Landschaftsfunktionen (inklusive Umweltschutz und Klimaanpassung)" (siehe Plan 5)</p> <p>Sowie im Rahmen der konkreten Maßnahmen 4.1 - 4.5 und 4.7. Dabei sind insbesondere die Maßnahmen 4.2, 4.3 und 4.4 zu beachten, die eine "Fort-schreibung des Landschaftsplans, inkl. eines Konzepts für ein Freiraumverbundsystem"(4.2) sowie die "Kontinuierliche Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzepts" (4.3) und die Einrichtung der Stelle eines Klimaschutzmanagers" (4.4) erzielen. (siehe Maßnahmenliste)</p> <p>Zu beachten sind außerdem die dem Leitbild zugrunde liegenden Entwicklungsziele für das Themenfeld "Freiraum" (Siehe Bericht Kapitel 8.1)</p>
	<p>Grundsätzlich sollten alle vorhandenen Wald- und Parkflächen (z.B. Sabersky Park) dauerhaft gesichert und ökologisch aufgewertet werden, Verkehrswege sind mit entsprechenden Baumstandorten auszuweisen, um Entwicklungspotential für Alleen zu bieten.</p> <p>Großzügige Grünmaßnahmen bereichern nicht nur die Lebens- und Wohnqualität erheblich, auch die Erlebbarkeit von Natur in unmittelbarer Nähe des Wohnstandortes - als Naherholung vor der Haustür - wird gesteigert.</p> <p>Das Gebot des sparsamen Umgangs mit den endlichen Ressourcen Boden und Wasser sollte Grundlage für die Auseinandersetzung mit möglichen positiven Effekten für Klima und Biodiversität sein.</p> <p>Artenschutz und Biotopentwicklung sollte ein fester Bestandteil bei der Planung und Gestaltung von Gebäuden sein.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die Hinweise betreffen v.a. die Fortschreibung Landschaftsplan (inkl. Konzept für Freiraumverbundsystem) (siehe Maßnahme 4.2) sowie Kontinuierliche Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzepts (siehe Maßnahme 4.3) und Einrichtung der Stelle eines Klimaschutzmanagers (siehe Maßnahme 4.4)</p>

Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren	→ wird berücksichtigt
<p><u>Landesbüro anerkannten Naturschutzverbände Brandenburgs</u> <u>25.09.2020</u></p> <p>zu unserer Stellungnahme vom 22. September 2020 übermitteln wir Ihnen nachfolgend unsere ergänzende Stellungnahme, Äußerung und Einwendung zum o.g. Verfahren:</p> <p>Die Bürgerinformation und -beteiligung insgesamt ist bisher nur ungenügend erfolgt (nur ein kurzer Termin) und das Zwischenergebnis ist nicht allgemein zugänglich. Auch wurde u.a. die Agenda 21 mit Ihren vielen fachkompetenten Gruppen nicht beteiligt. Dies ist nachzuholen.</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Zusätzlich zu der Präsenzveranstaltung gab es zwei Online-Beteiligungen nach Erarbeitung der Analyse sowie des Konzepts (jeweils 4 Wochen). Am 18. März 2019 fand ein Termin mit der LA 21 statt. Die Agenda 21 wurde zusätzlich im Rahmen der TÖB beteiligt und hat ihre Stellungnahme eingereicht.</p>
<p>Aus unserer Sicht sowie aus Sicht der Bürger wird gefordert, dass das Ziel des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes eine lebenswerte Gestaltung mit Aufenthaltsqualität für Teltower und deren Gäste sein sollte.</p> <p>Konkrete Handlungsinstrumente zur Umsetzung des Konzeptes wie z.B. Erhaltungssatzungen und Gestaltungssatzungen und Hinweise dazu, wie man diese rechtssicher gestaltet, fehlen im Forderungskatalog. Dies ist nachzubessern.</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt/ wird an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren im Zuge der konkreten Umsetzung des INSEK berücksichtigt</p> <p>In der Maßnahmentabelle sind geeignete Förderinstrumente genannt.</p>
<p>Grünbereichsvernetzung und Errichtung/Erhalt von Trittsteinbiotopen und Erläuterungen zu deren Notwendigkeit fehlen in der Auflistung. Hier ist ebenfalls eine Überarbeitung erforderlich.</p> <p>Es ist der Erhalt von Frischluftschneisen aufzunehmen. Dafür kann ggf. die Dokumentation der Teltower Frischluftschneisen aus dem Archiv verwendet werden. Freiraumverbindungen (S.52) müssen neu erfasst, festgelegt und geschützt werden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die Hinweise betreffen v.a. die Fortschreibung Landschaftsplans (inkl. Konzept für Freiraumverbundsystem) (siehe Maßnahme 4.2) sowie Kontinuierliche Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes (siehe Maßnahme 4.3) und Einrichtung der Stelle eines Klimaschutzmanagers (siehe Maßnahme 4.4)</p>
Das integrierte Verkehrsentwicklungskonzept für die Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf ist aus dem Jahre 2013 und dringend zu aktualisieren und in den o.g. Plan zu integrieren.	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 3.2 zur Erarbeitung eines neuen "Verkehrskonzept Teltow (mit großräumiger Betrachtung/in Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen)"</p>
In das Stadtentwicklungskonzept ist auch eine Analyse der bestehenden Unterversorgung bestimmter Stadtrandlagen hinsichtlich des ÖPNV-Anschlusses aufzunehmen und sind diesbezüglich zu ergreifenden Maßnahmen aufzuzeigen.	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

	Der Hinweis betrifft v.a. die Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow (mit großräumiger Betrachtung/in Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen) (siehe Maßnahme 3.2)
Planungen und Vorkehrungen zur Gestaltung des Landschaftsraumes bzgl. der Verlängerung der S-Bahntrasse sollten so schnell wie möglich erfolgen.	→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt Siehe Maßnahme 4.7 "Qualifizierung Landschaftspark Teltow mit Hollandwiesen/Buschwiesen..." Siehe Konzeptbereich A, erste Planungsziele für eine Konzeption: Sicherung einer Ost-West-Grünverbindung, Beteiligung aller Betroffenen (S.78)
Die Konzeption der Radwege (S.37) in Teltow muss den gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung gerechter werden. Und das betrifft nicht nur die Schließung der Lücken desiehe Östlichen Stadtrandes, sondern auch die Verhältnisse in der Potsdamer Straße (gestrichelte Linien als Option für die Fahrradfahrer), die immer wieder zu gefährlichen Situationen führen sowie in der Innenstadt und in Seehof. Eine entsprechende Bürgerbeteiligung nach dem Vorbild Potsdams ist durchzuführen. Zusätzlich ist die zügige Fertigstellung des Kanalaueradweges vorrangig zwischen Ramrathbrücke und Knesebeckbrücke konkreter zu benennen. Auch die Sicherheit der Fußgänger (S.38 +49) ist durch die Errichtung von weiteren Fußgängerüberwegen zu erhöhen. So überqueren morgens und abends viele Kinder ungesichert die Beethovenstraße, um zur Grundschule zu gelangen. Warum Sind diese Dinge im Lärmaktionsplan von 2018 geregelt und nicht Inhalt des Verkehrskonzeptes? Dies ist zu ändern.	→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt/ wird an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Siehe Maßnahme 3.4 zur Erarbeitung eines neuen " Rahmenkonzept zum Radverkehr" Zielstellung zum Verkehr im räumlichen Leitbild: "Qualifizierung und Ausbau wichtiger Radwege" (Plan 4) Siehe Konzeptbereich A, erste Planungsziele für eine Konzeption: Errichtung der Fahrradroute ehemaliges Industriegleis (inkl. Anbindung nach Westen), Querungen Bahntrasse (Straßenverkehr, Radverkehr Industriegleis, Durchwegung Buschwiesen) (S.78)
Die Umgestaltung der Vorplätze der Regionalbahn und der S-Bahn (S.12) entsprechend der funktionalen Anforderungen in Form einer Bürgerbeteiligung ist aufzunehmen.	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Siehe Maßnahme 3.8 "Verbesserung Zugangsbereich und Zugang Regionalbahnhof (im Zusammenhang mit Einbau von zwei Aufzügen DB)"
Das Problem der Wasserversorgung des Röthepfuhls speziell und das Absinken des Grundwasserspiegels, als sich immer weiter entwickelndes, die Wasserversorgung der Stadt bedrohendes Problem ist, ebenfalls in die Betrachtung aufzunehmen.	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Der Hinweis betrifft die Fortschreibung des Landschaftsplans und das integriertes Klimaschutzkonzept sowie die Einrichtung eines Klimaschutzmanagers
Die zunehmende Anlage von Schottergärten ist als Umweltproblem darzustellen und entsprechende Gegenmaßnahmen sind aufzuzeigen.	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt

	Der Hinweis betrifft die Fortschreibung des Landschaftsplans und das integriertes Klimaschutzkonzept sowie die Einrichtung eines Klimaschutzmanagers
Die Entwicklung der Kanalaue, soweit möglich zur Erholungsnutzung, ist ebenfalls aufzunehmen.	→ wurde bereits berücksichtigt Folgende Maßnahmen und Ziele sollen hier einen Beitrag leisten: Im Räumlichen Leitbild mit besonderem Zielcharakter "Hochwertige Funktion am Wasser" dargestellt. Konkretisierung anhand der der Maßnahmen "Gesamtentwicklungskonzept für die Flächen am Teltowkanal" (siehe Maßnahme 5.8) und "Umsetzung der Maßnahmen am Teltowkanal (Erstellung Wege, Grün- und Platzflächen) (siehe Maßnahme 5.9) im Rahmen des Zentralen Vorhabens "Stärkung und Qualifizierung der Freizeit- und Tourismusfunktionen".
Der Artenschutz z. B. mit der Einrichtung von Streuobstwiesen; Blühwiesen und die Ausweisung, Kartierung und Pflege von §32 BNatSchG Schutzgebieten usw. ist als ranghohes Ziel zu behandeln und entsprechende Maßnahmen sind darzustellen. Bisher hat Teltow keine ausgewiesenen Naturschutzgebiete. Es gibt jedoch eine Zahl von Grünflächen, die die Qualifikation eines Naturschutzgebietes erfüllen.	→ Betrifft die Verfahren Fortschreibung Landschaftsplan und integriertes Klimaschutzkonzept sowie Einrichtung eines Klimaschutzmanagers
Neben der Aufstellung eines Baulandkatasters (S. 30) muss auch ein Kataster freier und geschützter Flächen (z. B. Frischluftschneisen) erfasst und vermittelt werden. Die Erfassung solcher Flächen sollte in einem Flächenpool transparent zusammengefasst werden. Insbesondere stadteigene Flächen sollten benannt und bzw. vermehrt erworben werden, insbesondere um Flächen für den Umwelt- und Naturschutz zu bewahren.	→ Betrifft die Verfahren Fortschreibung Landschaftsplan und integriertes Klimaschutzkonzept sowie Einrichtung eines Klimaschutzmanagers
Die Umgestaltung des "Ruhlsdorfer Platzes" einschließlich Bürgerbeteiligung (S.12) ist vorzunehmen.	→ wurde bereits in Teilen sowie an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Siehe Maßnahme 2.1" Städtebauliches und verkehrstechnisches Gestaltungskonzept Ruhlsdorfer Platz" (als kurzfristig priorisiert)
Es ist darzustellen, welchen konkreten Einfluss der "Regionalplan Havelland-Fläming 3.0" für das Stadtgebiet Teltow hat (S.19).	→ wird berücksichtigt und an geeigneter Stelle im Bericht ergänzt Der 2015 von der Regionalen Planungsgemeinschaft aufgestellte "Regionalplan Havelland-Fläming 2020" ist aktuell mit Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 5. Juli 2018 für unwirksam erklärt worden.
Das Klimaschutzkonzept von 2010 entspricht in keiner Weise mehr den heutigen Anforderungen und ist zwingend zu aktualisieren. Es ist zu klären und darzustellen, ob der neue Klimabeauftragte der Stadt für die Aktualisierung verantwortlich ist.	→ wurde bereits in Teilen sowie an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Siehe Maßnahme 4.3 "Kontinuierliche Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzepts"

	<p>Die Einrichtung von geeichten Lärm- und Staubmessstationen als rechtsverbindliche Grundlage für Klimaverbesserungen in Teltow, wird gefordert.</p>	<p>→ Betrifft die Verfahren integriertes Klimaschutzkonzept und Einrichtung eines Klimaschutzmanagers</p>
	<p>Das schon lange geplante Schwimmbad (S.41) muss Priorität bei allen weiteren Baumaßnahmen erhalten.</p> <p>Wir bitten um die weitere Einbeziehung in das Verfahren.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahmen 5.14 "Machbarkeitsstudie Schwimmhalle (mit Standortfindung, Architektur- und Betreiberkonzept) - mit KM" (kurzfristig) und 5.15 "Bau der Schwimmhalle mit KM und S"</p>
16	<u>Telekom, 17.09.2020</u>	
	<p>die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Plangebiet befinden sich Telekommunikationslinien (TK-Linien) der Telekom. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben.</p> <p>Sollte der weitere Verfahrensverlauf ergeben, dass Belange der Telekom - z. B. das Eigentum der Telekom, die ungestörte Nutzung ihres Netzes sowie ihre Vermögensinteressen - konkret berührt sind, behalten wir uns vor, unsere Interessen wahrzunehmen und entsprechend auf das Verfahren einzuwirken. Aus diesem Grunde bitten wir Sie um Beteiligung bei den weiteren Planungen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
17	<u>ADFC, 22.9.2020</u>	
	<p>1. Zu Abschnitt 3, Seite 11, "Aufwertung Kanalaue"</p> <p>Da im oben genannten Abschnitt die Auswirkungen der bereits umgesetzten Maßnahmen auf die Aufwertung der Kanalaue beschrieben und bewertet werden, ist aus Sicht des ADFC die Bewertung der nur teilweisen Umsetzung der Marina-Planung, insbesondere die nicht gebaute und aktuell in der Planung zurückgestellte Brücke über die Hafeneinfahrt für Fuß- und Radverkehr aufzunehmen. Diese wirkt sich in erheblichem Maße auf die Aufwertung der Kanalaue aus, da als einzige Alternative die Umfahrung bzw. Umgehung des Hafens, und damit die Verlegung des Radverkehrs in den stark befahrenen Straßenzug der Nordumfahrung bleibt. Für den Fußverkehr existiert nicht einmal diese Möglichkeit, da an der nördlichen Seite der Nordumfahrung gar kein Gehweg vorhanden ist.</p> <p>Wir schlagen deshalb folgende Ergänzung im 2. Absatz dieses Abschnittes vor:</p> <p>"[...] Die Eröffnung der Marina im Mai 2019 stärkt zudem das Entwicklungsziel des Ausbaus von Freizeitmöglichkeiten am Teltowkanal. Um das Ziel der Qualifizierung eines überregionalen Rad- und Wanderwe-</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt / bzw. wird an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 5.10 "Rad- und Fußgängerbrücke Marina" sowie Maßnahme 5.5 "Ausbau der wichtigen Radwegerouten: Nord-Süd-Verbindung, Ost-West-Verbindung (Fontaneradweg) sowie Querbezüge (Annahme: insg. 15 km)".</p> <p>Dem genannten Ziel dienen folgende Maßnahmen: "Gesamtentwicklungskonzept für die Flächen am Teltowkanal" (5.8) und die "Umsetzung der Maßnahmen am Teltowkanal (Erstellung Wege, Grün- und Platzflächen)" (5.9).</p> <p>Der Absatz wird daher nicht in den Bericht aufgenommen.</p>

