

Anlage 1

Machbarkeitsstudie „Barbarossaplatz“, Berlin-Schöneberg – Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur klimaangepassten Umgestaltung des Barbarossaplatzes wurden mit E-Mail vom 02.02.2024 insgesamt 27 Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Im Mittelpunkt der Umgestaltung stehen Klimaanpassungsmaßnahmen insb. das "Schwammstadt-Konzept", die Entsiegelung von Flächen und die Kühlungsfunktion sowie der Modellcharakter für die Fußverkehrsförderung (darunter Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität). Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs müssen berücksichtigt werden, da die Eisenacher Straße Teil des Radvorrangnetzes ist. Die Beteiligung erfolgte unter vier möglichen Varianten, die anhand einer Bewertungsmatrix anschließend bewertet wurden. Aufgrund der damals noch ungeklärten Förderung, wurde die jetzige bestandsorientierte Variante 0, als Variante 1 mit einbezogen. Im Rahmen des weiteren Verfahrens wurde der Fokus auf Variante 1, 2 und 3 gelegt, damals Variante 2,3 und 4. Die bestandsorientierte Variante 0, ehemals Variante 1 wurde aufgrund des geringen Umgestaltungspotentials nicht mehr als Option angesehen.

Es sind insgesamt 15 Stellungnahmen eingegangen. Jedoch haben sich von den 27 angeschriebenen Träger öffentlicher Belange, bspw. einzelne Fachbereiche zusammengeschlossen und eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Die TÖBs haben eine Vielzahl an Hinweisen zur Kenntnis gegeben bzw. Hinweise gegeben, die zu berücksichtigen sind. Gleichermaßen wurden auch Stellungnahmen ohne Bedenken oder Hinweise eingereicht. Die eingegangenen Stellungnahmen sowie die Abwägungsvorschläge sind den folgenden Seiten zu entnehmen.

Übersicht über die eingegangenen TöB-Stellungnahmen:

Mit Mail vom 02.02.2024 wurden insgesamt 27 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange unterrichten und im Zeitraum vom 02. Februar 2024 bis einschließlich 16. Februar 2024 zur Äußerung aufgefordert.

| Lfd. Nr. | TÖB | Eingang der Stellungnahme | Datum der Stellungnahme | Nicht betroffen | Keine Bedenken | Bedenken geäußert | Hinweise zur Kenntnis | Hinweise zu berücksichtigen |
|----------|--|---------------------------|-------------------------|-----------------|----------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1 | BA TS, Natur- und Bodenschutz | 07.02.2024 | 07.02.2024 | | | | x | |
| 2 | BA TS, Klimaanpassungsmanagerin, Klimaschutzbeauftragte | 14.02.2024 | 14.02.2024 | | | | x | |
| 3 | BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Untere Denkmalschutzbehörde (L) | | | | | | | |
| 4 | BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Untere Denkmalschutzbehörde | 15.02.2024 | 15.02.2024 | | | | x | |
| 5 | BA TS, FB Grün | | | | | | | |
| 6 | BA TS, FB Grün | | | | | | | |
| 7 | BA TS, FB Grün (Bäume) | 02.02.2024 | 02.02.2024 | | x | | | |
| 8 | BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Baudurchführung Hochbau | | | | | | | |
| 9 | BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Stadtentwicklung | 16.02.2024 | 16.02.2024 | | | | | x |
| 10 | BA TS, Beauftragte für Menschen mit Behinderung | | | | | | | |
| 11 | BA TS, Straßenverkehrsbehörde | 21.02.2024 | 21.02.2024 | | | | x | |
| 12 | BA TS, Fachbereichsleitung Ordnungsamt | | | | | | | |
| 13 | BA TS, Ordnungsamt, Beschwerdemanagement | | | | | | | |

| | | | | | | | | |
|----|--|------------|------------|--|--|--|---|---|
| 14 | BA TS, Amtsleitung Schule, Sport, Weiterbildung (anliegende VHS) | | | | | | | |
| 15 | SenMVKU Referat IV F, Förderung Rad- und Fußverkehr | 23.02.2024 | 23.02.2024 | | | | x | |
| 16 | SenMVKU Referat IV B, Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen | 23.02.2024 | 23.02.2024 | | | | x | |
| 17 | SenMVKU Referat IV C | 19.02.2024 | 19.02.2024 | | | | x | |
| 18 | SenMVKU Referat III C Freiraumplanung und Stadtgrün | 19.02.2024 | 19.02.2024 | | | | x | |
| 19 | Berliner Feuerwehr | 29.02.2024 | 29.02.2024 | | | | x | x |
| 20 | BSR | 21.02.2024 | 21.02.2024 | | | | x | |
| 21 | BSR | | | | | | | |
| 22 | BSR | | | | | | | |
| 23 | Polizei Berlin | 16.02.2024 | 16.02.2024 | | | | x | |
| 24 | Stromnetz Berlin | | | | | | | |
| 25 | Regenwasseragentur, Leitung | | | | | | | |
| 26 | Regenwasseragentur, Leitung (v) | | | | | | | |
| 27 | Regenwasseragentur | 16.02.2024 | 16.02.2024 | | | | x | x |
| 28 | Stromnetz Berlin, Beleuchtung | 02.02.2024 | 02.02.2024 | | | | x | |

