

## Abwägungstabelle | Bebauungsplan RA 14-2 "Historischer Dorfkern Rangsdorf" - Beteiligung der Öffentlichkeit, Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange sowie von Nachbargemeinden zum Entwurf (Bebauungsplan RA 14-2 "Historischer Dorfkern Rangsdorf" - Beteiligung zum Entwurf) | Bauleitplanung Online

| Nr.: 1016                     | Details                                                                                                                                                                                                    |
|-------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| eingereicht am:<br>01.09.2023 | Verfahrensschritt: Öffentliche Auslegung<br>Einreicher*in/Institution <b>Privatperson</b><br>Name des/der Einreicher*in:<br>Adresse:<br>Im öffentlichen Bereich anzeigen:<br>Dokument: Gesamtstellungnahme |

### Stellungnahme

Im Namen der Regionalgruppe Teltow-Fläming des ADFC Brandenburg begrüße ich grundsätzlich eine Strukturierung im Bereich „Historischer Dorfkern Rangsdorf“ und erkenne die Bemühungen an, die Interessen schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie des Umweltschutzes zu wahren. Allerdings lassen die ausgelegten Planungsunterlagen wesentliche Fragen hinsichtlich der zukünftigen Verkehrslenkung und vor allem der Gestaltung der Verkehrsfläche *Am Strand* und der neuen Parkfläche auf dem Gelände des Sportplatzes offen. Eine Bedarfsanalyse fehlt und die Notwendigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen ist nicht belegt. Das Dokument *Begründung des Bebauungsplans* begründet weder das Ziel noch die Notwendigkeit der Aufwertung der Verkehrsfläche *Am Strand*. Erst aus der *Naturschutzrechtlichen Ausnahmege-nehmigung* der *Unteren Naturschutzbehörde* geht hervor, dass Kraftfahrzeuge im Seitenbereich unbefestigter Straßen trotz Parkverbots und Kontrollen widerrechtlich abgestellt werden und dass diese deshalb befestigt und mit Hochborden versehen werden sollen. Weiter wird erst hier deutlich, dass ein Einbahnstraßenverkehr ohne Parken im Seitenbereich angestrebt wird, wohl um den Kraftfahrzeug-

### Abwägung / Empfehlung

k.A.

verkehr geordnet abzuleiten.

Es gibt weniger aufwendige und preiswertere Methoden, widerrechtliches Parken auf unbefestigten Wegen zu verhindern als diese vollständig auszubauen und mit Hochborden zu versehen.

Laut Seite 87 der *Begründung des Bebauungsplans* werden „auf dem aktuell noch genutzten Sportplatz ... in größerem Umfang neue Erschließungs- und Stellplatzflächen entstehen“. Auf Seite 105 wird daraus ein „nur gelegentlich genutzter Parkplatz“, der „erst in die Planung aufgenommen wurde, nachdem die faunistischen Untersuchungen ... abgeschlossen waren.“

Offensichtlich liegt kein integriertes Verkehrskonzept vor.

Es ist zu befürchten, dass der Bebauungsplan in seiner jetzigen Form die Weichen stellt in Richtung einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs mit dem damit verbundenen Potential an Belästigungen, Gefahren und Umweltauswirkungen.

Viele Kommunen mit touristischen Schwerpunkten bieten Parkmöglichkeiten bereits vor der Einfahrt in die Ortszentren an. Dies entlastet und lädt dazu ein, auch das Ortszentrum, den lokalen Einzelhandel und die Gastronomie zu erkunden.

So bewähren sich etwa vielerorts einfache Holzbarrieren, um widerrechtliches Parken zu verhindern.

Wir empfehlen dringend, vor der Verabschiedung des B-Plans ein integriertes Verkehrskonzept zu entwickeln.

Eine kleine Auswahl an Beispielen für mögliche Fragestellungen ist:

Wie kann der ÖPNV stärker eingebunden werden?

Können Kraftfahrzeuge schon weiter entfernt vom See abgestellt werden, vielleicht in Kooperation mit privaten lokalen Einrichtungen wie etwa Supermärkten, die ihre Stellflächen an Wochenenden nicht benötigen und so ihr Ansehen in der Kommune ohne großen Aufwand weiter verbessern können?

Wie lässt sich ein Zubringerdienst zwischen Parkplatz und See organisieren?

Können hierfür moderne Elektrokleinstfahrzeuge genutzt werden?

Welche modernen Methoden der Verkehrslenkung gibt es?

Leitlinien zur Orientierung bietet der im Juli 2023 veröffentlichte Entwurf zum Brandenburger Mobilitätsgesetz, der derzeit im Landtag verhandelt wird (<https://brandenburg.adfc.de/artikel/entwurf-fuer-mobilitaetsgesetz-brandenburg-steht>). Er berücksichtigt Anforderungen „der Fußgängerinnen und Fußgänger und Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer, des öffentlichen Personennah- sowie des Wirtschaftsverkehrs und des motorisierten Individualverkehrs und sichert dabei den Vorrang des Umweltverbundes“, also des öffentlichen Verkehrs, Rad- und Fußverkehrs.

„Durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden KFZ-Verkehrs soll die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität verbessert werden.“