<p><i>ges südlich des Teltowkanals nicht im Kern in Frage zu stellen, ist das Festhalten an der ursprünglich geplanten Geh- und Radwegbrücke über die Einfahrt zur Marina erforderlich. Diese Maßnahme wird ebenfalls in der Fortschreibung des INSEK aufgenommen. Die Entwicklung der Fläche [...]"</i></p>	
<p>2. Zu Abschnitt 3 Seite 11, "Qualifizierung Regionalpark Teltow Park"</p> <p>Die unbefriedigende Art und Weise des bisherigen Ausbaus eines Rad- Reit- und Wanderweges in den Buschriesen erfordert hier eine differenziertere Aussage zu den Planungen. Es soll die folgende Klarstellung eingefügt werden:</p> <p>"[...] Dies betrifft insbesondere die Planungen zum Ausbau von <i>getrennten</i> Reitwegen und <i>Rad-/Wanderwegen</i>, [...]"</p>	<p>→ wird berücksichtigt und an geeigneter Stelle im Bericht angepasst</p> <p>Ein Hinweis wurde bei den Bemerkungen in der Maßnahmenliste (bei Maßnahme 5.2) eingefügt: „Thema unter anderem: Trennung zwischen Reitwegen und Rad-/Wanderwegen angestrebt“.</p>
<p>Außerdem ist dieser Abschnitt wie folgt zu ergänzen:</p> <p><i>Sowohl für die Rad-/Wanderwege und Reitwege, als auch für die Aussichts- und Aufenthaltspunkte ist eine Ausschilderung vorzunehmen, die im Rahmen der Tourismusförderung zuschussfähig ist.</i></p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 5.7 "Flächendeckende Wegweiser für Fahrrad-, Reit- und Wanderwege"</p>
<p>3. Zu Abschnitt 3 Seite 12 "Aufwertung Regionalbahnhof"</p> <p>Es ist im 2. Absatz der folgende Satz einzufügen:</p> <p><i>"[...] und Ausschilderung der ÖPNV-Anbindung sind heute als funktionsfähig zu bewerten. Es fehlt jedoch noch die Ausschilderung für den Radverkehr für mit der Bahn anreisende Radfahrende. Gleichzeitig [...]"</i></p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 5.7 "Flächendeckende Wegweiser für Fahrrad-, Reit- und Wanderwege"</p> <p>In diesem Zusammenhang ist auch die Maßnahme 3.8 zu beachten: "Verbesserung Zugangsbereich und Zugang Regionalbahnhof (im Zusammenhang mit Einbau von zwei Aufzügen DB)".</p>
<p>4. Zu Abschnitt 3 Seite 12 "Aufwertung S-Bahnhof"</p> <p>Es sind folgende Ergänzungen betreffend des Radverkehrs einzufügen:</p> <p><i>"[...] ÖPNV-Anbindungen ist diese Schlüsselmaßnahme umgesetzt worden. Es fehlt jedoch noch die Ausschilderung für den Radverkehr für mit der S-Bahn anreisende Radfahrende.</i></p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 5.7 "Flächendeckende Wegweiser für Fahrrad-, Reit- und Wanderwege"</p>
<p>Im September 2014 wurde ein Beschluss der SVV zur Erweiterung des P+R-Parkplatzes bzw. zum Bau eines Parkhauses gefasst. <i>Dieser Beschluss ist zu ergänzen um den Bau von B+R-Parkplätzen bzw. eines Fahrradparkhauses. Auch hier [...]"</i></p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Bestandteil im Rahmen der Maßnahmen "Park+Ride-Parkhaus am S-Bahnhof Teltow (Annahme: 300 Stellplätze)" (3.5) und "Bau Fahrradparkhaus und Fahrradabstellanlagen" (3.6).</p>
<p>5. Zu Abschnitt 5.1 Seite 17, "Handlungsfeld 1: Lage und Funktion im Raum"</p> <p>Hier wird bei der Beschreibung der Anbindung von Teltow an das überregionale Verkehrsnetz der Radverkehr unberücksichtigt gelassen. Weder gibt es gute Anbindungen von Teltow nach Berlin, noch nach Potsdam, noch ins südliche und östliche Umland. Auch die Anbindung an die in der näheren Umgebung verlaufenden Radfernwege R1 und Berlin-Leipzig ist unzureichend.</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Der Hinweis auf diese Schwäche findet sich im Handlungsfeld „Verkehr“.</p>

<p>Wir schlagen daher folgende Formulierung im 2. Absatz vor: "[...] In das übergeordnete Verkehrsnetz ist Teltow für den Kfz- und ÖPNV-Verkehr, aber nicht für den Radverkehr gut eingebunden. Eine großräumige Anbindung [...] um von dort mit der RB 22 die Terminals 1 und 2 zu erreichen.</p> <p><i>Eine gute Anbindung für den Radverkehr fehlt in Richtung Berlin, sowie in Richtung Potsdam. In Richtung Berlin weisen sowohl die Knesebeckbrücke als auch die Lichterfelder Allee keine, oder vollkommen unzulängliche Radwege auf. In Richtung Potsdam fehlen eine oder mehrere direkte, vom Autoverkehr getrennte und gut ausgebaute Strecken. Die Radwege in die Nachbargemeinden Großbeeren und Ludwigsfelde sind lückenhaft, nach Stahnsdorf und Kleinmachnow in z.T. baulich schlechtem Zustand und es fehlen Verbindungen abseits der Haupttrouten des Autoverkehrs."</i></p>	
<p>6. Zu Abschnitt 5.1, Seite 21, "SWOT-Analyse"</p> <p>Die bereits oben benannte Ausklammerung des Radverkehrs findet sich auch in der SWOT-Analyse wieder.</p> <p>Wir schlagen daher folgende Ergänzungen vor:</p> <p>In der Rubrik "Schwächen" -> "Mangelhafte Anbindung für den Radverkehr nach Berlin, Potsdam und in die Nachbargemeinden"</p> <p>In der Rubrik "Chancen/Potentiale" -> "Räumliche Nähe zum geplanten Berliner Radschnellweg Teltowkanalroute und zum Berliner Mauerweg"</p> <p>In der Rubrik "Risiken" -> Es sollte heißen: Zunahme des Autoverkehrs</p>	<p>→ wird berücksichtigt und an geeigneter Stelle im Bericht in Teilen ergänzt</p> <p>Siehe Abschnitt SWOT Verkehr</p>
<p>7. Zu Abschnitt 5.2, Seite 30, "SWOT-Analyse"</p> <p>In die Rubrik "Risiken" bitte aufnehmen: <i>Kappung kurzer Verbindungswege für den Fuß- und Radverkehr durch Nachverdichtung und weitere Bebauung</i></p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p>8. Zu Abschnitt 5.4 Seite 36, "Handlungsfeld 4: Verkehrliche und technische Infrastruktur"</p> <p>Ergänzung zum ersten Absatz:</p> <p>"[...] Aussagen zum Verkehr. <i>Bei allen Bauleitplanungen ist darauf zu achten, dass kurze Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr abseits der Hauptzufahrtswege erhalten oder geschaffen werden."</i></p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p>9. Zu Abschnitt 5.4 Seite 37ff, "Handlungsfeld 4: Verkehrliche und technische Infrastruktur, Unterpunkt Rad- und Fußverkehr"</p> <p>Die bisherigen Planungen der Stadt Teltow, das Radwegkataster (2018) und das Rad-, Reit- und Wanderwegkonzept (2004), der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Teltow (2001) sowie das integrierte Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf (2013) genügen in Umfang und Methodik nicht den Ansprüchen an eine fundierte Radverkehrsplanung. Diese Ansprüche sind in dem technischen Regelwerk "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)" in Kapitel 1 niedergelegt.</p>	<p>→ wurde in Teilen berücksichtigt</p> <p>Grundsätzlich wird der Verbesserung und Erweiterung der Radinfrastruktur im Konzept große Bedeutung eingeräumt und als ein zentrales Ziel fokussiert. Siehe v.a. Zentrales Vorhaben "Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur"(3).</p>

<p>Es ist zu erwarten, dass kurzfristig das Vorhandensein eines solchen Radverkehrskonzeptes Fördervoraussetzung für Mittel des Landes und des Bundes zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur wird. Diesen Mangel im INSEK nicht aufzuzeigen, sondern sich ausschließlich auf die bestehenden unzulänglichen Planungen zu stützen, birgt die Gefahr, dass Teltow sich auf Jahre von den Fördertöpfen abschneidet. Es birgt ferner die Gefahr, dass die Stadt Teltow sich in Einzelmaßnahmen verzettelt, ohne eine grundlegende Bedarfs- und Potentialanalyse durchgeführt zu haben. Ein zielgerichteter, wirksamer und effizienter Einsatz öffentlicher Mittel zur Förderung des Radverkehrs in Teltow wird so dem Zufall überlassen. Darüber hinaus ist die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für Kommunen förderfähig durch Mittel des MIL.</p> <p>Wir schlagen daher folgende Formulierung vor:</p> <p><i>"[...] oder zu Fuß zurücklegen zu können. In Teltow fehlt für den Radverkehr bisher eine grundlegende Bedarfs- und Potentialanalyse, wie sie in einem Radverkehrskonzept nach den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) vorgenommen werden. Der Radverkehr in Teltow wurde daher in der Vergangenheit allzu oft entweder nur als Freizeitaktivität begriffen oder in Abhängigkeit von den Haupttrouten des MIV geplant. Um das Potential des Radverkehrs bei der Bewältigung des weiter steigenden Verkehrsaufkommens auszuschöpfen, ist hier dringend eine Richtungsänderung geboten.</i></p> <p><i>Die Erstellung eines solchen Radverkehrskonzeptes ist für Teltow daher die dringlichste und grundlegendste Aufgabe.</i></p> <p><i>Vorbehaltlich dieses Konzeptes lassen sich bereits folgende Handlungsfelder identifizieren:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Anbindung des Ortsteils Ruhlsdorf nach Teltow, Stahnsdorf und Ludwigsfelde durch gute, möglichst straßen-unabhängige Radwege</i> - <i>Verbesserung der Radwegeverbindung nach Zehlendorf, Ausbau der Radwege an der Lichterfelder Allee und Knesebeckbrücke, Bau der Teltow-Werft-Brücke</i> - <i>Instandsetzung des Mauerradweges</i> - <i>Vorhalten von Trassen und Planung für die der Weiterführung des Berliner Radschnellweges "Teltowkanalroute" nach Potsdam, notwendige Rückübertragung benötigter Verkehrsflächen</i> - <i>Erschließung des Einzelhandelsgebietes Oderstraße durch einen Radweg in der Teltowkanalau.</i> - <i>Konfliktfreie Kreuzung des Radweges in der Kanalaue unter der Zehlendorfer Straße</i> - <i>Radwegetrasse entlang der geplanten Verlängerung der S-Bahn Richtung Stahnsdorf</i> - <i>Verbesserung der Abstellmöglichkeiten am S-Bahnhof Teltow-Stadt (B-R)</i> - <i>Lückenschluss Mahlower Straße und Verknüpfung mit dem Radwegenetz in Teltow-Fläming</i> - <i>Gute Anbindung aller Ausbildungseinrichtungen</i> - <i>in Ruhlsdorf Ausbau des Gehweges der Stahnsdorfer Straße zwischen Mühlenbergstraße und Teltower Straße</i> 	<p>→ Die Hinweise betreffen nachgeordnete Planungsverfahren</p>
---	---

<p>[...] Ergänzung der touristischen und Freizeitangebote werden. <i>Es ist jedoch dringend geboten zu überprüfen, ob die hier erforderlichen Mittel nicht mit höherer Priorität anderen Maßnahmen der Radverkehrsförderung zugeteilt werden sollten. Eine Umsetzung vor der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes scheint daher wenig sinnvoll.</i></p>	
<p>10. Zu Kapitel 5.4, Seite 39, "SWOT Analyse" Rubrik "Stärken" -> Nähe zum geplanten Radschnellweg "Teltowkanalroute"</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht ergänzt</p>
<p>Rubrik "Risiken" -> Abschneiden kurzer, direkter Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr durch die starke Bautätigkeit</p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p>11. Zu Kapitel 5.4, Seite 39ff, "Handlungserfordernisse verkehrliche und technische Infrastruktur" Es ist folgender Punkt zu ergänzen: - Erstellung eines Radverkehrskonzeptes nach den Standards der ERA Es ist folgender Punkt zu ändern: Trasse Teltowkanalroute (Priorität 1) und ehemaliges Industriebahngleis (Priorität 3) für Radwegeausbau</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt und im Bericht ergänzt Eingefügt wird „nach den geltenden Richtlinien“. (Maßnahmen 3.4 "Radverkehrskonzept" und 5.4 "Radwegausbau auf Trasse des ehemaligen Industriebahngleises (Länge: 5 km)". Die Prioritäten wurden überprüft.</p>
<p>12. Zu Kapitel 5.7, Seite 54ff, "Handlungsfeld 7, Unterpunkt Freizeit" Unserer Auffassung nach ist der dritte Absatz auf Seite 55, von "2019 wurde [...]" bis "[...] dem Auto zu fördern." hier falsch eingeordnet. Wie in dem Text selbst beschrieben handelt es sich bei den Planungen zum Radschnellweg um keine Maßnahme, die touristischen Zielen dient, sondern dem Alltagsradverkehr. Wir regen daher an, diesen Absatz in das Kapitel 5.4 unter "Rad- und Fußverkehr" einzuordnen.</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst</p>
<p>13. Zu Kapitel 8, Seite 71, "Leitbild und Entwicklungsziele, Unterkapitel 8.1 Entwicklungsziele, Abschnitt Verkehr und Freiraum" Wir schlagen folgende Streichung vor: — Qualifizierung und zukunftsfähige Ausgestaltung des (übergeordneten) Straßennetzes in Abstimmung mit den Nachbarkommunen Wir schlagen stattdessen folgenden Passus vor: - Vordringlicher Ausbau und Qualifizierung der Verkehrsinfrastruktur zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV in Abstimmung mit den Nachbarkommunen</p>	<p>→ wird z.T. berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst Die Passage wurde textlich angepasst.</p>
<p>14. Zu Kapitel 9, Seite 87ff, "Maßnahmenplanung, Unterkapitel 9.1 Zentrale Vorhaben und Maßnahmen"</p>	<p>→ wird z.T. berücksichtigt</p>

	<p>Unter Punkt 3 Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur ist der Unterpunkt 3.4 neu zu fassen:</p> <p><i>Radverkehrskonzept nach ERA, Priorität 1, Zeitraum: kurzfristig, Träger: Stadt Teltow, Kosten: 75.000, Finanzierungsquellen: MIL</i></p>	Eingefügt wird „nach den geltenden Richtlinien“, die Förder- und Finanzierungsquellen wurden ergänzt.
	<p>Unter Punkt 3 Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur ist der Unterpunkt 3.6 neu zu fassen:</p> <p><i>Bau Fahrradparkhaus am S-Bahnhof und Fahrradabstellanlagen im Stadtgebiet, z.B. an Bushaltestellen und touristischen Orten, Förderung durch DB und Landkreis</i></p>	→ wird nicht berücksichtigt / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren
	<p>Unter Punkt 3 Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur ist der Unterpunkt 3.10 neu einzufügen:</p> <p><i>Die Rad- und Wanderwege sind vollständig auszuschildern, Tourismusförderung</i></p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Maßnahme 5.1 " Tourismus- und Kulturkonzeption im regionalen Zusammenhang (mit Nachbargemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf)"</p> <p>Maßnahme 5.7 "Flächendeckende Wegweiser für Fahrrad-, Reit- und Wanderwege"</p>
18	<u>Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände, 22.09.2020</u>	
	<p>soeben habe ich erfahren, dass mir in den kommenden Tagen seitens des BUND weitere Hinweise zum INSEK zugesendet werden.</p> <p>Leider ergaben sich für mich kurzfristig terminliche Verpflichtungen, so dass ich erst wieder am Montag, 28.09.2020, im Büro sein werde.</p> <p>Ich würde Ihnen diese Hinweise dann am Montag als Ergänzung der Stellungnahme der Verbände nachreichen.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
19	<u>Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe, 17.09.2020</u>	
	<p>im Rahmen seiner fachlichen Zuständigkeit für bergbauliche und geologische Belange äußert sich das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR) auf der Grundlage der ihm vorliegenden Unterlagen und seiner regionalen Kenntnisse zu o. g. Planung wie folgt:</p> <p>B Stellungnahme</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Einwendungen mit rechtlicher Verbindlichkeit aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die ohne Zustimmung, Befreiung o. Ä. der Fachbehörde in der Abwägung nicht überwunden werden können: Keine. 2. Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den Plan berühren können, mit Angabe des Sachstands: Keine. 3. Sonstige fachliche Informationen oder rechtserhebliche Hinweise aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o. g. Plan: 	→ wird zur Kenntnis genommen

	<p>Erdgasspeicher/Untergrundspeicher:</p> <p>Der nördliche Teil des Planungsgebietes befindet sich im Beeinflussungsbereich des Erdgasspeichers/Untergrundspeichers Berlin der Berliner Erdgasspeicher GmbH im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (siehe Übersichtskarte, Anlage).</p> <p>Bedingt durch den Speicherbetrieb, sind großflächig um den Speicherstandort an der Erdoberfläche Bodenbewegungen feststellbar. Aufgrund ihrer gleichförmigen Ausprägung und großflächigen Ausbreitung führen diese im Regelfall jedoch zu keinen Nutzungseinschränkungen an der Erdoberfläche.</p> <p>Die Berliner Erdgasspeicher GmbH, Glockenturmstr. 18, 14053 Berlin, hat den Betrieb des Berliner Erdgasspeichers/Untergrundspeichers im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und somit die Vermarktung von Speicherkapazitäten bereits zum 01.04.2017 eingestellt.</p> <p>Der Prozess der Stilllegung wird sich allerdings über viele Jahre erstrecken (Restgasabführung, Monitoring, Rückbau etc.).</p> <p>Weitergehende Informationen sind erhältlich bei dem Betreiber des Gasspeichers, der Berliner Erdgasspeicher GmbH & Co. KG, Glockenturmstraße 18, 14053 Berlin.</p> <p>Nähere Auskünfte können im Bedarfsfall darüber hinaus auch beim LBGR durch eine gesonderte Anfrage eingeholt werden.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Geologie:</p> <p>Auskünfte zur Geologie können über den Webservice des LBGR abgefragt werden.</p> <p>Außerdem weisen wir auf die im Zusammenhang mit etwaig geplanten Bohrungen oder geophysikalischen Untersuchungen bestehende Anzeige-, Mitteilungs- oder Auskunftspflicht hin (§ 8ff Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz-GeolDG)).</p> <p>Anlage: 1 Übersichtskarte</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
20	<p><u>Landesbüro anerkannte Naturschutzverbände GbR - in Sachen Natur, 22.9.2020</u></p>	
	<p>die im Landesbüro vertretenen anerkannten Naturschutzverbände Brandenburgs bedanken sich für die Beteiligung und übermitteln Ihnen nachfolgend ihre Stellungnahme, Äußerung und Einwendung zum o.g. Verfahren:</p> <p>Mit der Fortschreibung des INSEK der Stadt Teltow sollen die Entwicklungsziele und Umsetzungsmaßnahmen dem Bevölkerungszuwachs angepasst und aktualisiert werden.</p>	→ Die Hinweise betreffen die Fortschreibung Landschaftsplan und integriertes Klimaschutzkonzept sowie Einrichtung eines Klimaschutzmanagers