1 – BA TS, Natur- und Bodenschutz [07.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|--|
| 1.1 | <p>Aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes sollte die Umgestaltung des Barbarossaplatzes vorrangig folgende Ziele verfolgen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufwertung + Vergrößerung der zentralen Grünfläche und Verbesserung der Erreichbarkeit, - Anbindung des vorhandenen Grünzugs Alice-Salomon-Park an die umgestalteten Platzflächen, - Reduzierung des Anteils von Verkehrs- und Wegeflächen, Nutzung von Entsiegelungspotenzialen, - Verminderung der Verkehrs- und Wegeflächen zugunsten von begrünten Freiflächen und Baumpflanzungen, - Ergänzung des Straßenbaumbestands und Erhöhung des Anteils versickerungsfähiger Flächen im Wurzelraum von Bestandsbäumen | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Grundsätzlich wird in allen vier Varianten die Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr und damit die Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils und die Etablierung des Schwammstadtprinzips angestrebt. Eine deutliche Vergrößerung der nutzbaren bzw. ökologisch wirksamen Platzfläche ist ebenfalls in allen Varianten vorgesehen.</p> |
| 1.2 | <p>Eine nachhaltige Aufwertung der Freiräume könnte durch die Gestaltung eines anspruchsvollen Vorplatzes vor dem Volkshochschulgebäude erreicht werden. In diesem Sinne wären aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes die Varianten 2 + 4 zu priorisieren.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Aufwertung des Vorplatzes vor der Schule ist wesentlicher Bestandteil der präferierten Konzepte.</p> |
| 1.3 | <p>Grundsätzlich sollte ergänzend geprüft werden, ob Niederschlagswasser der angrenzenden öffentlichen Gebäudeflächen zur Bewässerung der geplanten Grünflächen genutzt werden kann. Am weiteren Verfahren und an der Konkretisierung der Varianten wird sich das Umwelt- und Naturschutzamt gerne beteiligen.</p> | <p>Eine Untersuchung zur Nutzung von Niederschlagswasser der angrenzenden öffentlichen Gebäudeflächen, hier die zum Planungsgebiet geeigneten Dachflächen der Volkshochschule Tempelhof-Schöneberg, ist vorgesehen.</p> |

2 – BA TS, Klimaanpassungsmanagerin, Klimaschutzbeauftragte [14.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|--|
| 2.1 | <p>vielen Dank für die Vorstellung der Machbarkeitsstudie mit den vier möglichen Varianten.</p> <p>Ein paar grundsätzliche Überlegungen zur Klimaanpassung zu Beginn: 1. Die Sommermonate werden heißer und trockener, vereinzelter Starkregen wird vom ausgetrockneten Boden nicht aufgenommen. Die Wintermonate werden feuchter. Daher wäre eine zumindest teilweise Wasserspeicherung in Zisternen eine Möglichkeit, den Wassermangel im Frühsommer und Sommer auszugleichen. Hier wäre die Frage bei der Umsetzung, ob direkt unter dem Barbarossaplatz, wo nur zwei Leitungen verlaufen, eine Zisterne Platz finden könnte, die von allen Platzseiten gespeist würde.</p> | <p>Eine konzeptionelle Vorberechnung für eine teilweise Wasserspeicherung mit möglichen Wasserentnahmestellen ist vorgesehen. Die Auslegung einer möglichen Größe und einer möglichen Lage wird in Abhängigkeit der zu untersuchenden Varianten angegeben.</p> |
| 2.2 | <p>2. Der Darstellung der Temperaturverteilung am Tag ist deutlich zu entnehmen, dass sich die Südseite des Platzes durch die große versiegelte Fläche und fehlende Verschattung am meisten aufheizt. Dieses ließe sich durch gezieltes Verlängern des Grünzugs der südlichen Schwäbischen Str. (mit Verschattungselementen wie Sonnensegel oder Laubengängen) in Platzrichtung als Reduzierung der asphaltierten Fläche wesentlich verringern, findet sich allerdings in keiner der vorgestellten Varianten.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In der Variante 2 und 4 wird die Straßenfläche im Übergang zum Grünzug aufgehoben und in eine mehrheitlich grün gestaltete Freifläche umgewandelt.</p> <p>Das Betrachten von Verschattungselementen wie z.B. Sonnensegeln übersteigt den Umfang der städtebaulichen Machbarkeitsstudie. Dies wird im weiteren Verfahren, wenn eine Variante detaillierter ausgearbeitet wird, konkreter betrachtet. Die Machbarkeitsstudie wird noch einige Anregungen für mögliche Gestaltungselemente aufnehmen.</p> |
| 2.3 | <p>3. Nicht nur Fußgänger_innen, auch Radfahrende nehmen den kürzesten Weg. Bei den Varianten 3 und 4 wird dieser Aspekt vor dem Schulgebäude außer Acht gelassen. Welche Möglichkeiten der Verhinderung sehen Sie hier?</p> | <p>In Variante 3a wird der Radverkehr vor der Schule auf einer gesonderten Fläche geführt. Die Erkennbarkeit soll letztendlich über die Gestaltung geregelt werden. Eine Beschilderung als FGZ kann ggf. hilfreich sein. In Variante 3b sind haptische Raumkanten am</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | | <p>Platzrand vorgesehen und Elemente vor der Schule, die das Befahren unattraktiv machen. Komplette wird man es nicht verhindern können.</p> <p>In Variante 4 ist der gesamte Bereich als Platz angelegt und der Radverkehr „zu Gast“ in der Fußgängerzone. Eine klare Trennung der Bereiche ist hier nicht vorgesehen.</p> |
| 2.4 | <p>4. Eine der Argumentationen für die Vergrößerung des Platzes führt eine vermehrte Nutzung des Platzes durch Schülerinnen und Schüler an. Wurden die Schüler_innen dazu befragt? Es gibt einen begrünten Schulhof und eine weitere Grünfläche mit Spielplatz an der nördlichen Seite der Schule.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine Beteiligung von Schülerinnen und Schülern ist im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung im weiteren Verfahren geplant.</p> |
| 2.5 | <p>Zu den vorgestellten Varianten: 5. Unter Klimaschutz- und Klimaanpassungsaspekten ist die Variante 4 ohne Frage die optimalste Lösung, mit den Punkten 1 und 2 (s.o.) ergänzt.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| 2.6 | <p>6. Die Variante 2 wäre durch die mögliche Anbindung des südlichen Grünzugs, Erweiterung des Platzes vor der Schule und die Unterbindung des West-Ost-Verkehrs auch schon eine gute Lösung. Hier ergibt sich allerdings die Frage, ob bei einer Fahrbahnversmälnerung der Platz für Autoverkehr in beide Richtungen ausreicht, oder ob es nicht eine bessere Lösung wäre, die Einbahnregelung am Platz beizubehalten, so dass der Süd-Nord-Verkehr auch unterbunden werden würde.</p> | <p>In der Variante 2 bleiben die Fahrbahnen breit genug für Gegenverkehr. Die Spielräume zur Erweiterung der Gehwegbereiche entstehen durch die Reduzierung der Parkplätze, so dass Zweirichtungsverkehr auf der Fahrbahn möglich bleibt. Die Unterbindung weiterer Verkehre steigert sich mit den Varianten.</p> |
| 2.7 | <p>7. Die von den Anwohnenden favorisierte Variante 3 wird wohl auch zu wesentlichem verringertem Autoverkehr führen, da hier sowohl die West-Ost- als auch die Nord-Süd-Verbindungen unterbrochen sind. Mit Berücksichtigung von Punkt 2 und 3 und Einrichtung einer Spielstraße (Nord- und Süd-Teil) am Platz hätten Fußgänger_innen auch hier bessere Querungschancen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |

3 – BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Untere Denkmalschutzbehörde (L)

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 3 | | |

4 – BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Untere Denkmalschutzbehörde [15.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|--|
| 4.1 | <p>vielen Dank für die Zusendung der Machbarkeitsstudie zur klimaangepassten Umgestaltung des Barbarossaplatzes.</p> <p>Die Brunnenanlage auf dem Barbarossaplatz ist als Baudenkmal folgendermaßen in die Berliner Denkmalliste eingetragen:</p> <p>09066382 Barbarossaplatz, Kinderbrunnen, 1913 von Constantin Stark, 1960 Wiederherstellung 1960 von Eva Wendel (Brunnen), 1989 von Heinz Spilker (Figuren) (TEM-SCH/SCHÖN-D)</p> <p>Ein Baudenkmal ist nach § 2 Abs. 2 DSchG Bln vom 24.04.1995 eine bauliche Anlage oder ein Teil einer baulichen Anlage, deren oder dessen Erhaltung wegen der geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung im Interesse der Allgemeinheit liegt. Zu einem Baudenkmal gehören sein Zubehör und seine Ausstattung, soweit sie mit dem Baudenkmal eine Einheit von Denkmalwert bilden.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | <p>Ein Denkmal darf nach § 11 Abs. 1 DSchG Bln nur mit Genehmigung der zuständigen Denkmalbehörde in seinem Erscheinungsbild verändert, ganz oder teilweise beseitigt, von seinem Standort oder Aufbewahrungsort entfernt oder instandgesetzt und wiederhergestellt werden.</p> <p>Das geplante Vorhaben bedarf der Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde.</p> | <p>Im Rahmen der zukünftigen Planungen ist keine Veränderung oder Beeinträchtigung des Denkmals vorgesehen.</p> |
| 4.2 | <p>Der denkmalgeschützte Kinderbrunnen befindet sich darüber hinaus im Umgebungsschutz der denkmalgeschützten Grundschule/ Volkshochschule:</p> <p>09066383 Barbarossaplatz 5, Chamisso-Schule, 1905-08 von Paul Egeling Barbarossastraße 11 Eisenacher Straße 92-93 (TEM-SCH/SCHÖN-D)</p> <p>Das Vorhaben der Umgestaltung des Barbarossaplatzes (momentan noch als Machbarkeitsstudie) befindet sich in der unmittelbaren Umgebung der o.g. Denkmale und unterliegt dem unter § 10 des Gesetzes zum Schutze von Denkmalen in Berlin vom 24.4.1995 (DSchG Bln, BVBl) fixierten Schutz der unmittelbaren Umgebung.</p> <p>Die unmittelbare Umgebung eines Denkmals, soweit sie für dessen Erscheinungsbild von prägender Bedeutung ist, darf durch Errichtung oder Änderung baulicher Anlagen, durch die Gestaltung der unbebauten öffentlichen und privaten Flächen oder in anderer Weise nicht so verändert werden, dass die Eigenart und das Erscheinungsbild des Denkmals wesentlich beeinträchtigt werden. Die unmittelbare Umgebung eines Denkmals ist der Bereich, innerhalb</p> | <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|--|
| | <p>dessen sich die bauliche oder sonstige Nutzung von Grundstücken oder von öffentlichen Flächen auf das Denkmal prägend auswirkt.</p> | |
| 4.3 | <p>Zur vorliegenden Machbarkeitsstudie (klimaangepasste Umgestaltung des Barbarossaplatzes):</p> <p>Da die vorliegende Machbarkeitsstudie noch keine Aussagen zu konkreten baulichen Änderungen trifft, die sich durch die geplante Umgestaltung auch voraussichtlich auch auf die o.g. Baudenkmale auswirken werden, kann ich Ihnen vorerst nur eine erste Einschätzung zur Denkmalverträglichkeit der verschiedenen Konzeptvarianten geben.</p> | Keine Abwägung erforderlich. |
| 4.4 | <p>Im Rahmen einer vertiefenden Variantenuntersuchung sollte grundsätzlich berücksichtigt werden, dass die denkmalgeschützte Brunnenanlage auf dem Platz am Ort zu erhalten ist. Sie steht auf dem Hochpunkt der begrünten Mittelinsel des Barbarossaplatzes und wird von fünf den Platz säumenden Platanen, die auf die ursprüngliche Gestaltung des Schmuckplatzes zurückgehen, gesäumt.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist in allen Varianten vorgesehen, die denkmalgeschützte Brunnenanlage sowie die rahmenden Bäume zu erhalten.</p> |
| 4.5 | <p>Aus Sicht des Denkmalschutzes sollten die Konzeptvarianten 1 und 2 weiterverfolgt werden. Beide Varianten sehen vor, dass die begrünte Mittelinsel des Platzes bestehen bleibt. In den beiden Varianten soll die Brunnenanlage, die auf dem Hochpunkt der Grünfläche liegt künftig inmitten einer Retentionsfläche liegen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist in allen Varianten vorgesehen, die denkmalgeschützte Brunnenanlage sowie die begrünte Mittelinsel mit den Bestandsbäumen zu erhalten.</p> |
| 4.6 | <p>Nicht denkmalverträglich erscheinen die Konzeptvariante 3 und die Konzeptvariante 4, da die Platzanlage mit der von Straßen umgebenen, von Platanen gesäumten begrünten Mittelinsel mit dem Kinderbrunnen auf dem Hochpunkt nicht weiter bestehen bleibt. Die Straße vor der denkmalgeschützten Schule</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. (siehe auch Abwägungsvorschlag Zeile 4.4. & 4.5)</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|---|
| | <p>am Barbarossaplatz 5 wird zur Bewegungsfläche. Die Konzeptvariante 4 sieht vor, dass die begrünte Mittelinsel auf ihrem Hochpunkt, wo der Kinderbrunnen verortet ist, eine neue Platzgestaltung erhält. Nahezu die gesamte Fläche der begrünten Mittelinsel ist für die nicht näher beschriebene Platzerweiterung vorgesehen. Die Konzeptvariante 3 behält die Begrünung der Mittelinsel bei, jedoch wird diese zu einem Teil der geplanten Vorplatzerweiterung der denkmalgeschützten Schule am Barbarossaplatz 5 mit direkter Zugänglichkeit der Platzmitte durch Fußgänger.</p> <p>Eine Stellungnahme zur Machbarkeitsstudie von Seiten des Denkmalschutzes kann erst auf Grundlage einer vertiefenden Untersuchung der einzelnen Konzeptvarianten erfolgen.</p> <p>Ich hoffe Ihnen mit dieser ersten Einschätzung weiter geholfen zu haben.</p> | <p>Es ist in allen Varianten vorgesehen, die denkmalgeschützte Brunnenanlage sowie die begrünte Mittelinsel mit den Bestandsbäumen zu erhalten.</p> <p>Grundsätzlich stellen die Varianten lediglich potentielle Erweiterungsflächen dar, die im weiteren Verfahren detaillierter geprüft und betrachtet werden.</p> <p>Um Missverständnisse vorzubeugen, werden die Darstellungen der Varianten mit den potentielle Erweiterungsflächen graphisch konkretisiert.</p> |