	<p>Der Schutz der Biodiversität ist ein Gemeinwohlziel, das deutlich stärker in allen Lebensbereichen Berücksichtigung finden muss. Deshalb sollte auch die Planung darauf abzielen einen urbanen Raum zu entwickeln, in dem der Arten-/Natur-/Landschaftsschutz neben der Bebauung eine gleichberechtigte Betrachtung erfährt.</p> <p>Gerade in Zeiten in denen auf allen Ebenen über die Bedeutung von Klima-, Insekten- und Biodiversitätsschutz auch als Vorsorge für das menschliche Wohlergehen gesprochen wird, wird ein entsprechender zukunftsweisender Umgang seitens der Verwaltungen und auch Planern erwartet.</p> <p>Die Planung zeigt, dass hier ein erhebliches Defizit besteht.</p> <p>Aus Natur- und Landschaftsschutzsicht sind der Erhalt und die Entwicklung vorhandener Grünstrukturen im Hinblick auf das Stadtklima und die Lebensraumqualität unabdingbar. Dabei muss der Vernetzung und dem Verbund von Schutzgebieten, Grünräumen, Wald- und Biotopflächen sowie Grünzügen (Alleen, Straßenbäumen, Hecken, etc.) mehr Entwicklungspotential eingeräumt werden.</p> <p>Grundsätzlich-sollten alle vorhandenen Wald- und Parkflächen (z.B. Sabersky Park) dauerhaft gesichert und ökologisch aufgewertet werden.</p> <p>Verkehrswege sind. mit entsprechenden Baumstandorten auszuweisen, um Entwicklungspotential für Alleeen zu bieten.</p> <p>Großzügige Grünmaßnahmen bereichern nicht nur die Lebens- und Wohnqualität erheblich, auch die Erlebbarkeit von Natur in unmittelbarer Nähe des Wohnstandortes - als Naherholung vor der Haustür - wird gesteigert.</p> <p>Das Gebot des sparsamen Umgangs mit den endlichen Ressourcen Boden und Wasser sollte Grundlage für die Auseinandersetzung mit möglichen positiven Effekten für Klima und Biodiversität sein.</p> <p>Artenschutz und Biotopentwicklung sollte ein fester Bestandteil bei der Planung und Gestaltung von Gebäuden sein.</p> <p>Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.</p>	<p>→ wird berücksichtigt</p>
21	<p><u>Landkreises Potsdam-Mittelmark, 24.09.2020</u></p>	
	<p>Mit Ihrer Mail vom 19.08.2020 bitten Sie um Stellungnahme des Landkreises Potsdam-Mittelmark als Träger öffentlicher Belange zu der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow.</p> <p>Folgende Fachdienste des Landkreises Potsdam-Mittelmark wurden beteiligt und geben nachstehende Einwendungen aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die ohne Zustimmung, Befreiung o. Ä. der Fachbehörde in der Abwägung nicht überwunden werden können, Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit sowie allgemeine Hinweise.</p> <p>Diese Stellungnahme im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange entspricht keiner vollumfänglichen rechtsaufsichtlichen Prüfung.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

<p>Fachdienst Umwelt Untere Wasserbehörde</p> <p>Das Vorhaben befindet sich</p> <p>a) teilweise innerhalb von festgesetzten, vorläufig sichergestellten oder fachbehördlich geplanten Wasserschutzgebieten und</p> <p>b) entsprechend § 74 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) außerhalb eines Gebietes in dem ein Hochwasser mit einem Wiederkehrintervall von 100 Jahren (Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit) zu erwarten ist (http://www.mlul.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.337841.de).</p> <p>Teile des Konzeptes befinden sich im Wasserschutzgebiet Teltow. Die Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Teltow vom 02. Dezember 2008 (GVBl.II/08, [Nr. 33], S. 498) ist zu beachten.</p> <p>Für Wasserschutzgebiete gelten Verbote und Beschränkungen, die einzuhalten sind. Diese gelten dem Schutz des Grundwassers und sollen nachteilige Auswirkungen auf den Wasserhaushalt und die Wasserbeschaffenheit verhindern. Auf diese Umstände muss bei Planungen Rücksicht genommen werden.</p> <p><u>Hinweise</u></p> <p>Gemäß § 8 (WHG) bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis oder der Bewilligung, soweit nicht durch das WHG oder auf Grund dieses Gesetzes erlassener Vorschriften etwas anderes bestimmt ist. Die Benutzungen im Sinne des WHG sind in § 9 (WHG) geregelt.</p> <p>Im Zuge von neuen oder geänderten Bebauungs- und Flächennutzungsplänen ist die untere Wasserbehörde zu beteiligen.</p> <p>Die Versiegelung von Flächen ist auf das unbedingte Maß zu beschränken</p> <p>Das unverschmutzte Niederschlagswasser ist vorzugsweise schadlos am Ort des Anfalls zu versickern.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p>Untere Abfallwirtschaftsbehörde</p> <p>Der Fortschreibung des INSEK Teltow stehen gegenwärtig keine abfallrechtlichen Belange entgegen.</p> <p><u>Hinweise:</u></p> <p>Abfälle, die im Rahmen von Baumaßnahmen anfallen, sind gemäß §§ 7 ff. des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) getrennt zu halten und einer stofflichen oder energetischen Verwertung zuzuführen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich zumutbar ist. Auch anfallender Bodenaushub, der nicht vor Ort wiederverwendet wird, ist Abfall im Sinne dieses Gesetzes und zu entsorgen.</p> <p>Die gesetzliche Pflicht zur Abfalltrennung gebietet einen qualifizierten und kontrollierten Umgang mit Abfällen. Eine Vermischung unterschiedlicher Abfallarten ist unzulässig. Baustellen sind daher so einzurichten.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

<p>ten, dass u. a. nicht verwendete Baustoffe, Bauschutt, Bodenaushub, Glas, Kunststoffe, Metalle, Holz sowie Papier und Pappe getrennt erfasst werden. Zur Erfüllung der Getrennthaltungspflicht sind in ausreichendem Maße Sammelbehälter bereitzuhalten.</p> <p>Nicht verwertbare Abfälle sind gemäß § 15 KrWG gemeinwohlverträglich zu beseitigen. Für die Entsorgung (Verwertung oder Beseitigung) sind ausschließlich dafür zugelassene und geeignete Unternehmen heranzuziehen. Die Verantwortung obliegt dem Bauherrn.</p> <p>Entsorgungsbelege wie Rechnungen, Wiegescheine, Übernahmescheine, etc. sind aufzubewahren (Dokumentation) und bei der UAWB auf Verlangen einzureichen.</p>	
<p>Untere Bodenschutzbehörde</p> <p>Bodenschutzrechtliche Belange stehen der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (INSEK) der Stadt Teltow nicht entgegen, wenn der nachfolgende Hinweis beachtet wird.</p> <p><u>Hinweis</u></p> <p>Im Planungsgebiet existieren zahlreiche Altlastenverdachtsflächen/Altlasten, die im Altlastenkataster des Landkreises Potsdam-Mittelmark erfasst sind und im Rahmen der Abwägung bzw. Umsetzung des o.g. Konzepts berücksichtigt werden müssen. Bei Konkretisierung der einzelnen Vorhaben ist die untere Bodenschutzbehörde daher zu beteiligen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ wird an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p>Untere Naturschutzbehörde</p> <p>Es ergeben sich keine Einwendungen, Anregungen oder Hinweise.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>Fachdienst Gesundheit</p> <p>Der Fachdienst Gesundheit äußert sich entsprechend § 4 des Gesetzes über den Öffentlichen Gesundheitsschutz im Land Brandenburg (Brandenburgisches Gesundheitsdienstgesetz – BbgGDG) vom 23.04.2008 in der aktuellen Fassung zum umweltbezogenen Gesundheitsschutz und damit verbundenen Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung. Zur Abwehr akuter gesundheitlicher Schäden sowie gesundheitlicher Langzeitwirkungen werden dem entsprechend erforderliche Maßnahmen getroffen.</p> <p>Das o.g. Vorhaben wurde fachamtlich anhand vorgelegter Begründung, Stand August 2020 bezüglich der Auswirkungen von Lärm und Einflüssen auf das Schutzgut Mensch geprüft.</p> <p>Das Stadtentwicklungskonzept aus dem Jahr 2008 wird fortgeschrieben.</p> <p>Im Punkt 4 Einwohnerentwicklung, hier Bevölkerungsstruktur (Bestand und Prognose) wird ausgesagt: "Im Vergleich mit dem Landkreis und dem gesamten Bundesland ist der Anteil der unter 15-Jährigen in der Stadt jedoch vergleichsweise hoch und wird bis 2030 gegenüber 2016 etwa stabil bleiben. In Teltow ist zudem, entgegen dem allgemeinen Trend, ein Zuwachs bei den 15 - 65-Jährigen zu verzeichnen (Teltow: +13,1%, Land Brandenburg: -13,3%). Gleichzeitig wird bis 2030 gegenüber 2016 ein prozentualer Zuwachs der über 65-Jährigen in der Stadt Teltow von 51,9% prognostiziert (Vergleich Prognose Land</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ Die Hinweise werden an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

<p>Brandenburg: Zuwachs von 29,7%). Dies wird Auswirkungen haben auf die zukünftigen Pflege- und Versorgungsleistungen."</p> <p>Weiter heißt es im Punkt 5.5., Soziale Infrastruktur: ... "Aktuell finden Gespräche und Abstimmungen mit potentiellen Investoren und/oder Trägern für 3 weitere Kindertagesstätten (inkl. Hortes) statt."</p> <p>In Bezug auf den Bevölkerungszuwachs bei den Personengruppen ältere Menschen und Kinder und damit verbunden auf den Bau von Gemeinschaftseinrichtungen (z.B. Kitas, Horte, Schulen, Spielplätze, Seniorenheime, Betreutes Wohnen) ist der Umweltfaktor des Lärms zu berücksichtigen. Das heißt, dass es sich hier in Bezug auf Lärmimmissionen um besonders schützenswerte Personengruppen handelt, was bei der Auswahl von Standorten für Bauvorhaben zu berücksichtigen ist.</p> <p>So empfiehlt insbesondere die Welt-Gesundheitsorganisation (WHO) für eine unbeeinträchtigte Entwicklung für Kinder Immissionshöchstwerte von 55 dB (A) für das Spielen im Freien.</p>	
<p>Unter Punkt 5.6. werden Aussagen zum Trinkwasser, hier Trinkwasserschutzzonen gemacht:</p> <p>"Basierend auf dem geltenden Wasserhaushaltsgesetz ist eine Fläche von etwa 20 ha um das Wasserwerk als Schutzzone II sowie eine erweiterte Zone mit etwa 660 ha des Grades III ausgewiesen. Die weitere Schutzzone (Zone III) dient dem Schutz vor weitreichenden Beeinträchtigungen, insbesondere vor chemischen oder radioaktiven Verunreinigungen. In dieser Zone III befinden sich große Teile der Landschaftsflächen der Gemeinde sowie der Ortskern von Ruhlsdorf und die nördlich von Ruhlsdorf gelegenen Siedlungsbereiche, Teile des Musikerviertels, das Mühlendorfviertel und die Staedtlersiedlung. In der engeren Schutzzone (Zone II) soll darüber hinaus eine bakterielle Verunreinigung verhindert werden. Sie befindet sich um das Wasserwerk südlich des Mühlendorfviertels."</p> <p>Bei den Vorhaben sind die Ver- und Gebote für das Wasserschutzgebiet des Wasserwerkes Teltow laut der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes für das Wasserwerk Teltow vom 02. Dezember 2008 (GVBl.II/08, [Nr. 33], S. 498) zu beachten.</p> <p>Auch sollte bei der Planung bedacht werden, dass sich ein steigender Wasserbedarf abzeichnet und dies dem entsprechend einen vorausschauenden Umgang mit Wassereinzugsgebieten und beim Grundwasserschutz erfordert.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / die Hinweise werden an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p>Fachdienst Wirtschaftsförderung</p> <p>Begrüßt wird:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die geplante Einrichtung einer Stelle Wirtschaftsförderung innerhalb der Stadtverwaltung - Begründung: Bisher fehlt ein direkter Ansprechpartner, der sich um wirtschaftliche Belange der Stadt Teltow kümmert, z.B. Gewerbeansiedlung, Ansprechpartner für Unternehmen vor Ort, Netzwerk Wirtschaftsforum, etc. - Die eventuelle Nutzung des Güterbahnhofs für den Waren- und Gütertransport- Begründung: Die Schiene hat Zukunft, Co2 Einsparung, Vermeidung von Straßenverkehr - Die geplante S-Bahn-Verlängerung - Begründung: Vermeidung von Individualverkehr, bessere Erreichbarkeit auch für Touristen 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfung Erweiterung Gewerbegebiete - Begründung: Gewerbe- und Industrieflächen, gerade im berlin-nahem Raum sind sehr knapp, hohe Nachfrage, Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen wird in diesem Zusammenhang begrüßt; Hinweis auf Studie "Wirtschaftsprofil und Gewerbeflächengutachten 2025 Potsdam-Mittelmark" der IHK Potsdam 2019 https://www.ihk-potsdam.de/share/flipping-book/4562228/index.html#page/1 <p>Bildung von Gewerbebestandortgemeinschaften: Begründung: Ganzheitliche Betrachtung, Gewerbe, Verkehr, soziale Infrastruktur, Umwelt, etc. => Gewerbegebiets-Manager einsetzen?</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweis zu Seite 34: <p>Die Technologie- und Gründerzentrum Potsdam-Mittelmark GmbH als kreiseigene Gesellschaft ist ein integraler Bestandteil der operativen Wirtschaftsförderung in Potsdam-Mittelmark. Die Gesellschaft entstand aus dem Zusammenschluss der Technologiezentrum Teltow GmbH (TZT) und der Technologie- und Gründerzentrum Fläming GmbH. Der Hauptsitz der Gesellschaft befindet sich in 14513 Teltow, Potsdamer Straße 18A, eine Zweigstelle am Standort in 14806 Bad Belzig, Brücker Landstraße 22b.</p> <p>Die TGZ PM GmbH besitzt eine Koordinierungsstelle Schule & Wirtschaft PM, gibt jährlich einen Ausbildungsführer heraus und betreut zahlreiche Projekte zur Berufsbildung (nähere Infos unter: http://www.wirtschaft.pm/standort-bad-belzig/schule-wirtschaft/koordinierungsstelle-schule-wirtschaft/)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der BER-Effekt sollte nicht unterschätzt werden => der Druck auf die Region (Siedlung, Gewerbe, Verkehr, etc.) wird weiter zunehmen - Studie "Entwicklungspotenziale des Büromarkumfeldes des BER" Jones Lang LaSalle SE, 2019 □ Nachfrage nach Büroräumen wird auch stark ansteigen im BER-Umfeld, https://www.airport-region.de/fileadmin/redaktion/Praesentationen_GeFlaeko/03_Flashlights_JLL.pdf 	<p>→ Betrifft Verfahren zur Einrichtung eines Büros/einer Stelle für Wirtschaftsförderung in der Stadt Teltow</p> <p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
	<p>RWK => Ziel der Gemeinden Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf und Nuthetal sollte es sein, RWK zu werden.</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Die Zusammenarbeit mit den Nachbarbezirken soll intensiviert werden.</p> <p>Siehe Kapitel 5.8 Querschnittsthemen: Stadt-Umland-Beziehung und interkommunale Kooperation</p> <p>"Um die interkommunale Zusammenarbeit zentral zu organisieren und weiter zu intensivieren hat die Stadt Teltow seit 2020 die Stelle für Regionalkoordination im Stab des Bürgermeisters geschaffen."</p> <p>Siehe Kapitel 6.1 Wichtige Handlungserfordernisse:</p> <p>Übergreifende Zusammenarbeit mit dem Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf sowie mit Großbeeren, insbesondere zur Abstimmung bezüglich des Umgangs mit (Pendel- und Güter-)Verkehr</p>

	<p>Behindertenbeauftragter</p> <p>- Es bestehen keine Bedenken.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Fachdienst Öffentliches Recht/Kommunalaufsicht/Denkmalchutz, Untere Denkmalschutzbehörde</p> <p><u>Baudenkmalchutz</u></p> <p>Die Entwicklung des Gutsparks insbesondere der Sanierung des Eiskellers in Teltow-Ruhlsdorf wird denkmalrechtlich begrüßt.</p> <p>Es wird angeregt, die landschaftskulturell wichtige Fläche des von der Denkmalliste genommenen "Villengarten der ehemaligen Villa Sabersky" in Teltow-Seehof in die Maßnahmenliste zur Qualifizierung und Sicherung der Freiraum- und Landschaftsfunktion aufzunehmen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Der auf die Fläche bezugnehmende Bebauungsplan B-75 wurde initiiert und ist in weiterer Bearbeitung.</p>
	<p><u>Bodendenkmalschutz</u></p> <p>Im ausgewiesenen Areal zum INSEK Teltow sind eine Vielzahl von Bodendenkmalen bekannt, die nach §§ 1 und 2 BbgDSchG geschützt sind (Denkmalschutzgesetz –BbgDSchG- GVBl Land Brandenburg Nr. 9 vom 24. Mai 2004, S. 215 ff.). Hervorzuheben sind das Gebiet entlang der alten Bäkeniederung mit Schönower und Teltower See sowie die mittelalterlichen und neuzeitlichen Ortskerne von Ruhlsdorf und Teltow, die immer bevorzugte Siedlungsgebiete darstellen.</p> <p>Bodendenkmale sind zu erhalten, zu schützen und zu pflegen (§ 7 Abs. 1 BbgDSchG). Für Veränderungen an Bodendenkmalen gilt eine Dokumentationspflicht (§9 Abs. 3 BbgDSchG), wobei auf eigene Kosten (§ 7 Abs. 3 BbgDSchG) eine wissenschaftliche Untersuchung, Ausgrabung und Bergung (einschließlich der hierbei erforderlichen Dokumentation) der im Boden verborgenen archäologischen Funde und Befunde im öffentlichen Interesse zu gewährleisten ist (§ 9 Abs. 4 BbgDSchG). Dies ist bei allen mit Erdarbeiten verbundenen Maßnahmen (Bauvorhaben, Aufforstung, Leitungsverlegungen) zu beachten.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt
22	<u>Abfallwirtschaft Potsdam-Mittelmark GmbH (APM), 24.09.2020</u>	
	<p>ich nehme Bezug auf Ihre E-Mail vom 19.08.2020 zu o.g. Betreff und übermittle Ihnen nachfolgend aus Sicht des Entsorgungsunternehmens APM Abfallwirtschaft Potsdam - Mittelmark GmbH besonders zu beachtende Sachverhalte im Zusammenhang mit der Absicherung von Entsorgungsleistungen.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Anforderungen an die Gewährleistung der Abfallentsorgung vor der Haustür</p> <p>Mit der Abfallentsorgung im Landkreis Potsdam-Mittelmark wurde die kreiseigene APM Abfallwirtschaft Potsdam-Mittelmark GmbH mit Sitz in Niemegeß beauftragt. Damit ist die APM GmbH "Träger öffentlicher Belange" im Rahmen der kommunalen Bauleitplanung. Bauleitpläne haben für die betreffenden Gebiete Satzungscharakter, so dass die hier getroffenen Festlegungen für die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke rechtsverbindlich sind.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen / die Hinweise werden an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt

<p>Im Zuge von Neubaumaßnahmen oder Umbauten von Straßen kommt es immer wieder im Landkreis zu Problemen bei der Abfallentsorgung. Fehlende oder verbaute Wendemöglichkeiten sowie nicht ausreichend dimensionierte Straßen machen die Abfallentsorgung mit den gängigen Müllsammelfahrzeugen, unter Berücksichtigung einschlägiger Rechtsnormen, unmöglich. In der Folge müssen separate Standplätze für alle betroffenen Müllbehälter an der nächst befahrbaren Straße geschaffen werden. Das zieht zumeist Ärger nach sich und lässt sich im Nachhinein nicht mehr ändern!</p> <p>Eine ordnungsgemäße Abfallentsorgung wird dadurch gewährleistet, dass bei der Ausgestaltung der Verkehrsflächen folgende Voraussetzungen für den Einsatz der dreiachsigen Müllfahrzeuge berücksichtigt werden:</p>	
<p>1. Rechtliche Grundlagen - unabhängig von baurechtlichen Normen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abfallentsorgungssatzung (AbfES) des Landkreises Potsdam Mittelmark in der jeweils gültigen Fassung (Fundstelle: http://www.potsdam-mittelmark.de/de/landkreis-erhaltung/kreisverwaltung/satzungen-kreisrecht/) - Unfallverhütungsvorschriften bzw. Berufsgenossenschaft Vorschriften, DGUV Vorschrift 43 "Müllbeseitigung" sowie die DGUV Information 214-033 Nr. 5 und DGUV-Regeln 114-601 <p>Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, RASt 06 mit Korrektur Stand 15.12.2008</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / die Hinweise 1. – 7. werden an geeigneter Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p>2. Fahrzeugtechnik des Landkreises Potsdam- Mittelmark zur Abfallentsorgung</p> <p>Da die verschiedenen Abfallfraktionen mit unterschiedlicher Fahrzeugtechnik entsorgt werden, sollte beachtet werden, dass die Maße für die größten eingesetzten Fahrzeuge sich wie folgt darstellen:</p> <p>Länge: 11, 10 m</p> <p>Breite: 2,55 m Überhang vorn: 1,00 m, Überhang hinten: 2,60 m ohne Radradius</p> <p>Radradius: 0,54 m</p>	
<p>3. Kriterien für die Errichtung von Erschließungsstraßen</p> <p>Nach den gesetzlichen Vorgaben dürfen Fahrzeuge nur auf Fahrwegen oder in Bereichen betrieben werden, die ein sicheres Fahren ermöglichen. Konkret bedeutet dies, dass die Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> - die höchstzulässige Fahrzeugbreite gern. StVZO zuzüglich Sicherheitsabstand zu beiden Seiten des Fahrzeuges berücksichtigt. Gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 1 StVZO ist die höchstzulässige Breite für Kraftfahrzeuge und Anhänger mit 2,55 m bestimmt. Für ein gefahrloses Vorbeifahren an seitlichen Hindernissen wird zusätzlicher Freiraum benötigt. In der Praxis geht die Rechtsprechung hier von 50 cm auf jeder Seite aus. Damit ergibt sich eine durchgängige Mindestdurchfahrtsbreite von 3.55 m. - für das Müllsammelfahrzeug ausreichend tragfähig sein muss (bis 30 t), - so gestaltet sein muss, dass in den Kurvenbereichen die Schleppkurven der eingesetzten Müllfahrzeuge berücksichtigt werden, 	

<ul style="list-style-type: none"> - so bemessen sein muss, dass an den Ein- und Ausfahrten mindestens die Schleppkurve der eingesetzten Müllfahrzeuge berücksichtigt sind. Dies gilt auch für Pflanzinseln, Bäume und ausgewiesene Parkplätze, - so gestaltet sein muss, dass eventuelle Bodenschwellen von Müllfahrzeugen problemlos überfahren werden können. - so gestaltet sein muss, dass eventuelle Steigungen und Gefälle von Müllfahrzeugen gefahrlos befahren werden können, - eine lichte Durchfahrtshöhe von mindestens 4 m zuzüglich Sicherheitsabstand aufweisen muss. Insbesondere Äste und Straßenlaternen dürfen nicht in das Lichtraumprofil ragen. - Zusätzlich ist zu beachten, dass die Straße und ggf. der Gehweg so angelegt werden, dass durch die Bereitstellung der Abfallbehälter sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Fußgängerverkehr keine Gefahren oder Behinderungen zu befürchten sind. 	
<p>4. Stichstraßen:</p> <p>Gemäß § 7 DGUV Vorschrift 43 "Müllbeseitigung" ist dem Fahrpersonal ein Rückwärtsfahren ohne Einweiser untersagt. Da Sammelfahrzeuge im Landkreis überwiegend mit Seitenladetechnik in Einmannbesatzung entsorgen, ist diese Vorschrift vom Fahrpersonal zwingend einzuhalten. Daher ist am Ende von Stichstraßen eine geeignete Wendeanlage in Form eines Wendekreises, einer Wendeschleife bzw. eines Wendehammers vorzusehen. In einem Wendehammer muss das Wenden mit einem höchstens zweimaligen Zurückstoßen möglich sein (gilt nicht als Rückwärtsfahren).</p> <p>Um die Befahrung sicherzustellen, möchte ich Sie darauf hinweisen, dass es unbedingt erforderlich ist, dass das Fahrzeug beim Wendemanöver die Freihaltefläche (Fahrzeugüberhang) nutzen kann. Es dürfen daher an dem gesamten Wendehammer keine direkten Bepflanzungen oder Bebauungen wie z.B. Stromkästen, Laternen usw. erfolgen, da sonst das Wenden des Müllfahrzeuges nicht möglich sein wird.</p> <p>Um die Befahrung sicherzustellen, ist die Wendeanlage stets von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Wendekreisdurchmesser lt. Hersteller für dreiachsige Entsorgungsfahrzeuge: 23,60 m. Die Praxis zeigt jedoch, dass ein Wendekreis kleiner als 25 m nicht geeignet ist.</p>	
<p>5. Privatstraßen:</p> <p>Sollte die Entsorgung der Abfälle an den Grundstücken nur durch die Befahrung einer Privatstraße möglich sein, wird darauf verwiesen, dass die dazu notwendige Dienstbarkeit in den Grundbüchern der/des Eigentümer/s einzutragen ist. Ohne diesen Nachweis erfolgt eine Befahrung von Privatstraßen nicht.</p>	
<p>6. Einrichtung von Sammelplätzen</p> <p>Bei Straßen und Wohnwegen, die von Müllfahrzeugen nicht befahren werden dürfen (z. B. fehlende oder nicht ausreichende Wendeanlagen oder zu geringe Fahrbahnbreite), müssen für die Müllbehälter und Wertstoffsäcke der Anlieger entsprechend dimensionierte Sammelplätze im Bereich der Einmündung in die nächste für das Müllfahrzeug befahrbare Straße angelegt werden.</p>	

	<p>Bei der Einrichtung dieser Sammelplätze sollten folgende Vorgaben berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Um spätere Interessenkonflikte mit künftigen Anliegern zu vermeiden, sind die Sammelplätze in den Bebauungsplan aufzunehmen und entsprechend zu erläutern. - Zusätzlich ist es sinnvoll, die Käufer der Grundstücke an den Wohnwegen im Rahmen des Kaufvertrages darauf hinzuweisen, dass jegliche Abfälle im Bringsystem an den ausgewiesenen Sammelplätzen zur Abholung bereitzustellen sind. - Die Sammelplätze sind so anzulegen, dass weder Fußgänger- noch der Straßenverkehr gefährdet oder behindert werden. - Die Sammelplätze müssen vom Müllfahrzeug so angefahren werden können, dass das Laden problemlos möglich ist. Der hier angegebene Müllplatz kann von den Entsorgungsfahrzeugen nicht direkt angefahren werden. Die Abfallbehälter müssen an der Erschließungsstraße bereitgestellt werden. Es besteht ggf. die Möglichkeit den gebührenpflichtigen Volservice (Holen und Zurückstellen der Abfallbehälter nach der Leerung) zu buchen. - Die Fläche des Sammelplatzes ist auf die Anzahl der zukünftigen Nutzer und die zugelassenen Abfallbehälter des Landkreises sowie Gelben Säcke für Leichtverpackungen abzustimmen. <p>Eine zumutbare Transportentfernung der Abfallbehälter zum Sammelplatz sollte nicht überschritten werden.</p>	
	<p>7. Abfallwirtschaftliche Aspekte bei der Einrichtung von Straßenbaustellen</p> <p>Während der Bauphase ist die Absicherung der Entsorgungsleistung durch Zugang zu den Abfallbehältnissen sicher zu stellen. Kann dies nicht gewährleistet werden, ist sicherzustellen, dass die Abfallbehältnisse an Sammelplätzen durch die den Bau ausführende Firma bereitgestellt werden. lt. Hersteller für dreiachsige Entsorgungsfahrzeuge: 23,60 m.</p> <p>Die Praxis zeigt jedoch, dass ein Wendekreis kleiner als 25 m nicht geeignet ist. Um die Befahrung sicherzustellen, sind Wendeanlagen an den Abfuhrtagen von parkenden Fahrzeugen freizuhalten. Hier können ggf. verkehrsregelnde Maßnahmen erforderlich sein</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine feste, d. h. bis 30 t belastbare Fahrbahn. - Da die Müllfahrzeuge bauartbedingt erheblich tiefer liegen als z.B. Baustellen-LKW, sind Bodenwellen oder -senken soweit wie möglich zu minimieren. Fahrbahnen, aus denen Kanaldeckel oder Deckel von Straßenabläufen hervorstehen, können nicht befahren werden. - Die bereits unter Punkt 3 genannte Mindestdurchfahrtsbreite von 3,55 m ist zu gewährleisten. - Während der Abfuhrtage ist die Durchfahrt dauerhaft sicherzustellen. <p>Für weitere Detailfragen steht Ihnen in der Abt. Abfallberatung Frau Mehl unter Tel.- Nr. 033843/306-71 und Frau Hagemann unter Tel.- Nr. 033843/306-81 zur Verfügung.</p>	
23	<u>Gemeinde Stahnsdorf, 25.09.2020</u>	

	<p>für die Übersendung der Unterlagen zum INSEK-Entwurf der Stadt Teltow möchten wir uns bedanken.</p> <p>Die uns von Ihnen zur Verfügung gestellte Unterlagen haben geprüft und möchten zu dem Konzeptbereich A - Biomalzfabrik und Umgebung wie folgt Stellungnahmen.</p> <p>Wie beschrieben, wird die Planung und Entwicklung dieses Bereiches im Wesentlichen von der künftigen S-Bahnverlängerung und dem geplanten Haltepunkt in Bereich der Iserstraße bestimmt werden. Deshalb ist hierzu wie beschrieben, eine frühzeitige Abstimmung zwischen den Nachbarkommunen und den Verantwortlichen der Bahnplaner erforderlich.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde Stahnsdorf möchten wir bereits jetzt darauf hinweisen, dass der westliche Bereich der Iserstraße für die Einrichtung eines Haltepunktes nicht geeignet ist, da hier bereits planfestgestellte und andere Ausgleichsmaßnahmen genehmigt und ausgeführt wurden. Darüber hinaus ermöglicht die Einrichtung des Haltepunktes östlich der Iserstraße eine bessere Einbindung in die fußläufige Erreichbarkeit eines großen Bahnnutzerpotenzials durch die bestehende und geplante Wohnbebauung.</p> <p>Eine größere Entfernung zwischen den Haltepunkten östlich der Iserstraße (Stadt Teltow) und Sputendorf Straße (Stahnsdorf) wird ebenfalls als Vorteil für die Bahn und Nutzer angesehen.</p> <p>Im Übrigen freuen wir uns bereits auf die angekündigte Einladung zu einem gemeinsamen Termin zu der vorliegenden INSEK- Planung der Stadt Teltow mit den anderen Nachbarkommunen. Hier können dann noch weitere Anregungen und Hinweise zu den anderen Handlungsfeldern (Bsp. Ortsübergreifende Radwege sowie Grün- und Freiräume) vorgetragen und ausgetauscht werden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Zu den genannten Themen wird eine frühzeitige Abstimmung mit den Nachbargemeinden erfolgen.</p>
24	<p><u>Mittelmärkische Wasser- und Abwasser GmbH (MWA), 24.09.2020</u></p>	
	<p>mit Ihrer E-Mail vom 19. August 2020 informierten Sie uns über den ersten Entwurf der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow, welchem wir grundsätzlich zustimmen.</p> <p>Die Stadt Teltow liegt im Verbandsgebiet des Wasser- und Abwasserzweckverbandes "Der Teltow" (WAZV). Der WAZV ist Eigentümer der Trink- und Schmutzwasseranlagen der Stadt Teltow. Die Trinkwasser- und Schmutzwasserentsorgung erfolgt entsprechend den Satzungen und Vertragsbestimmungen des WAZV. Anlagenbetreiber ist die MWA Mittelmärkische Wasser- und Abwasser GmbH.</p> <p>Das zurzeit bebaute Gebiet der Stadt Teltow ist über die Trink- und Schmutzwasserleitungen des WAZV erschlossen (siehe Anlagen). Um nähere Angaben zu eventuellen baulichen Änderungen/Ergänzungen an unseren Trink- und Schmutzwasseranlagen im Zuge späterer Baumaßnahmen machen zu können, bitten wir dringend um erneute Beteiligung bei konkreten Planungen.</p> <p>Wenn Sie noch Fragen haben, rufen Sie uns an.</p> <p>Anlage: Pläne</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
25	<p><u>BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH Landesniederlassung Brandenburg/Berlin, 5.10.2020</u></p>	