5 – BA TS, FB Grün

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 5 | | |

6 – BA TS, FB Grün

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 6 | | |

7 – BA TS, FB Grün (Bäume), Bauminspektion [02.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|------------------------------|
| 7 | <p>mit Bezug auf unser soeben geführtes Telefonat kann ich Ihnen mitteilen, dass es seitens der Bauminspektion keine Anmerkungen gibt. Wir sind einzubinden sobald neue Bäume gepflanzt werden sollen, vorhandene gefällt oder neue Baumstandorte geschaffen werden.</p> | Keine Abwägung erforderlich. |

8 – BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Baudurchführung Hochbau

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 8 | | |

9 – BA TS, Stadtentwicklung und Facility Management, Stadtentwicklung [16.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|--|
| 9.1 | <p>vielen Dank für die Übersendung des bisherigen Bearbeitungsstandes zur Umgestaltung des Barbarossaplatzes (Stand 01.02.2024). Hiermit erhalten Sie die Stellungnahme aus der Arbeitsgruppe 4 "Strategisches Flächen- und Projektmanagement" des Fachbereichs Stadtplanung:</p> <p>Zu der Bestandsanalyse und den Varianten haben wir keine inhaltlichen oder ergänzenden Hinweise. Die Bewertung der Varianten ist im Ergebnis insgesamt nachvollziehbar. Nachfolgend dennoch ein paar Hinweise dazu:</p> <p>Vielleicht könnte man in der Bewertungsmatrix Punkte ergänzen, sodass man auf einen Blick die Wertungen vergleichen kann → Die Übertragung der Bewertungen + 0 – in die Balken und die resultierende Balkenlänge ist nicht vollständig nachvollziehbar. Es sollte auch noch etwas näher erläutert werden, warum die Varianten 2 und 4 die Vorzugsvarianten sind und wie mit der von den Bürger_Innen präferierten Variante 3 umgegangen wird bzw. dieses im weiteren Prozess berücksichtigt werden.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bewertung mit + 0 und – erfolgte bewusst, da die Erstellung eines Punktespiegels herausfordernd in Bezug auf die Punkteabgrenzung untereinander ist. Dies birgt Fehlerpotential und kann schneller Missverständnisse hervorrufen.</p> <p>Eine nähere Erläuterung der Varianten und auch der Bewertung wird im abschließenden Booklet der Machbarkeitsstudie vorgenommen. Dort finden dann auch die Erkenntnisse der Bürgerbeteiligung Einfluss. Auch die von Vertretern der Bürger eingebrachte Variante 3 wird weiter aufgenommen und in der Machbarkeitsstudie analysiert.</p> <p>Alle ermittelten Lösungen werden im Rahmen einer Bürger*innenveranstaltung vorgestellt und diskutiert.</p> |
| 9.2 | <p>Zum Kriterium verkehrsplanerische Aspekte:</p> <p>c) Die Kfz-Verkehrsmengen sind zwar relativ gering, aber gibt es schon Einschätzungen wohin sich die Kfz-Verkehre – insbesondere in Variante 4 – verlagern könnten?</p> <p>d) Die Erreichbarkeit für Anliegende ist ja grundsätzlich in allen Varianten gegeben und ein Parkplatz vor der Haustür bzw. eine Vorfahrt kein Muss. Wenn die</p> | <p>Zu Punkt c: Es wird erwartet, dass heutige Durchgangsverkehre sich auf die großen Achsen verlagern werden – also Grunewaldstraße und Hohenstaufenstraße sowie Martin-Luther-Straße. Evtl. sind Mehrbelastungen auch auf der Verbindung Rosenheimer Straße – Karl-Schrader-Straße sowie Goltzstraße möglich. Jedoch nicht 1:1 zu den heutigen Verkehren.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | <p>direkte Erreichbarkeit mit dem Kfz gemeint ist, in dem Kriterium auch so benennen. Ansonsten könnten die Varianten 2-4 etwas besser bewertet werden.