	<p>vielen Dank für Ihre E-Mail. Anbei zu Ihrer Information der aktuelle Stand der Vorbereitungen zum anvisierten Bebauungsplan in der Osdorfer Straße. Dieses wurde im Vorfeld mit Herrn Vogt von der Stadtverwaltung Teltow inhaltlich erörtert. Die Entwicklung einer Quartiersmitte Seehof wird seitens der Stadtverwaltung unterstützt.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Bebauungsziele</p> <p>Ziel ist die Schaffung eines mischgenutzten Quartiers, das Funktionen der umliegenden Bebauung durch die Schaffung einer Quartiersmitte, einer Nutzungsmischung, sozialer Infrastruktur und die Integration verschiedener Wohntypen, sowie einem Stadtteilbauernhof ergänzt. Auch können hier durch die Integration von Büro Flächen für Start-Up unternehmen wichtige wirtschaftliche Synergien zum angrenzenden Frauenhofer Institut geschaffen werden.</p> <p>Da es sich um eine innerstädtische Brache handelt sind die Ziele der Landesentwicklungsplanung - Innenentwicklung vor Außenentwicklung, sowie die Nutzung vorhandener Infrastruktur, sowie das Modell der Stadt der kurzen Wege sind hier erfüllt.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Möglicher S-Bahnhalt Teltow Seehof</p> <p>Die lange Strecke von 3000 Metern zwischen dem S-Bahnhof Lichterfelde Süd und Teltow Stadt weicht von der üblichen Taktung der S-Bahnhalte von ca. 1000 - 1500 Metern deutlich ab. Daher kann hier im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn nach Stahnsdorf ein weiterer Halt Teltow-Seehof mit Fußverbindung zur Brücke am Zehnruutenweg entstehen. Dies würde zusätzliche Fahrgäste für die S-Bahnstrecke und eine Entlastung der Verkehrssituation in Teltow bedeuten.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die Hinweise betreffen die Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow</p>
	<p>Stellungnahme INSEK</p> <p>Da das Projekt sehr konkret ist, würden wir daraufhin gerne eine Änderung der Formulierung von Reservestandort für</p> <p>Wohnen und ... in Standort für Wohnen und ... anstreben. Die Formulierung einer Stellungnahme werden wir bis zum 09.10.20 vornehmen. Die einzelnen Punkte würde ich im Vorfeld gerne mit Ihnen besprechen.</p> <p>Anhang: Pläne und Konzept</p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt</p> <p>Der Focus des Wachstums soll in Teltow auf gut erschlossenen Bereichen mit Umstrukturierungspotenzial und ggf. auch mit Missständen liegen, um hier eine Qualifizierung und eine städtebauliche und stadtstrukturelle Verbesserung zu erreichen. Daher ist im INSEK zunächst eine Priorisierung des Neubaus in den drei vertiefend betrachteten Konzeptbereichen vorgesehen. Dies betrifft die Bereiche um die Biomalzfabrik, nordwestlich von Ruhlsdorf und das Quartier hinter dem Regionalbahnhof.</p> <p>Die Perspektive für den Reservestandort ist in diesem Zusammenhang noch offen.</p>
25	<u>BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, 16.10.2020</u>	
	für die Informationen zu o. g. Vorhaben und die Verlängerung der Frist für eine Stellungnahme bedanken wir uns. Zu den zugeschickten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:	→ wird zur Kenntnis genommen

<p>Die BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH ist eine Gesellschaft des privaten Rechts und eine 100-prozentige Tochter der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS). Sie handelt als zivilrechtliche Eigentümerin im eigenen Namen, jedoch auf Rechnung der BvS, die wirtschaftliche Eigentümerin der Flächen ist.</p> <p>Die BVVG ist gegenüber der BvS verpflichtet die einzelnen Eigentumsflächen einer wirtschaftlich sinnvollen Nutzung zuzuführen.</p>	
<p>Im Geltungsbereich des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Teltow besitzt die Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) folgende Flurstücke: Teltow, Flur 8; FS 129/2; Teltow, Flur 9, FS 509/1 und FS 509/3, sowie das Flurstück: Teltow, Flur 14, FS 499, die durch die Darstellung im INSEK direkt betroffen sind.</p>	
<p>Teltow, Flur 8; Flurstück 129/2</p> <p>Der das Flurstück Teltow, Flur 8, Flurstück 129/2 betreffende Bereich ist im Entwurf des INSEK Teltow als Reservestandort für Wohnen, soziale Infrastruktur, Kleingärten, Kita, Sport, Grünflächen o.ä. dargestellt. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der die Flurstücke: Teltow, Flur 8, FS 129/2, FS 519 und dem FS 130 umfassende Bereich sollte als Siedlungsbereich für Wohnen und Wohnergänzung dargestellt werden (und nicht als Reservestandort), da es sich um eine innerörtliche Brache handelt und gemäß den Zielen der Landesentwicklungsplanung die Innenentwicklung vorrangig vor der Außenentwicklung zu verfolgen ist. <p>Auf den Flurstücken: Teltow, Flur 8, FS 129/2, FS 519 und das FS 130 liegt keine Kleingartennutzung mehr vor, da hier alle ehemaligen Kleingärtner vertraglich abgesiedelt wurden. Ein unrechtmäßiger Zustand (hier: ehemalige illegale Nutzung als Kleingärten) sollte nicht Grundlage einer planungsrechtlichen Darstellung sein. Es handelt sich daher in diesem Bereich um eine innerstädtische Brache. Daher widerspricht die BVVG der Darstellung einer möglichen Kleingartennutzung in diesem Bereich. Dieser Bereich sollte daher im INSEK ggf. separat vom westlich der Ringelnatzstraße gelegenen Bereich dargestellt werden.</p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt</p> <p>Der Focus des Wachstums soll in Teltow auf gut erschlossenen Bereichen mit Umstrukturierungspotenzial und ggf. auch mit Missständen liegen, um hier eine Qualifizierung und eine städtebauliche und stadtstrukturelle Verbesserung zu erreichen. Daher ist im INSEK zunächst eine Priorisierung des Neubaus in den drei vertiefend betrachteten Konzeptbereichen vorgesehen. Dies betrifft die Bereiche um die Biomalzfabrik, nordwestlich von Ruhlsdorf und das Quartier hinter dem Regionalbahnhof.</p> <p>Die Perspektive für den Reservestandort ist in diesem Zusammenhang noch offen.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Bezüglich einer Kategorisierung als Sportfläche kann hier angemerkt werden, dass ein Sportplatz bereits an der Ernst-Schneller Straße existiert. Zudem befinden sich im Westen der Osdorfer Straße einige Sportstätten, die von den Schülern der angrenzenden evangelischen Ursula-Wölfel-Grundschule genutzt werden. Dort befindet sich auch ein Kindergarten. Daneben erstreckt sich ein großes braches Areal. <p>Bezüglich einer Kategorisierung als Standort für soziale Infrastruktur wird angemerkt, dass nach Auskunft der Leitung vom KiGa-Eigenbetrieb (Frau Haller) der Bedarf der Stadt Teltow mit dem geplanten Kindergarten im entstehenden Hafenviertel vorerst gedeckt sein wird.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

	<p>Folgende gute Gründe sprechen für eine Darstellung als Siedlungsbereich für Wohnen und Wohnergängung. Des Weiteren regt die BVVG eine Darstellung des Gebietes als weiteren Konzeptbereich im räumlichen Leitbild an.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Seehof ist einer der größten Ortsteile Teltows und verfügt bisher über keine eigene Quartiersmitte. - Aufgrund der zentralen Lage der o.g. Flächen im Ortsteil erscheint die Schaffung einer Quartiersmitte mit kleinteiliger Mischnutzung, Nahversorgung, einem ausdifferenzierten Wohnangebot und einem zentralen Stadtplatz als Begegnungsraum an dieser Stelle sehr sinnvoll. - Die Schaffung verschiedener Wohntypen, sowie altersgerechtem Wohnen und Studentenwohnen, können eine wichtige Ergänzung des bestehenden Wohnangebotes im Ortsteil darstellen. - Durch einen Anteil an Misch- und Bürofunktionen können wirtschaftliche Synergien mit dem angrenzenden Fraunhofer Institut geschaffen werden. - Die Landesentwicklungsplanung verfolgt das Leitbild "Innenentwicklung vor Außenentwicklung. Dadurch ist der Standort als innerstädtische Brache besonders gut für eine Entwicklung als Wohn- und Mischgebiet geeignet und in der Entwicklung vorrangig zu behandeln. - Im Rahmen des Ausbaus der S-Bahn nach Stahnsdorf kann hier ein weiterer Halt "Teltow-Seehof mit Fußverbindung zur Brücke am Zehnruutenweg entstehen. Die lange Strecke von 3000 Metern zwischen dem S-Bahnhof Lichterfelde Süd und Teltow Stadt weicht von der üblichen Taktung der S-Bahnhalte von ca. 1000 - 1500 Metern deutlich ab. Durch die Schaffung eines weiteren S-Bahnhaltes auf der Hälfte der Strecke kann der Ortsteil Seehof direkt an den ÖPNV angebunden werden. Dies würde zusätzliche Fahrgäste für die S-Bahnstrecke und eine Entlastung des Straßenverkehrs in Teltow bedeuten., <p>Die oben genannten Leitziele für die betreffenden Flächen entsprechen ebenfalls dem in der Landesentwicklungsplanung verankerten Leitbild der Stadt der kurzen Wege und der Nutzung vorhandener Infrastruktur bei der Entwicklung neuer Wohngebiete. Daher würde die BVVG eine solche Darstellung als Standort für Wohnen und Mischnutzung und die Darstellung der Flächen als weiteren Konzeptraum im räumlichen Leitbild sehr begrüßen.</p>	<p>→ wird nicht berücksichtigt</p> <p>Der Focus des Wachstums soll in Teltow auf gut erschlossenen Bereichen mit Umstrukturierungspotenzial und ggf. auch mit Missständen liegen, um hier eine Qualifizierung und eine städtebauliche und stadtstrukturelle Verbesserung zu erreichen. Daher ist im INSEK zunächst eine Priorisierung des Neubaus in den drei vertiefend betrachteten Konzeptbereichen vorgesehen. Dies betrifft die Bereiche um die Biomalzfabrik, nordwestlich von Ruhlsdorf und das Quartier hinter dem Regionalbahnhof.</p> <p>Die Perspektive für den Reservestandort ist in diesem Zusammenhang noch offen.</p>
	<p>Teltow, Flur 9, FS 509/1 und FS 509/3</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die BVVG begrüßt hier die Darstellung der Flächen als durchgrüntes Siedlungsgebiet mit Fokus auf Wohnnutzung. 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
	<p>Teltow, Flur 14, FS 499</p> <p>Die BVVG begrüßt hier die Darstellung der Flächen als Siedlungsbereich mit Mischfunktion.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>26</p>	<p><u>Landesbetrieb Straßenwesen Dezernat Planung West Dienststätte Potsdam, 26.10.2020</u></p>	

	<p>mit Posteingang vom 19.08.2020 haben Sie die Unterlagen zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Stadt Teltow zur Stellungnahme eingereicht. Ich habe die Unterlagen geprüft und unter dem Aktenzeichen 68/2020 registriert. Bitte das Aktenzeichen bei künftigen Schriftwechsel stets mit angeben.</p> <p>Die vorgelegten Unterlagen beinhalten die Fortschreibung des im Jahr 2008 aufgestellten Stadtentwicklungskonzeptes. Dies betrifft unter anderem auch die im Betrachtungsraum befindlichen Landesstraßen. Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Dienststätte Potsdam (LS) ist die entsprechenden Landesstraßen zuständig und nimmt zum eingereichten Stadtentwicklungskonzept wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Sicht des LS bestehen gegenüber dem INSEK Teltow keine Bedenken. 	→ wird zur Kenntnis genommen
	<ul style="list-style-type: none"> - Im Rahmen der Umsetzung der beschriebenen Handlungserfordernisse für die verkehrliche und technische Infrastruktur ist der LS zu beteiligen, insofern die entsprechenden Landesstraßen betroffen sind. <p>Für Rückfragen steht Ihnen Frau Frenz unter der o.g. Telefonnummer zur Verfügung.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt
27	<u>Landkreis Potsdam-Mittelmark FD 26 (Verkehrsmanagement), 12.10.2020</u>	
	<p>Text aus Mail:</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit einer Stellungnahme zu Ihrem INSEK-Entwurf. Wir (Fachdienst Verkehrsmanagement des Landkreises Potsdam-Mittelmark) haben uns intensiv damit auseinandergesetzt und dazu Stellung genommen. Nun haben wir leider festgestellt, dass wir unsere Stellungnahme noch gar nicht an Sie versendet haben. Dies bitten wir zu entschuldigen und hoffen, dass die Anmerkungen dennoch Berücksichtigung finden könnten.</p> <p>Zudem möchten wir uns eine weitere Anmerkung erlauben: Der Presse war zu entnehmen, dass bezüglich der Teltow-Werft-Brücke die Stadtverwaltung von der Politik aufgefordert wurde, wieder intensiv mit Berliner Behörden zu verhandeln um deren Errichtung zu forcieren. Diese Brücke ist auch elementarer Schwerpunkt des Radschnellwegeprojektes Südwest.</p> <p>Hier geht es ja vor allem darum, mit Unterstützung der Gemeinsamen Landesplanung Berlin Brandenburg landesübergreifend aktuelle Probleme mit Behörden zu lösen. Deshalb wurde bereits in der Bewerbung beschrieben, welche Probleme in der Vergangenheit gerade in Bezug auf die Teltower Brücke mit Berliner Behörden aufgetreten waren. In einer der nächsten Treffen werden wir uns bereits über erste Streckenvorschläge unterhalten. Anschließend sollen dann "Stolpersteine" für die Umsetzung beseitigt werden. Damit sind dementsprechend auch bisher aufgetretene Probleme bzgl. der Teltow-Werft-Brücke gemeint. Gern können Sie sich bei Fragen zum Projekt an die projektbetreuende Mitarbeiterin des Landkreises Frau Gäbler unter</p> <p>0 33 27 - 73 92 46 wenden. Derzeit befindet sie sich im Urlaub, ist jedoch ab dem 19.10.2020 wieder erreichbar.</p> <p>Für Rückfragen zur Stellungnahme können Sie sich selbstverständlich gern an mich wenden.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen

<p>Stellungnahme:</p> <p>Hinweis vorweg: Der Nahverkehrsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark enthält einen umfangreichen Maßnahmenkatalog bzgl. der Weiterentwicklung des ÖPNVs im Landkreis und somit auch für Teltow. Dieser ist online einsehbar unter https://www.potsdam-mittelmark.de/nc/de/buergerservice/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/?tx_tlscotty_scotty%5Buid%5D=458&tx_tlscotty_scotty%5Baction%5D=showDetails&tx_tlscotty_scotty%5Bcontroller%5D=EJ7Interlock&cHash=647fe1f8dcfc19a7b06d4740413afd8f</p> <p>Unabhängig vom Maßnahmenkatalog wird mit der Umsetzung des Mittleren Szenarios bereits im nächsten Jahr begonnen, was auch deutliche Veränderungen im ÖPNV-Angebot in der Region TKS zur Folge haben wird.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Betrifft Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow im Rahmen des Zentralen Vorhabens zur "Zukunftsfähigen Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur"</p>
<p>S. 22 – Handlungserfordernisse: Hinwirken auf verbesserte Anbindung an den BER mit ÖPNV</p> <p>Anmerkung zur übergreifenden Zusammenarbeit mit dem Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf: Für viele Teltower (u. A. Bewohner Sigridshorst und Seehof) ist der Berliner S-Bahnhof "Lichterfelde Süd" der nächstgelegene Bahnhof. Hier sollten ebenfalls die Fahrradabstellanlagen verbessert bzw. darauf hingewirkt werden.</p> <p>Zudem entstehen in den nächsten Jahren bis zu 2.500 Wohnungen süd-östlich des Bahnhofes und somit direkt an Teltow angrenzend. Auch hier sollte in punkto verkehrlicher Verflechtungen bereits im Planungsverfahren eng zusammengearbeitet werden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Betrifft Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow im Rahmen des Zentralen Vorhabens zur "Zukunftsfähigen Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur"</p> <p>Der Focus des Wachstums soll in Teltow auf gut erschlossenen Bereichen mit Umstrukturierungspotenzial und ggf. auch mit Missständen liegen, um hier eine Qualifizierung und eine städtebauliche und stadtstrukturelle Verbesserung zu erreichen. Daher ist im INSEK zunächst eine Priorisierung des Neubaus in den drei vertiefend betrachteten Konzeptbereichen vorgesehen. Dies betrifft die Bereiche um die Biomalzfabrik, nordwestlich von Ruhlsdorf und das Quartier hinter dem Regionalbahnhof.</p> <p>Die Perspektive für den Reservestandort ist in diesem Zusammenhang noch offen.</p>
<p>S. 30 Handlungserfordernisse Stadtstruktur und Wohnen</p> <p>Anmerkung: Hier sollte bereits bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Frage gestellt werden, wie die Bewohner dann später mobil sein sollen. Durch die Anzahl der Stellplätze, durch die Art der Straßenbauweise und durch die Verkehrsführung kann und muss bereits in der Planungsphase eine Bevorrechtigung für den Umweltverbund erfolgen. Dazu gehören unter anderem die Planungen von Car- bzw. Bike Sharing-Stationen und auch die erforderlichen Straßenbreiten für die Benutzung des ÖPNV. Investoren sehen in der Regel sehr schmale Straßen vor um mehr qm Bauland verkaufen zu können. Ihr Fokus liegt auf dem Verkauf, nicht auf der Nutzung danach. Insofern muss die Kommune hier steuern. Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes kann und sollte den Investoren als Auflage erteilt werden. Beispielsweise könnte das Quartier hinter dem Regionalbahnhof aufgrund der sehr guten Anbindung an den ÖPNV weitgehend autofrei geplant werden. Die Parkplätze könnten sich außerhalb der Wohnsiedlung befinden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

<p>Dafür sollte unbedingt auch kleinteilige Nahversorgung vorgesehen werden (z.B. einer der gewünschten Bio – oder Unverpackt-Geschäfte), denn auch das Vorhandensein eines Nahversorgers bzw. von Geschäften verhindert unnötige Mobilität. Beispiel: Neubauviertel in Berlin Lichterfelde Süd https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2019/11/neubauprojekt-lichterfelde-sued-groth-gruppe-plaene.html.</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 6.11 "Prüfung der Einrichtung kleiner Lebensmittelläden in den Wohngebieten (in Verantwortung der WU, Sozialer Träger oder Bürgergruppen)" im Rahmen des Zentralen Vorhabens "Stärkung des Wohnstandorts und Gestaltung des demografischen Wandels"</p>
<p>S. 35 – Handlungserfordernisse Wirtschaft, ...</p> <p>Hinzufügen:</p> <p>betriebliches Mobilitätsmanagement forcieren (entweder durch Zuhilfenahme der kreislichen Mobilitätsmanagerin oder auch durch eigene Beratung)</p>	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Betrifft Erarbeitung eines Verkehrskonzept Teltow im Rahmen des Zentralen Vorhabens zur "Zukunftsfähigen Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur"</p>
<p>S. 37 – ÖPNV</p> <p>Hinzufügen:</p> <p>... nach Berlin (S 25/S 26). Zwar auf Berliner Gebiet befindlich aber dennoch für einige Teltower der nächstgelegene Bahnhof Richtung Berliner Innenstadt ist der Bahnhof Lichterfelde Süd.</p>	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht angepasst</p>
<p>S. 38 – Rad- und Fußverkehr</p> <p>Hinzufügen:</p> <p>... Dann wäre diese Lücke geschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Stadt Berlin plant verschiedene Radschnellwegerouten innerhalb der Hauptstadt. Eine dieser Routen, die Teltowkanalroute, wird bis zur Gebietsgrenze nach Teltow geführt. Sie ist die erste Berliner Route die praktisch umgesetzt wird. Darauf aufbauend entsteht derzeit eine Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegeverbindung im Landkreis PM. Hauptaugenmerk liegt dabei auf den Anschluss an die Berliner Route aus dem Teltower Raum. Bei einer möglichen Umsetzung wäre diese Radschnellwegeverbindung die erste im Land Brandenburg und wird mindestens 2.000 Nutzer täglich nach sich ziehen. Dies ist schon insofern relevant, als das dies eklatante Auswirkungen auf die gesamte Verkehrssituation haben wird. 	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht in Teilen ergänzt</p>
<p>S. 39 -Chancen/Potentiale</p> <ul style="list-style-type: none"> - ! Entlastung der Verkehrssituation durch Verbesserung des Radwegenetzes und der Infrastruktur - ! Bevorrechtigung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes konsequent umsetzen - Fortschreibung/Neuaufstellung Verkehrskonzeption (mit den Nachbarkommunen) mit dem Fokus/Schwerpunkt Fahrrad, Fußgänger, ÖPNV - Zusammenarbeit nicht nur mit den Nachbarkommunen, sondern dringend auch mit dem Landkreis 	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht in Teilen angepasst</p> <p>Siehe u.a. Handlungserfordernisse verkehrliche und technische Infrastruktur "Entlastung der Verkehrssituation durch Verbesserung des Radwegenetzes und der Radwegeinfrastruktur"</p>

<p>Die Verkehrsträger (Verkehrsunternehmen) sind nicht die Entscheider über mögliche ÖPNV Verbindungen. Daher ist der Landkreis als Aufgabenträger unbedingt mit einzubinden. Gleichzeitig sollte auf die nunmehr für den Raum TKS im Nahverkehrsplan deutlichen Angebotsverbesserungen Bezug genommen werden. Hier wird es jährlich bis zum Jahr 2024 deutliche Taktverdichtungen geben.</p>	
<p>S. 40 analog S. 64</p> <ul style="list-style-type: none"> - Parkraumkonzeption/Ausbau P+R/Anpassung an alternative Mobilität => im Verkehrskonzept betrachten; bitte auch unbedingt die Parkraumbewirtschaftung konzeptionell mitdenken! <p>Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur im Hauptstraßennetz</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ebenso Schulwegpläne integrieren 	<p>→ wurde bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>In der Maßnahmentabelle wurde ein Hinweis bei den Bemerkungen eingefügt.</p> <p>Siehe auch Maßnahme 3.2 "Verkehrskonzept Teltow - inklusive Betrachtung des ruhenden Verkehrs, E-Mobility und Umweltverbund (mit großräumiger Betrachtung / in Zusammenarbeit mit Nachbarkommunen)"</p>
<ul style="list-style-type: none"> - Flächendeckende Wegweiser für Fahrradwege aufstellen => Wirtschaftsförderung LK PM 	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Siehe Maßnahme 5.7 "Flächendeckende Wegweiser für Fahrrad-, Reit- und Wanderwege"</p>
<p>S. 45</p> <ul style="list-style-type: none"> - Übergang Schule/Beruf wird durch das TGZ Potsdam-Mittelmark begleitet, diese sitzt in Bad Belzig und in Teltow 	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht in Teilen angepasst</p>
<p>S. 55</p> <p>Regionale Zusammenschlüsse zur Förderung der Region</p> <ul style="list-style-type: none"> - Darüber hinaus engagiert sich die Stadt in der landesweiten "AG fahrradfreundliche Kommunen". 	<p>→ wird berücksichtigt und im Bericht entsprechend angepasst</p>
<p>5.8 Querschnittsthemen</p> <p>Ein elementar wichtiges Querschnittsthema ist das Themenfeld Mobilität, insbesondere zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. In allen aufgeführten Bereichen tauchen immer wieder Probleme im Bereich Mobilität auf, z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaft (überlastete Straßen, ...) - Tourismus (fehlende Infrastruktur, ...) - Siedlungsstruktur, Wohnen 	<p>→ ist bereits in Teilen berücksichtigt</p> <p>Als eigenständiges Handlungsfeld findet das Thema verkehrliche Infrastruktur übergeordnete Betrachtung im Rahmen der Fortschreibung - ihm wird ein zentrales Vorhaben zugeordnet "Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur" und diverse Maßnahmen zugewiesen. Damit finden die Themen ausreichend Beachtung.</p>
<p>S. 64</p> <ul style="list-style-type: none"> - statt der Fortschreibung eines Verkehrskonzeptes evtl. besser Neuauflage eines Mobilitätskonzeptes? 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und bei Umsetzung durch die auftraggebende Verwaltung wird die Aufgabenstellung entsprechend konkretisiert</p> <p>Verkehrskonzeptes ist hier ein Arbeitstitel</p>

<p>S. 78 Sicherung einer Ost-West-Grünverbindung => Unterführung oder Brücke bei Bau der S-Bahnverlängerung nur für Fußgänger und Radfahrer vorsehen</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt und konkretisiert</p>
<p>S. 89 <u>3.2</u> statt Verkehrskonzept besser Mobilitätskonzept?</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und bei Umsetzung durch die auftraggebende Verwaltung wird die Aufgabenstellung entsprechend konkretisiert Verkehrskonzeptes ist hier ein Arbeitstitel</p>
<p><u>3.4</u> - Nicht verständlich ist hier die Unterscheidung zwischen einem Verkehrskonzept und einem separatem Radverkehrskonzept. Der Radverkehr gehört doch zum Verkehr. Wie will man dieses trennen? Die vorhandenen Straßenräume werden doch gemeinsam genutzt. Darüber hinaus haben viele Verbesserungen für den Radverkehr zwangsläufig Verschlechterungen für den motorisierten Verkehr zur Folge. Wenn beispielweise ein Radweg gebaut werden muss, um die Rad-Infrastruktur zu verbessern, jedoch kein Platz dafür vorhanden ist, muss ggf. eine Fahrspur für Autos weggenommen werden (diese wird dann zur Einbahnstraße) oder es müssen Parkplätze wegfallen. Dies kann nicht separat betrachtet werden. Die Einrichtung einer Einbahnstraße bspw. erfordert weitere Betrachtungen im damit verkehrlich verbundenen Umfeld.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und bei Umsetzung durch die auftraggebende Verwaltung wird die Aufgabenstellung entsprechend konkretisiert</p>
<p><u>3.5</u> Aus Sicht der Mobilitätsmanagerin des Landkreises sollte diese Maßnahme gänzlich gestrichen werden. Diese ist nicht mehr zeitgemäß. Wenn Angebote zum Parken am Bahnhof geschaffen werden, werden diese logischerweise genutzt. Das heißt, der MIV am Bahnhofsumfeld wird steigen. Gerade dort sind jedoch auch viele Fahrradfahrer und Fußgänger unterwegs. Dies führt zwangsläufig zu Einbußen der Sicherheit und Aufenthaltsqualität zu Ungunsten dieser schwachen Verkehrsteilnehmer. Wenn derartige Angebote nicht vorhanden sind, müssen sich die Bahnhofsnutzer nach Alternativen umsehen. Diese sind idealerweise Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Hierfür muss vor allem an den Bahnhöfen eine Bevorrechtigung stattfinden. Lösungen für die letzte Meile sind auch sogenannte Mobilstationen mit einem Mix aus Mobilitätsformen. Zudem ist die ÖPNV-Anbindung für Teltow überdurchschnittlich gut. Nutzer eines solchen Parkhauses würden gar keine Teltower sein, obwohl die Stadt dieses finanzieren müsste. Nutzer würden Anwohner anderer Gemeinden sein, die ggf. nicht so gut an den ÖPNV angebunden sind. Hier sollte man stattdessen schauen, welche Verbesserungen beim ÖPNV oder im Radwegenetz notwendig sind, um die Bahnnutzer gar nicht erst auf die Idee kommen zu lassen, mit dem Rad anzureisen. Im Übrigen möchte ich darauf hinweisen, dass dies auch von Seiten der Fördermittelgeber so gesehen wird. Park+Ride-Anlagen rücken in den Hintergrund, Fahrradparkhäuser werden bevorzugt. Sollte dennoch unbedingt ein Parkhaus errichtet werden müssen ist dieses unbedingt kostenpflichtig zu gestalten. Derartige Angebote dürfen nicht automatisch kostenlos sein. Da darüber hinaus das Parkhaus</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und bei Umsetzung durch die auftraggebende Verwaltung wird die Aufgabenstellung entsprechend konkretisiert Die Hinweise werden im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrskonzeption überprüft.</p>

<p>sicherlich auch zu anderen Zwecken genutzt werden würde (als Parkplatz für umliegende Gewerbebetriebe) und nicht nur für Bahn-Nutzer empfiehlt sich hier ein System, das VBB-Jahres-Card-Nutzer insoweit bevorrechtigt, dass sie dann verbilligt parken könne. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat sich aktuell um Fördermittel beworben, um dieses Projekt mit dem VBB gemeinsam zu entwickeln. Der S-Bahnhof in Teltow soll dabei eine Schlüsselrolle spielen.</p>	
<p><u>3 10</u> Ein sehr wichtiges aber stets vernachlässigtes Instrument der Verkehrssteuerung ist die Parkraumbewirtschaftung. Wie bereits mehrfach erwähnt sollte der Verkehr gemeinsam in einem Konzept betrachtet werden. Jedoch ist das Radverkehrskonzept meiner Kenntnis nach bereits ausgeschrieben und vergeben worden. Entweder sollte die Parkraumbewirtschaftung (optimale Variante) in dem Verkehrskonzept unter Punkt 3.2 miteinbezogen werden, oder separat betrachtet werden. Bislang ist das Parken in Teltow – obwohl die Flächen mehr als rar sind – kostenlos.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und bei Umsetzung durch die auftraggebende Verwaltung wird die Aufgabenstellung entsprechend konkretisiert In der Maßnahmentabelle wurde ein Hinweis bei den Bemerkungen eingefügt.</p>
<p><u>Zu 5 Stärkung und Qualifizierung der Freizeit- und Tourismusfunktion</u> Hier sind viele Radwege aufgeführt. Es wird empfohlen, dies noch einmal kritisch zu überarbeiten und eine ggf. neue Aufteilung vorzunehmen. In den Fokus der Förderprogramme sind zuletzt Fahrradwege gerückt, die vorrangig oder ausschließlich dem Alltagsverkehr dienen. Wenn die Stadt Teltow für die Umsetzung auch auf Fördermittel hofft ist es wichtig, jetzt hier im INSEK die Weichen dafür zu stellen. Die Darstellung der Fahrradwege in einem Konzept oder der Flächennutzungsplanung ist für den Fördermittelgeber meist Voraussetzung für die Bewilligung (siehe Richtlinie Kommunaler Straßenbau Land Brandenburg und Kommunalrichtlinie Bund), jedoch erklärtermaßen nicht für touristische Fahrradwege! Deshalb sollte sich die Stadt schon jetzt anschauen, welche Förderungen möglich sind und die Strecken entsprechend einordnen. Diese Einstufung könnte sonst bereits falsche Weichen stellen. Verbindungen zum Bahnhof (5.6) und die Teltow-Werft-Brücke (5.11) beispielsweise sollten als Pendlerroute eingestuft werden, während Radwege, die auf touristischen Routen verlaufen (Fontaneradweg), hier unter 5. verbleiben sollten.</p>	<p>→ wird berücksichtigt Mehrere Maßnahmen wurden dem ZV Verkehr zugeordnet.</p>
<p>S. 91 Pkt. 6.6 statt 500.00 m² => 500.000 €</p>	<p>→ wird berücksichtigt und in der Anlage entsprechend angepasst</p>
<p>S. 92 <u>Pkt. 7.5</u> Das Technologie und Gründerzentrum Potsdam-Mittelmark (u. A. mit Sitz in Teltow) bietet umfangreiche Aktionen zur Unterstützung der Berufswahl und zur Kontaktherstellung Schüler/Betriebe. Mehr Infos unter http://www.wirtschaft.pm/standort-bad-belzig/schule-wirtschaft/</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p><u>Pkt. 7.10</u></p>	<p>→ Hinweis betrifft Erarbeitung eines Konzept und Strategie zur Profil-schärfung der Wirtschaft und Forschung in Teltow</p>

	Förderung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements (z.B. durch Stelle für Wirtschaftsförderung), d. h. Beratung der Unternehmen, wie die Mitarbeiter- und Unternehmensmobilität unabhängig vom eigenen bzw. benzinbetriebenen PKW umgestaltet werden kann	
28	<u>BVVG - Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH, 16.10.2020 - (Anmerkung: liegt doppelt vor)</u>	
	<p>für die Informationen zu o. g. Vorhaben und die Verlängerung der Frist für eine Stellungnahme bedanken wir uns. Zu den zugeschickten Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Die BVVG Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH ist eine Gesellschaft des privaten Rechts und eine 100-prozentige Tochter der Bundesanstalt für vereinigungsbedingte Sonderaufgaben (BvS). Sie handelt als zivilrechtliche Eigentümerin im eigenen Namen, jedoch auf Rechnung der BvS, die wirtschaftliche Eigentümerin der Flächen ist.</p> <p>Die BVVG ist gegenüber der BvS verpflichtet die einzelnen Eigentumsflächen einer wirtschaftlich sinnvollen Nutzung zuzuführen.</p> <p>Im Geltungsbereich des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Teltow besitzt die Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH (BVVG) folgende Flurstücke: Teltow, Flur 8; FS 129/2; Teltow, Flur 9, FS 509/1 und FS 509/3, sowie das Flurstück: Teltow, Flur 14, FS 499, die durch die Darstellung im INSEK direkt betroffen sind.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
29	<u>Landesamt für Umwelt, 16.10.2020</u>	
	<p>Fachbereich Naturschutz</p> <p>die zum o. g. Betreff übergebenen Unterlagen wurden von den Fachabteilungen Naturschutz, Immissionsschutz und Wasserwirtschaft (Prüfung des Belangs Wasserwirtschaft hier bezogen auf die Zuständigkeiten des Wasserwirtschaftsamtes gemäß BbgWG § 126, Abs. 3, Satz 3, Punkte 1-5 u. 8) des Landesamtes für Umwelt (LfU) zur Kenntnis genommen und geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung werden für die weitere Bearbeitung der Planungsunterlagen sowie deren Umsetzung beiliegende Stellungnahmen der Fachabteilungen Immissionsschutz und Wasserwirtschaft übergeben. Der Fachbereich Naturschutz kann kapazitätsbedingt keine Stellungnahme abgeben.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Immissionsschutz</p> <p><u>Fachliche Beurteilung</u></p> <p>Das vorliegende Konzept erscheint insgesamt schlüssig und nachvollziehbar. Im Detail gehe ich auf die einzelnen, konkret geplanten Maßnahmen ein. Dabei orientiere ich mich bei meiner Stellungnahme an der Grundgliederung des INSEK der Stadt Teltow, beziehe mich aber lediglich auf die Teile, in denen die Belange des Immissionsschutzes betroffen sind oder sein können.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<u>1) Beförderung der Gesamtentwicklung und Stärkung der Identifikation</u>	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt und konkretisiert