</p> <p>e) Einsatzfahrzeuge und Entsorgung sind ein wichtiges Thema! Gibt es schon Lösungsansätze wie das funktionieren kann, damit die Variante nicht vorzeitig gekippt werden muss? z.B. versenkbare Poller, Ladezonen in anliegenden Straßen usw.</p> | <p>zu Punkt d: Der Punkt bezieht sich hauptsächlich auf die Anlieger (Bewohner und Lieferverkehre). Die Erreichbarkeit bleibt in allen 4 Varianten gegeben, der Platz vor der Haustür jedoch nicht. Die geringer werdende Bewertung hängt daher in erster Linie mit den zunehmenden Widerständen (direkte Kfz-Erreichbarkeit) für Anlieger zusammen. Die Bewertung hat immer den Status Quo als Referenzwert.</p> <p>Zu Punkt e: Die Anfahrt auf den Platz soll für alle notwendigen Bedarfsverkehre (Lieferverkehr, Versorgungsungen etc.) weiterhin möglich sein. Dies bedingt in jedem Fall gestalterische Lösungen, um die übrigen Verkehre herauszuhalten. In Variante 4 sind Poller vorstellbar. In den übrigen Varianten könnte mit Borden und/oder Pollern gearbeitet werden. Entsprechende Beschilderung ist immer notwendig. Konkrete Überlegungen dazu gibt es noch nicht.</p> |
| 9.3 | <p>Zum Kriterium Klimaschutz/Nachhaltigkeit:</p> <p>g-j) Sind diese Punkte nicht bewertet, da sie keine Rolle spielen oder unabhängig von den Varianten sind? Bitte Hinweis dazu ergänzen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Bewertung der Punkte g-j der Matrix wird im weiteren Planungsverlauf ergänzt. Die Punkte beziehen sich bspw. auf konkrete Baustoffe, die zum jetzigen Planungsstand noch nicht definiert werden können.</p> |

10 – BA TS, Beauftragte für Menschen mit Behinderung

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 10 | | |

11 – BA TS, Straßenverkehrsbehörde [21.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|--|
| 11.1 | <p>leider konnte ich erst heute einen Blick auf die Unterlagen werfen. Eine tiefgehende Prüfung ist nicht möglich.</p> <p>Aus meiner Sicht ist in allen Konzeptentwicklungen zu berücksichtigen, dass die Anlieger in der Nutzung ihres Grundstückes nicht unzumutbar eingeschränkt werden. Die in § 10 BerlStrG verbrieften Anliegerrechte müssen ausreichend Berücksichtigung finden. Sicherstellung der Ver- und Entsorgung der Anliegergrundstücke ist ebenfalls ein Thema. Des Weiteren muss es ggf. möglich sein im öffentlichen Straßenland für Anliegerbaustellen entsprechende Baustelleneinrichtungsf lächen zu ermöglichen, sofern diese nicht auf dem eigenen Grundstück möglich sind, was in der Regel wegen der dichten Bebauung ein Problem ist.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anliegerrechte werden ausreichend berücksichtigt.</p> <p>Baustelleneinrichtungen werden zu einem späteren Zeitpunkt der Planung ausreichend Berücksichtigung finden.</p> |
| 11.2 | <p>Jegliche Nutzungen über den Gemeingebrauch hinaus sind eine Sondernutzung nach § 11 BerlStrG und bedürfen immer der Genehmigung. Auch dies sollte bei der Gestaltung des Straßenraumes mitberücksichtigt werden. Ein Mehr an frei verfügbaren Flächen (Aufenthaltsqualität) weckt ggf. auch Begehrlichkeiten an der Nutzung dieser, was im Zweifel wieder zu einer Verdrängung der Nutzbarkeit für die Allgemeinheit führt.</p> <p>Weitere Hinweise fallen mir spontan aus Verwaltungsseite dazu nicht ein.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |

12 – BA TS, Fachbereichsleitung Ordnungsamt

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 12 | | |

13 – BA TS, Ordnungsamt, Beschwerdemanagement

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 13 | | |

14 – BA TS, Amtsleitung Schule, Sport, Weiterbildung (anliegende VHS)