<p>Erstellung Städtebauliches Rahmenkonzept Gesamtstadt Neuaufstellung FNP Bei beiden v. g. Punkten sind die Vorgaben des § 50 BImSchG, hier insbesondere der in Satz 1 formulierte Vermeidungsgrundsatz schädlicher Umwelteinwirkungen, zu beachten. Dementsprechend sind die Gebiete einander so zuzuordnen und zu entwickeln, dass bestehende schädliche Umwelteinwirkungen vermindert und neue Konflikte vermieden werden.</p>	
<p><u>2) Entwicklung und Qualifizierung der zentralen Bereiche in der Ortslage Teltow</u> <i>Städtebauliches und verkehrstechnisches Gesamtkonzept Ruhlsdorfer Platz sowie Umgestaltung Ruhlsdorfer Platz</i></p> <p>Der Ruhlsdorfer Platz ist geprägt durch das Zusammentreffen wichtiger Verkehrsverbindungen [L794 (Ruhlsdorfer Straße), L761 (Lichterfelder Allee), K6960 (Mahlower Straße), Potsdamer Straße]. Daher besteht hier eine erhebliche Lärmvorbelastung durch den Kfz-Verkehr. Dementsprechend sollten aus der Sicht des Immissionsschutzes nachfolgend aufgeführte Sachverhalte bei dem Konzept beachtet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verstetigung des Verkehrs, um den verursachten Lärm zu mindern, - Schaffung von Pufferzonen zwischen Straße und Wohnbauflächen, damit einhergehend freie Immissionsschutz Seite 2 von 3 Durchlüftung des Ruhlsdorfer Platzes mit dem Ergebnis einer geringen Schadstoffbelastung im Umfeld <p>Ansiedlung weniger empfindlicher Nutzungen (Büro, Handel, Kleingewerbe).</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><i>Städtebauliches Entwicklungskonzept Bereich Biomalzfabrik mit Umfeld inklusive möglicher B-Plan</i></p> <p>Bei der Entwicklung von Wohnnutzung in diesem Bereich ist darauf zu achten, keinen Konflikt mit bestehender gewerblicher Nutzung am Standort hervorzurufen. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass für gewerbliche Nutzungen die Richtwerte der TA Lärm maßgeblich sind und damit mögliche Schallminderungsmaßnahmen an Wohngebäuden als Schallschutz regelmäßig ausscheiden. Weitere Konfliktfelder sind derzeit nicht zu erkennen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><i>Städtebauliche Zielkonzeption/Entwicklungskonzeption hinter dem Regionalbahnhof und Bahnhofsumfeld (Revitalisierung) inklusive möglicher B-Plan</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Hier sind sowohl mit Geräuschbelastungen durch Schienenverkehr als auch Gewerbelärm zu rechnen. Dabei ist hinsichtlich des Schienenlärms mit hohen Pegeln insbesondere in der Nachtzeit zu rechnen. Hier sollten durch die gewählten Abstände, der Möglichkeit von Riegelbebauung und Schallschutzmaßnahmen an den geplanten Gebäuden für gesunde Wohnverhältnisse gesorgt werden. Hinsichtlich des Gewerbelärms gelten die Richtwerte der TA Lärm, damit fallen hier passive Schallschutzmaßnahmen an möglichen geplanten Wohnhäusern weg. 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>3) Zukunftsfähige Ertüchtigung der verkehrlichen Infrastruktur</u></p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

<p>Insgesamt erscheinen die angedachten Maßnahmen plausibel und zukunftsfähig. Durch die geplante Weiterführung der S-Bahnlinie kann langfristig eine Entlastung der Straße vom Individualverkehr oder zumindest ein nicht so erheblicher Anstieg vermieden werden. Die erkennbare Förderung des ÖPNV sowie des Radverkehrs ist zu begrüßen.</p>	
<p>Bei dem geplanten P+R-Parkhaus am S-Bahnhof Teltow ist zu beachten, dass durch die Nutzung des Parkhauses keine Überschreitungen von Immissionsrichtwerten der TA Lärm in angrenzenden Gebieten verursacht werden sollen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>4) Qualifizierung und Sicherung der Freiraum- und Landschaftsfunktion</u> Hinsichtlich der hier zu vertretenden Belange sind die Maßnahmen zu begrüßen. Ggf. sollte nach Möglichkeit darauf geachtet werden, Pufferzonen zwischen stark befahrenen Straßen/gewerblichen Nutzungen und Wohnnutzungen durch Freiraumgestaltung zu schaffen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>5) Stärkung der Freizeit- und Tourismusfunktionen</u> Die angedachten Maßnahmen erscheinen sinnvoll und nachvollziehbar. Bei der Standortprüfung für eine Mehrzweckhalle und ein Schwimmbad ist in die Prüfung einzubeziehen, dass durch eine zukünftige Nutzung keine Lärmkonflikte mit bereits bestehenden Nutzungen entstehen bzw. diese gelöst werden können. Maßgeblich hinsichtlich Lärm ist für beide Vorhaben die Freizeitlärmrichtlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg vom 15. Juni 2020.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>6 Stärkung des Wohnstandorts und Gestaltung des demografischen Wandels</u> Die angedachten Maßnahmen erscheinen sinnvoll und nachvollziehbar. Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes relevant ist die Maßnahme 6.6 (Bau eines frei zugänglichen Fussball/Basketballplatzes mit Skaterplatz und Abenteuerspielplatz kombiniert). Hier ist konkret zu prüfen, ob eine Sportanlage oder Freizeitanlage bzw. Kombination vorliegt, da sich daraus die anzuwendenden Normen bezüglich des Lärms ergibt. Durch die Maßnahme darf es nicht zu Überschreitungen der jeweiligen Richtwerte (16. BImSchV und/oder Freizeitlärmrichtlinie des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg) führen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>7. Stärkung des Wirtschafts-Forschungs- und Gewerbestandorts Teltow</u> Auch diese Maßnahmen erscheinen schlüssig und nachvollziehbar. Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen 7.7 – 7.9 sind mögliche Konflikte (hier insbesondere Lärm) zu untersuchen und durch entsprechende Maßnahmen wie Abstandsflächen, aktiven und passiven Schallschutz, Kontingentierung von Flächen etc. frühzeitig zu vermeiden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>8. Entwicklung und Qualifizierung des Ortsbereichs Ruhlsdorf</u> Für den Immissionsschutz relevant ist lediglich der Punkt 8.4. Hier sind die Richtwerte der 16. Immissionsschutz Seite 3 von 3 BImSchV zu beachten.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>

<p>Insgesamt kann unter Berücksichtigung der v. g. Ausführungen dem INSEK hinsichtlich der hier zu vertretenden Belange des Immissionsschutzes zugestimmt werden.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>Wasserwirtschaft</p> <p>Anlage 1: Wasserkörpersteckbrief 2015 – Teltowkanal 2 (DE_RW_DEBE_5838_2)</p> <p>Die wasserwirtschaftlichen Belange des LfU Brandenburg gemäß BbgWG § 126 Abs. 3, Satz 3 betreffend werden folgende Hinweise gegeben:</p> <p><u>1 Grundsätzliche Hinweise zu den wasserwirtschaftlichen Belangen</u></p> <p>Am nördlichen Rand des Planungsgebietes befindet sich der Teltowkanal, ein Gewässer I. Ordnung gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Es wird darauf hingewiesen, dass die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beteiligt werden sollte.</p>	<p>→ wurde bereits berücksichtigt</p> <p>Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes wurde im Rahmen des TÖB-Verfahrens beteiligt</p>
<p>2 Belang Verschlechterungsverbot/Zielerreichungsgebot gemäß WRRL/WHG</p> <p>2.1 Anforderungen der EU-WRRL - Planungsgrundlagen/EU-Berichterstattung</p> <p>(Rechtsgrundlage: siehe insbesondere BbgWG § 126 (3), Satz 3, Punkte 1, 2, 4)</p> <p>Grundsätzliche Hinweise im Hinblick auf Anforderungen der EU-Wasserrahmenrichtlinie (Richtlinie 2000/60/EG)</p> <p>Der Teltowkanal unterliegt der Berichtspflicht nach EU-Wasserrahmenrichtlinie.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p>Eine Relevanz der planerischen Festlegungen im Hinblick auf die Anforderungen der WRRL ist damit grundsätzlich möglich und sollte bei der Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Teltow beachtet/mit betrachtet werden, insbesondere bei folgenden zentralen Maßnahmen und Vorhaben im Bereich des Teltowkanals nach Plan 5 und Maßnahmenliste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4.8 Schaffung Anleger Kanalaue/Altstadt (Schaffung eines Fahranlegers für die Fahrgastschifffahrt auf der Teltower Seite) - 5.8 Gesamtentwicklungskonzept für die Flächen am Teltowkanal - 5.9 Umsetzung der Maßnahmen am Teltowkanal (Erstellung Wege, Grün- und Platzflächen) - 5.10 Rad- und Fußgängerbrücke Marina <p>5.11 Wiederherstellung Teltow-Werft-Brücke (Sachlebenbrücke) für Fußgänger und Radfahrerverkehr</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p>
<p><u>Rechtsgrundlagen und das Plangebiet betreffende EU-Berichterstattung</u></p> <p>Die Umweltziele der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wurden in das WHG als Bewirtschaftungsziele für die Gewässer übernommen. Um diese Bewirtschaftungsziele zu erreichen, wurden - als Instrumente zur Umsetzung der WRRL - Maßnahmenprogramme nach § 82 WHG und Bewirtschaftungspläne nach §</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

	<p>83 WHG aufgestellt. Im Internet können die das Plangebiet betreffenden aktuellen Unterlagen der EU-Berichterstattung (Zeitraum 2016-2021) für den deutschen Teil der Flussgebietsgemeinschaft Elbe unter folgendem Link eingesehen werden: https://mluk.brandenburg.de/mluk/de/start/umwelt/wasser/gewaesserschutz-undentwicklung/bewirtschaftungsplaene-und-massnahmenprogramme/</p> <p><u>Allgemein verfügbare Daten- und Planungsgrundlagen des LfU für das Plangebiet</u></p> <p>Zur Untersetzung dieser Maßnahmenprogramme werden im Land Brandenburg für oberirdische Gewässer Gewässerentwicklungskonzepte (GEK) erstellt. Das Plangebiet liegt in dem GEK-Gebiet "Teltowkanal" (HvU_TeltowK). Dieses GEK liegt noch nicht vor. Wasserkörperspezifische Informationen können dem Kartendienst des Landes entnommen werden (https://maps.brandenburg.de/WebOffice/?project=WRRL_www_CORE). Beigefügt ist in der Anlage 1 der Steckbrief für den Wasserkörper Teltowkanal 2.</p> <p><u>Anforderungen an planerische Festlegungen</u></p> <p>Bei den planerischen Festlegungen, die Auswirkungen auf die Erreichung der Bewirtschaftungsziele des genannten Wasserkörpers haben können, sind das Verschlechterungsverbot und das Zielerreichungsgebot nach WHG § 27 zu beachten. Aufgrund des Zielerreichungsgebotes dürfen die planerischen Festlegungen auch der Umsetzung künftiger Maßnahmen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele nicht entgegenstehen.</p> <p>Derzeit sind noch keine LfU-Maßnahmen zur Gewässerentwicklung am Teltowkanal geplant.</p>	
30	Gemeinde Großbeeren - Planungsamt-Bau- und Planungsamt, 06.11.2020	
	<p>Da ich eine Abstimmung zum INSEK wichtig finde und Sie bereits mehrfach die Möglichkeit dazu gegeben haben, ganz kurz inhaltlich Folgendes:</p> <p>Die Themen für die zukünftige Zusammenarbeit zw. Teltow und Großbeeren finden sich im Entwurfsstand des INSEK, das mit seinen (derzeit) 76 zentralen Vorhaben und Maßnahmen in 8 Kategorien sehr umfassend und ambitioniert ist und viele Problemlagen widerspiegelt, die auch die Gemeinde Großbeeren beschäftigen (u.a. Baulandkataster Verkehrskonzept, Kostenbeteiligung der Investoren beim Wohnungs- und Siedlungsbau, Flächensicherung für den Bau mietpreisgebundener Wohnungen, zusätzliche Sportanlagen, Gestaltung öffentlicher Raum, Stelle Wirtschaftsförderung etc.), allesamt wieder.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p>Für die Gemeinde Großbeeren sind nach meiner Einschätzung von besonderem Interesse:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die abgestimmte Siedlungsentwicklung im "Grenzgebiet" zw. Großbeeren und Teltow <ul style="list-style-type: none"> - Umgang mit Wesling Mineralstoffe bzw. dem "Gewerbegebiet" südöstlich des Regionalbahnhofs (Konzeptbereich C, Maßnahme 2.4 und 2.6) 	<p>→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt</p> <p>Die Gemeinde Großbeeren wird bei den genannten Planungen ggf. mit einbezogen.</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung des Wohnquartiers hinter dem Regionalbahnhof (Konzeptbereich C, Maßnahme 2.4 und 2.6) aber auch Sigridshorst (im Zusammenhang mit Anfragen zur Umnutzung der Autohäuser Mahlower Straße 250). - Entwicklungsmöglichkeiten der offenbar insolventen Autohäuser im Bereich Mahlower Straße 250 auf dem Gebiet der Gemeinde Großbeeren (Mailantwort auf eine aktuelle Anfrage siehe Anlage) - Entwicklungsabsichten Birkenhain (Aufstellungsbeschluss zur Überplanung siehe Anlage) - Die verbesserte Fuß- und Radwegeanbindung entlang der Mahlower Straße an den Regionalbahnhof Teltow (am besten mit B&R-Möglichkeit) (Maßnahme 3.2, 3.4, 3.8, 5.2) - Die Sicherung/Verbesserung wichtiger Rad- und Fußwegeverbindungen (z.B. Fontane-Weg, Storchenroute) (im Zusammenhang mit Wesling musste der Weg tlw. umverlegt werden, siehe Anlage) (Maßnahme 3.2, 3.4, 5.2) - Die Prüfung einer möglichen Anbindung an das Schnellradwegenetz Berlins (der nächstgelegene Anknüpfungspunkt wäre derzeit Teltow) (Maßnahme 3.2, 3.4) - Die Gewährleistung von bedarfsgerechten Schülerbusverkehren von Großbeeren nach Teltow (Zuständigkeit allerdings LKs) - Die landkreisübergreifende, tangentialen ÖPNV-Verbindungen (Bus) unter Berücksichtigung des Nordraumkonzeptes TF und des geplanten zentralen Busumsteigehaltes in der Hauptstraße (über den u.a. auch der Flughafenzubringen verkehren soll). (Zuständigkeit allerdings LKs bzw. VBB) <p>Der Infrastrukturausbau der Anhalter Bahn, mind. zw. Berlin und Ludwigsfelde (u.a. als Voraussetzung für die Einführung des Deutschland-Taktes und von mehr Halten im Regionalverkehr (bzw. sogar eine S-Bahnverbindung von Berlin nach Ludwigsfelde). (Zuständigkeit allerdings Bund)</p>	
	<p>Für Rückfragen stehe ich noch bis Anfang Dezember zur Verfügung. Danach ist bis auf Weiteres Herr Ritter als Leiter des Bau- und Planungsamtes der Gemeinde Großbeeren Ansprechpartner für städtebauliche Fragen (l.ritter@grossbeeren.de). Im Zusammenhang mit dem INSEK und der interkommunalen Zusammenarbeit schreiben Sie bitte zukünftig auch immer Bürgermeister Borstel an bzw. Frau Nötzel als seine Sekretärin (sekretariat@grossbeeren.de oder s.noetzel@grossbeeren.de)</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p>31</p>	<p><i>Gemeinde Kleinmachnow - Verkehrsplanung/Klima- und Umweltschutz - Fachbereich Bauen/Wohnen, 11.11.2020</i></p>	
	<p>vielen Dank für die gute und aufschlussreiche Vorstellung des INSEK Teltow gestern. Anbei übersende ich Ihnen meine Hinweise, welche ich gestern z.T. schon mündlich vorgetragen haben.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
	<p>Darstellung des Uferweges Teltowkanal fehlt im Gemeindegebiet sowie darüber hinaus, insbesondere in Plan 2 und 3 – großer Freizeitwert.</p>	<p>→ wird berücksichtigt und in der Planzeichnung entsprechend angepasst</p>