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 14 | | |

15 – SenMVKU Referat IV F, Förderung Rad- und Fußverkehr

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|---|
| 15.1 | <p>Anbei sende ich Ihnen die Stellungnahme der Abteilung IV, mit den Rückmeldungen der Referate IV A, IV B, IV C, IV F.</p> <p>Referat B sieht unter der Annahme/Prämisse, dass durch keine Variante erhebliche Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz zu erwarten sind, keine Belange betroffen.</p> <p>Referat C sieht ebenfalls keine Belange betroffen.</p> <p>Zugunsten der Vollständigkeit und zum besseren Verständnis habe ich auf eine Zusammenfassung der Zuarbeiten der Kolleginnen und Kollegen verzichtet und diese lediglich mit wenigen Kürzungen zusammengeführt.</p> <p>Sie finden die Anmerkungen des Referates A direkt in den Pdf-Dateien.</p> <p>Die Rückmeldung des Referates F finden Sie direkt in meiner E-Mail. Sie ist überschrieben Bewertung aus Radverkehrssicht enthält aber auch Aspekte des Fußverkehrs.</p> | <p>Keine Abwägung erforderlich.</p> <p>Keine Abwägung erforderlich.</p> <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> |
| 15.2 | <p>Bewertung der Varianten aus Radverkehrssicht</p> <p><u>Anmerkungen zum Fahrradparken (Referat F):</u></p> <p>In der „Machbarkeitsstudie Umgestaltung Barbarossaplatz – TöB-Beteiligung“ wird auf den Seiten 13 und 16 aufgeführt, dass zu wenige Radabstellanlagen im öffentlichen Raum vorhanden sind bzw. im Osten des Planungsgebietes Fahrradabstellanlagen geplant werden sollten.</p> | <p>Der Bedarf zusätzlicher Radabstellanlagen wurde im Rahmen der Bestandserhebungen ermittelt – wenn eine Häufung „wild“ abgestellter Fahrräder vorgefunden wurde.</p> <p>Die Planung weiterer Radabstellanlagen abseits des Barbarossaplatzes ist aber nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie Barbarossaplatz.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | <p>Die vorgenannten Hinweise sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen und es ist zu prüfen, an welchen Standorten ein Bedarf an Fahrradstellplätzen besteht. Dieser Bedarf sollte Standortgenau genau gedeckt werden (Fahrradfahrer nutzen in der Regel nur die Fahrradstellplätze, die in unmittelbarer Nähe ihres Zielortes sind). In der Planung ist zu berücksichtigen, dass der Fußverkehr durch die Fahrradstellplätze nicht beeinträchtigt wird bzw. die Planung zu Lasten von Grünflächen geht.</p> <p>Insbesondere ist der Bedarf an Fahrradstellplätze für die ca. 300 Schüler der Barbarossa-Grundschule zu ermitteln. Hierbei ist zu beachten, dass bei der geplanten Attraktivitätssteigerung des Barbarossaplatzes der Bedarf an Fahrradstellplätzen vor der Schule noch steigen könnte, weil zum Bsp. Eltern, die ihre Kinder mit dem Rad von der Schule abholen, Zeit mit den Kindern auf dem Barbarossaplatz verbringen und ihr Rad in dieser Zeit vor der Schule parken. Neben dem Bedarf an Standardfahrrädern ist auch der Bedarf an Sonderfahrrädern mit zu betrachten.</p> <p>Wenn Fahrradstellplätze für die Schüler/Eltern der Grundschule – aber auch für die Anwohner - erforderlich sind, dann könnten diese errichtet werden</p> <p>a) auf dem Gehweg vor der Schule, dort sind Fahrradstellplätze bereits vorhanden (Problem: Aufenthaltsfläche für Fußverkehr wird reduziert)</p> <p>b.) auf dem bisherigen Parkstreifen der Fahrbahn direkt vor der Schule am Barbarossaplatz (Hier müsste m. E. baulich gesichert werden - wenn die Fläche nicht Begegnungszone wird und eine Geschwindigkeitsreduzierung unter anderem durch einen entsprechenden Fahrbahnbelag bzw. bauliche Elemente abgesichert werden kann - dass die Schüler nicht von der Fahrradabstellanlage direkt auf die Fahrbahn des Barbarossaplatzes fahren. Das An- und Abfahren</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Hinweis betrifft die weitere Planung.</p> <p>Es ist fraglich, ob der Bedarf von schulischen Radabstellanlagen im öffentlichen Raum abgewickelt werden kann und sollte. Hierzu muss die Schule ein ausreichendes Angebot auf den Schulfreiflächen bereitstellen oder es muss eine entsprechende Vereinbarung mit dem Tiefbauamt für Flächen des Straßenlandes getroffen werden.</p> <p>Die Bereitstellung von Radabstellanlagen für die Nutzenden des Barbarossaplatzes wird in der weiteren Planung berücksichtigt.</p> <p>Die Anregungen a), b) und c) können bei der konkreten Platzgestaltung berücksichtigt werden.</p> <p>Die Fläche vor der Schule soll nicht als Begegnungszone organisiert werden.</p> <p>Die Hinweise betreffen die weitere Planung.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|--|
| | <p>von/zu den Fahrradstellplätzen müsste somit über den Gehweg vor der Schule erfolgen.)</p> <p>c.) auf dem nördlichen Parkstreifen der Fahrbahn der Barbarossastraße, Ostabschnitt bzw. auf dem östlichen Parkstreifen der Fahrbahn der Eisenacher Straße, Nordabschnitt (Wenn Variante 4 ausgewählt wird, ist jedoch vermutlich nicht ausreichend Platz vorhanden aufgrund des erforderlichen Wendehammers für Kfz.)</p> <p>Grundsätzlich ist zu prüfen, ob in allen Zu- und Abfahrten zum Barbarossaplatz in den Zufahrten zu den Querungshilfen (mit Gehwegvorstreckung) Fahrradstellplätze (in der Zufahrt im Schrägparken) errichtet werden, um die Sichtbarkeit auf die querenden Fußgänger zu erhöhen.</p> | <p>Dies wird im weiteren Planungsverfahren geprüft.</p> |
| 15.3 | <p><u>Vorbemerkung zur Variantenbetrachtung (Referat F)</u></p> <p>Die Durchwegung der begrünten Mittelinsel des Barbarossaplatzes mit dem Rad (hier fahrend, nicht schiebend) sollte möglichst unterbunden werden, weil die Nutzung des Platzes für den Fußverkehr in diesem Fall unattraktiv wird.</p> <p>Grundsätzlich kranken alle Varianten außer Variante 4 (die allerdings nur noch Fahrradstraßen vorsieht, was auch problematisch sein kann) daran, dass sie die Eisenacher Straße trotz der hier liegenden Vorrangroute nicht als Fahrradstraße, sondern als normale Kfz-Fahrbahn (der Begriff der Legende „geplante Straße“ ist irreführend, da die „Straße“ auch die Seitenräume umfasst) darstellt. Die Planung muss berücksichtigen, dass die Eisenacher Straße, die ja heute für den Kfz-Durchgangsverkehr durchaus noch attraktiv ist, als bevorrechtigte Fahrradstraße künftig nur noch Anlieger-Kfz-Verkehr aufnehmen soll, während die drei anderen zum Platz führenden Straßen als Zufahrten für den</p> | <p>In allen Varianten ist die Führung des Radverkehrs um die Platzmitte herum vorgesehen.</p> <p>Die Varianten machen (bisher) keine Aussage zur Gestaltung der Radvorrangroute Eisenacher Straße. Die Varianten stellen lediglich die Verkehrsarten dar, die die Straßen befahren können.</p> <p>Im Rahmen der Abstimmung wurde festgelegt, dass diese als bevorrechtigte Fahrradstraße organisiert werden soll. Dies kann in allen Varianten geschehen.</p> <p>Die Legende der Variantendarstellung wird entsprechend angepasst.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|--|
| | <p>Kfz-Verkehr zum Platz dienen müssen, wenngleich natürlich auch hier kein weiträumiger Durchgangsverkehr erwünscht ist. Dennoch will ich aus Radverkehrssicht eine Bewertung der vier skizzierten Varianten vornehmen:</p> <p><u>Variante 1</u></p> <p>Variante 1 verhindert den Durchgangs-Kfz-Verkehr gar nicht und entspricht (ohne modale Filter oder ein gegenläufiges Einbahnstraßensystem; beides ist in der Zeichnung nicht dargestellt) nicht dem Mobilitätsgesetz.</p> | <p>Wenn nur Anlieger die Eisenacher Straße befahren dürfen, können auch nur Anlieger um den Barbarossaplatz fahren.</p> <p>Dies ist korrekt. Variante 1 stellt die Minimalvariante dar, die wenige Veränderungen beinhaltet.</p> <p>Lösungen, die auch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs beinhalten, werden in den nachfolgenden Varianten betrachtet.</p> |
| 15.4 | <p><u>Variante 2</u></p> <p>Aus Radverkehrssicht wäre unter der Voraussetzung der Ergänzung der fehlenden Fahrradstraßenabschnitte in der Eisenacher Straße nördlich und südlich des Platzes die Variante 2 die beste, da sie dem Radverkehr im Zuge der Vorrangroute weiterhin den kürzesten Weg östlich am Platz vorbei ermöglichen würde. Die Begriffe sind (wie von dir auch schon bemerkt) missverständlich, da ja auf Grund der Vorrangroute früher oder später die ganze Eisenacher Straße Fahrradstraße werden soll; der Bereich östlich des Platzes könnte sicherlich einen anderen Charakter erhalten (gar kein Kfz-Verkehr, also Fahrradstraße „pur“ = Radweg von 4-5 m Breite zwischen den Borden) als der Rest der Eisenacher Straße nördlich und südlich, wo Anliegerverkehr nötig sein wird. Anders als von den Planern dargestellt sollte der Radverkehr aus Sicherheits- bzw. Konfliktminimierungsgründen möglichst an der inneren Bordkante der Ostumfahrung des Platzes geführt werden, damit der Schuleingang möglichst weit ab</p> | <p>Wird die Eisenacher Straße zur Fahrradstraße, werden weiterhin Kfz (wenngleich wenige) die Straße befahren. Für diese gilt, dass eine Zweirichtungsführung vorgesehen ist.</p> <p>In Variante 2 ist die Erweiterung des Seitenraums vor der Schule vorgesehen. Eine Radwegführung ist dort nicht vorgesehen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|---|