	Im Plan 2 – Soziale Infrastruktur, Daseinsvorsorge und Freizeit – ist eine Fläche im Gemeindegebiet Kleinmachnow als Grünfläche dargestellt, die tatsächlich bebaut ist und für die auch ein B-Plan existiert.	→ wird berücksichtigt und in der Planzeichnung entsprechend angepasst
	In Plan 2 werden zwei Sehenswürdigkeiten bzw. Orte mit Freizeitfunktion außerhalb des Stadtgebietes Teltow genannt. Ich empfehle, noch weitere aufzunehmen: ehemalige Teltowwerft in Berlin Zehlendorf, Spielplatz Erlenweg Ecke Kurzer Weg im Gemeindegebiet Kleinmachnow, Kirche/Altes Dorf, Sportforum Kleinmachnow sowie die Neue Hakeburg in Kleinmachnow..	→ wird berücksichtigt und in der Planzeichnung entsprechend angepasst
	Plan 3: Die Gemeinde Kleinmachnow will in der Straße "Am Weinberg" einen Zweirichtungsradweg baulich herstellen, dieser dient dann als wichtige Verbindung zwischen dem Zehlendorfer Damm und der Oderstraße.	→ wird berücksichtigt und in der Planzeichnung entsprechend angepasst
	Für die Gemeinde Kleinmachnow wäre es wünschenswert den Lückschluss des Uferwegs im nördlichen Bereich des Teltowkanals zu schaffen (Teilabschnitt zwischen Rammrathbrücke und dem südlichen Ende der Sachtlebenstraße). Dies vor allem im Zusammenhang mit der Realisierung der Teltow-Werft-Brücke.	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt
	Die Gemeinde Kleinmachnow beabsichtigt Mobilitätsstationen im Gemeindegebiet zu etablieren, welche verschiedene Mobilitätsangebote beinhalten (z.B. Leihfahrräder). Sollte die Stadt Teltow ähnliche Absichten hegen, wäre es von Vorteil hier auf kompatible Systeme/Anbieter zurückzugreifen. Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung	→ wird berücksichtigt sowie an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt Wurde in Maßnahmentabelle als Hinweis mit aufgenommen
32	<i>FUSS e.V. Fachverband Fußverkehr Deutschland -</i>	
	plan_4_leitbild_einzeldatei In diesen Lageplan wären als wichtige Routen für Fahrradfahrer (wichtig für das Zurücklegen der Alltagswege, auch für Fußgänger) noch folgende einzufügen: Wichtig im Verbund mit der Route über die Kantstraße; Osdorfer Straße westwärts der Einmündung der Breitscheidstraße: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48104076 Fuß- und Radweg über die Buschwiesen in West-Ost-Richtung (von der Havelstraße/Paul-Singer-Straße bis zur Ruhlsdorfer Straße in Höhe Einmündung der Kanada-Allee): http://www.ipernity.com/doc/2016556/48720618	→ wird nicht berücksichtigt Die im Rahmen des INSEK relevanten Radverbindungen sind in den Planungen enthalten
	tabelle_vorhaben_und_massnahmen_einzeldatei <i>3.3 Beteiligung am planerischen Vorlauf zur Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf Zum Formellen:</i> Die Bezeichnung "Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf" ist falsch. Denn es geht jetzt um den planerische Vorlauf für den späteren S-Bahn-Ringschluss. Auch wenn zunächst in absehbarer Zeit erst mal nur eingleisig gebaut wird und nur bis Stahnsdorf: Jetzt ist planerisch der für den späteren Ringschluss notwendige zweigleisige Endausbau schon mal vorzusehen.	→ wird zur Kenntnis genommen / wird nicht berücksichtigt

<p>Es sind also solche eklatante Fehlplanungen wie bei der "Verlängerung der S-Bahn nach Teltow" zu vermeiden. Also zu kurze Brücken über die S-Bahn zu planen die nur für den eingleisigen Betrieb taugen: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48731698</p> <p>Insbesondere ist also die Brücke für die Ruhlsdorfer Straße über die S-Bahntrasse in Richtung Stahnsdorf gleich für den späteren zweigleisigen Betrieb zu planen. Das ist dann schon aufwendig, also teuer genug. Da wäre es aberwitzig gleich daneben eine weitere Brücke, also für die Whitehorse-Straße über die S-Bahn zu planen. Also ist die eklatante Fehlplanung, dort an einer völlig ungeeigneten Stelle einen Kreisverkehr hineinzuwursteln, zurückzubauen. Hier die Darstellung dieser Fehlplanung (die S-Bahntrasse ist mit gestrichelten Linien angedeutet): http://www.ipernity.com/doc/2016556/48719516</p> <p>Die Whitehorse-Straße ist also dort zu versackgassen. Die frühere Einmündung der Kanada-Allee in die Ruhlsdorfer Straße ist also wiedereinzurichten: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48719522</p> <p>Wie ursprünglich von verantwortungsbewussten Teltower Stadtverordneten gefordert ist also nun doch eine abbiegende Hauptstraße anstelle des aufzulösenden, deplatzierten Kreisverkehrs einzurichten: Die Hauptstraße käme dann also aus Richtung Ruhlsdorf und würde dann in die Gonfrevillestraße nach rechts abbiegen.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p><u>3.5 Park+Ride-Parkhaus am S-Bahnhof Teltow (Annahme: 300 Stellplätze)</u></p> <p>Ein PKW-Parkhaus am S-Bahnhof widerspricht den elementaren Interessen der Teltower Bevölkerung. Die Rolle des Teltower S-Bahnhofes als Endbahnhof festzuschreiben ist unklug. Ein Parkhaus am S-Bahnhof Teltow würde weiteren privaten PKW-Verkehr nach Teltow locken, das wäre kontraproduktiv. Stattdessen ist die gute Erreichbarkeit des S-Bahnhofes zu Fuß, per Fahrrad und mit ÖPNV zu verbessern. Die Aktivitäten der Stadt Teltow betreffs Punkt "3.6 Bau Fahrradparkhaus und Fahrradabstellanlagen" sind also zu forcieren.</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p><u>3.6 Bau Fahrradparkhaus und Fahrradabstellanlagen</u></p> <p>Die Fahrradfahrer die den S-Bahnhof aus Richtung Ost auf der Mahlower Straße erreichen finden dort immer noch keine Fahrradabstellrichtung vor: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48732840</p> <p>Also ist eine Schaffung von (überdachten) Fahrradabstellrichtungen dort von besonders hoher Priorität. Wichtig ist es, dass aus den Konstruktionsfehlern der vorhandenen Fahrradabstellrichtungen die nötigen Konsequenzen gezogen werden: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48732884</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>
<p><u>4.7 Qualifizierung Landschaftspark Teltow: mit Hollandwiesen/Buschwiesen, Rieselfeldern, Gräben und Kulturorten (Bernadotte-Linde, Gutspark, Eiskeller etc.)</u></p> <p>Betreffs Buschwiesen (Hollandwiesen):</p> <p>Es wurden immer noch nicht die ordentlich befestigten, selbstständig geführten, für Alltagsverkehr tauglichen Fuß- und Radwege angelegt die notwendig sind, um die Stadtteile miteinander zu verbinden, die um die Buschwiesen herum platziert sind. Wobei eine West-Ost-Verbindung besonders wichtig ist, aus Richtung Paul-Singer-Straße/Havelstraße bis zur Einmündung des Hollandweges in die Ruhlsdorfer Straße</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen / betrifft nachgeordnete Planungsverfahren</p>

<p>(also gegenüber westliches Ende Kanada-Allee). Allerhöchste Priorität hat es endlich mal die eine Querung der Buschwiesen-Wege als zentralen Sternpunkt über die S-Bahntrasse festzulegen. Siehe Text unter folgendem Foto der bisherigen Fehlplanungen: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48720654</p> <p>Siehe auch die damit zusammenhängenden Ausführungen im folgendem Punkt 5.2</p>	
<p><u>5.2 Konzeption zum Ausbau von Reit- und Wanderwegen (für Tourismus und Alltag)</u></p> <p>Eine Vermischung Reitwegen mit den Wegen für die Abwicklung des Alltagsverkehrs von Fußgängern und Fahrradfahrern hat sich in der Praxis als Irrweg erwiesen. Für den Reitsport besteht gar keine Daseinsvorsorgepflicht durch die Kommune. Besonders falsch ist es dann insbesondere im Bereich der Buschwiesen den störenden Reitsport noch künstlich zu fördern auf wichtigen Verkehrsflächen die in Wirklichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer gebraucht werden. Solche Reiterhöfe gehören auf abgelegene Gelände die nicht von Wohngebieten umgeben sind. Wenn dann diese weiter abgelegenen Reiterhöfe auf ihren weitläufigen Flächen eigene Reitwege anlegen, die nicht in Konflikt kommen mit den Alltagswegen der Fußgänger und Fahrradfahrer; na dann geht das doch in Ordnung.</p> <p>Die beiden Reiterhöfe südlich der Einmündung des Hollandweges in die Ruhlsdorfer Straße sind besonders deplatziert, zumal eingekeilt zwischen S-Bahntrasse und Ruhlsdorfer Straße. Es wird Zeit, dass die Stadt Teltow den Besitzern behilflich ist einzusehen, dass es eine falsche unternehmerische Entscheidung war dort Reiterhöfe zu platzieren. Also den Besitzern behilflich ist bessere Standorte zu finden und den Umzug auch materiell unterstützt gegebenenfalls.</p>	<p>→ Wird zum Teil berücksichtigt</p> <p>Ein Hinweis wurde bei den Bemerkungen in der Maßnahmenliste (bei Maßnahme 5.2) eingefügt: „Thema unter anderem: Trennung zwischen Reitwegen und Rad-/Wanderwegen angestrebt“.</p>
<p><u>5.4 Radwegausbau auf Trasse des ehemaligen Industriebahngleises (Länge: 5km)</u></p> <p>Diese Trasse hat jetzt und in absehbarer Zeit keine Bedeutung für die Abwicklung des Alltagsverkehrs von Fußgängern und Fahrradfahrern: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48738118</p> <p>Das Herrichten dieses Weges bevor die Belebung der Altstadt gelungen ist, hat folgenden üblen Negativeffekt: Die Leute (Ausflugsverkehr, touristische Nutzung) würden quasi um die weiter verödennde Altstadt herumgeleitet.</p> <p>Viel besser wäre es deshalb stattdessen beispielsweise endlich mal die Osdorfer Straße westwärts der Einmündung der Breitscheidstraße sachgerecht herzurichten (folgendes Album enthält sieben Einzelbeiträge; die sind dann einzeln anklickbar): http://www.ipernity.com/doc/2016556/album/1220990</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>
<p><u>5.10 Rad- und Fußgängerbrücke Marina</u></p> <p>Eine Brücke über die Einfahrt der Marina hätte keine Bedeutung für das Zurücklegen der Alltagswege der Fußgänger und Fahrradfahrer. Mittel für Brückenbau sollten deshalb zunächst in den Bau von Brücken gelenkt werden die tatsächlich Bedeutung für den Alltagsverkehr haben. Brücke für Radfahrer über den westlichen Teil des S-Bahnhofes: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48732940 Wiedererrichtung der Teltowwerftbrücke für Fußgänger und Fahrradfahrer: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48600204</p>	<p>→ wird zur Kenntnis genommen</p>

	<p><u>5.13 Querung der L40 (Rad- und Wegeverbindung) in Verlängerung der Sputendorfer Straße</u></p> <p>Mit dem schon erfolgten Bau der Brücke über die L40 für die L77neu kann diese Forderung entfallen. Da eine Brücke für die Sputendorfer Straße über die L40 keine Bedeutung für die Abwicklung von Alltagsverkehr hätte, sondern nur touristische Bedeutung und da steht das Problem der Umwegempfindlichkeit des Fußgänger und Fahrradverkehrs nicht.</p> <p>Wenn schon eine Forderung für (bessere) Überbrückung der L40 auf Teltower Gebiet aufzustellen wäre, dann folgende:</p> <p>Es geht um die bisherige Überbrückung der L40 für die L794 Genshagener Straße. Bisher gibt es nur an der Westseite einen Geh- und Radweg. Die in Süd-Nord-Richtung fahrenden Radler werden mittels Radwegverkehrsschild Zeichen 240 gezwungen diesen Wegabschnitt als linken Radweg zu nutzen. Da dies bekanntermaßen zu einer erhöhten Unfallgefahr führt, sind also die in Süd-Nord-Richtung fahrenden Radler stattdessen an der rechten Seite der östlichen Richtungsfahrbahn zu führen. Für die langfristige Planung: Schon ab Passieren der Gemarkungsgrenze zwischen Neubeeren und Teltow/Ruhlsdorf.</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p><u>6.4 Einrichtung/Bau eines 4. kommunalen Grundschulstandortes</u></p> <p>Im großen Bereich nördlich des Straßenzuges Mahlower Straße/Ruhlsdorfer Platz gibt es gar keine öffentliche, also städtische Grundschule. Also hat hier der Bau einer Grundschule eine hohe Priorität. Das Grundstück des ehemaligen Heizhauses des Institutes in Seehof ist im öffentlichen Eigentum und liegt günstig platziert im o.g. Bereich: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48750232</p>	→ wird zur Kenntnis genommen
	<p><u>plan 3 freiraum verkehr neu</u></p> <p>In diesen Lageplan wären als wichtige Routen für Fahrradfahrer (wichtig für das Zurücklegen der Alltagswege, auch für Fußgänger) noch folgende einzufügen: Wichtig im Verbund mit der Route über die Kantstraße; Osdorfer Straße westwärts der Einmündung der Breitscheidstraße: http://www.ipernity.com/doc/2016556/48104076</p> <p>Fuß- und Radweg über die Buschwiesen in West-Ost-Richtung (von der Havelstraße/Paul-Singer-Straße bis zur Ruhlsdorfer Straße in Höhe Einmündung der Kanada-Allee): http://www.ipernity.com/doc/2016556/48720618</p>	
33	Bezirksamt Steglitz-Zehlendorf von Berlin, Stadtentwicklungsamt, Fachbereich Stadtplanung - 27.11.2020	
	<p>mit etwas Verzögerung nun endlich eine Antwort auf Ihre Anfrage zu den genannten Wegeverbindungen. Bezüglich der Variante A ist momentan unsererseits nur sehr schwer einzuschätzen, inwieweit diese umsetzbar wäre. Zum einen gibt es hier einen bestehenden Bebauungsplan, der Pflanzflächen festsetzt. Zum</p>	→ wird zur Kenntnis genommen und an gegebener Stelle in nachgeordneten Planungsverfahren berücksichtigt

<p>anderen müssten für eine Wegeverbindung meines Wissens private Grundstücke in Anspruch genommen werden. Dies durchzuführen, wäre aller Voraussicht nach ein eher langwieriges Unterfangen.</p> <p>Im Falle der Variante B möchte ich darauf hinweisen, dass momentan ein Bebauungsplanverfahren zur Entwicklung eines Wohnbauvorhabens auf der ehemaligen Bahnfläche in Vorbereitung ist. Hier laufen aber derzeit noch Abstimmungen mit der Senatsverwaltung für Verkehr, ob diese Fläche als Bahnfläche tatsächlich entbehrlich ist. Bestandteil einer ersten Bebauungskonzeption ist auch eine Fußwegeverbindung zwischen dem ehemaligen Mauerstreifen und dem Westfalenring/Bhf. Lichterfelde-Süd. Über eine zeitliche Umsetzung kann man zum jetzigen Zeitpunkt aber noch keine verlässlichen Aussagen machen. Außerdem wäre die Verbindung lediglich als Fußweg und nicht als (übergeordneter) Rad- und Fußweg konzeptioniert und dimensioniert.</p> <p>Bezüglich der Wegverbindung C ist im derzeitigen Entwurf/Arbeitsstand zum Bebauungsplan 6-30 eine Fuß- und Radwegverbindung in Richtung Süden als planerische Festsetzung enthalten. Diese soll nach meinem Kenntnisstand im weiteren Verlauf die Verbindung Richtung Mauerstreifen/Sigridshorst ermöglichen. Mit der Beteiligung der Träger und Nachbarkommunen für den Entwurf des B-Plans ist nach jetzigem Stand frühestens im Frühjahr '21 zu rechnen.</p> <p>Soviel erst einmal zu der Thematik, für Rückfragen stehe ich gern zur Verfügung.</p>	
--	--