| | <p>von der Fahrradstraße bzw. vom Radweg liegt und viel Platz für den Fußverkehr bzw. den Aufenthalt von Schülern auf den Gehwegen davor geschaffen werden kann; auch die nach dem Street-View-Bild zu urteilen unterdimensionierten Fahrradabstellanlagen wären ja ggf. außen (vor dem Schuleingang) zu erweitern. Um den Durchgangsverkehr im Zuge der Eisenacher Straße zu unterbinden, wären auf der westlichen Platzumfahrung entweder ein modaler Filter zwischen Barabarossastraße und Schwäbischer Straße (wie oben rechts auf der Skizze vorgeschlagen) oder zwei zusätzliche modale Filter zwischen Eisenacher Straße und den beiden vorgenannten Straßen erforderlich. Ein Vorteil dieser Variante gegenüber Variante 4 scheint mir auch zu sein, dass man mit einem einzigen Wendehammer in der Barbarossastraße Ost auskommt. Wieso Konflikte Rad-Fußverkehr östlich des Platzes häufiger entstehen bzw. problematischer sein sollen, erschließt sich mir nicht.</p> <p><u>„Sonderlösung“ – Fahrradstraße mit getrennten Spuren für den Abschnitt Südwestseite des Platzes</u></p> <p>Reaktion zu den folgenden die Unterlagen ergänzenden Erläuterung von Herrn Pitz und dem angehängten jpg:</p> <p><i>„ [...] [B]ei Variante 2 [ist] für den Abschnitt Südwestseite des Platzes eine Fahrradstraße mit getrennten Spuren und Einbahnstraße für Kfz vorgeschlagen: Kfz-Verkehr nur in eine Richtung möglich auf 3m-Spur, auf gleicher Spur Führung des Radverkehrs in gleiche Richtung (Radfahrende können wegen der engen Spur nicht überholt werden und bestimmen das Tempo), Radverkehr in andere Richtung auf eigener abgetrennter Spur daneben (mit Pollern oder Bordstein in Mitte, siehe auch Abbildung).“</i></p> | <p>Ein modaler Filter zwischen Barbarossastraße West und Schwäbischer Straße Nord und zwischen Eisenacher Straße Nord und Barbarossastrasse Ost ist in Variante 2 vorgesehen. Außerdem in der Barbarossastraße Ost und östlich der Eisenacher Straße Süd.</p> <p>Eine derartige Variante ist nicht vorgesehen.</p> <p>Ist nicht vorgesehen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|--------------------|
| | <p>Ich sehe nur wenig Bedarf für Sonderlösungen mit Richtungstrennungen für den Radverkehr (außer auf wenigen Metern im Bereich modaler Filter), da die bestehenden Fahrbahnen ja gute Grundlagen für Fahrradstraßen mit oder ohne Anliegerverkehr darstellen. Es muss eine klare bauliche Trennung zwischen Radweg- bzw. Fahrbahnflächen und Fußgängerflächen vorzugsweise durch Borde erhalten bleiben. Ich empfehle schon aus Kostengründen dringend, die vorhandenen Fahrbahnkonstruktionen nur in der Breite zu reduzieren und nicht komplett durch andere Beläge zu ersetzen. Ein Beispiel für einen solchen relativ kostengünstigen partiellen Rückbau kann man in Neukölln am Weigandufer südlich Wildenbruchstraße sehen.</p> <p>Das sehe ich als ca. 6 m breite Fahrbahn, nicht als Sonderlösung. Solange kein Durchgangsverkehr droht und Parken am Fahrbahnrand verhindert wird, gute Lösung – aber auch nicht entscheidend besser als eine Asphaltfahrbahn. Sobald haltende und parkende Kfz am Bord stehen oder sich im fließenden Verkehr Autos stauen oder wegen starken Gegenverkehrs zu eng überholen, sehe ich allerdings dieselben Probleme wie bei einer einheitlich befestigten Asphaltfahrbahn. Die flachen „Trennsteine“ in der Mitte (eine wirkliche „Abtrennung“ ist das nicht!) scheinen hier noch unproblematisch zu sein und keine Stolpergefahr darzustellen; tendenziell würde ich aber eine durchgehende Asphaltfahrbahn vorziehen, da jede Quertiefe die Gefahr späterer Unebenheiten mit sich bringt und dann nach einigen Jahren</p> | |
| 15.5 | <p><u>Variante 3</u></p> <p>Variante 3 wird der Vorrangroute in der aufgetragenen Form nicht gerecht, da der Radverkehr hier umwegig ohne Vorrang westlich um den Platz geführt wird. Wenn die Ostseite des Platzes trotz des eigentlich kürzeren und geradlinigeren</p> | |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-------------|--|--|
| | <p>Weges für den Radverkehr im Interesse des Fußverkehrs vor der Schule unbedingt westlich am Platz vorbeigeführt werden soll, wäre wenigstens eine durchgehende, bevorrechtigte Fahrradstraße an der Platzinnenkante entlang darzustellen. Da zum Platz hin keine Grundstückszufahrten einmünden, ist die Erhaltung von Kfz-Verkehr hier kaum erforderlich; allenfalls zur Reduzierung der Wendebereiche wäre eine Fahrmöglichkeit Schwäbische Str. – Barbarossastr. (schmale Fahrbahn am Platz und der Fahrradstraße vorbei), die für Durchgangs-Kfz-Verkehr ja völlig unattraktiv wäre, bei einer westlichen Führung des Radverkehrs noch sinnvoll. Letztlich wäre also ggf. Variante 4 die bessere Basis, wenn man eine Platzgestaltung mit Radverkehrsführung westlich am Platz vorbei beabsichtigt.</p> | <p>Die Varianten sagen zur Art der Führung zunächst noch gar nichts aus. Sie stellen lediglich dar, wo Kfz-, Rad- und Fußverkehre angedacht sind. Bevorrechtigung in Form von Fahrradstraßen o.ä. wäre im Detail zu prüfen und umzusetzen.</p> |
| <p>15.6</p> | <p><u>Variante 4</u></p> <p>Variante 4, die wegen der eckigen, umwegigen Führung der Vorrangroute und des Radverkehrs aus der Barbarossastraße Ost für den Radverkehr nicht so vorteilhaft wie Variante 2 ist, stellt alle Straßen als Fahrradstraßen dar. Dies erscheint zunächst besonders fahrradfreundlich, wird aber der unterschiedlichen Netzfunktion der verschiedenen Straßen für den Radverkehr nicht so gut gerecht wie eine stärkere Konzentration der Fahrradstraßenanordnungen auf die Eisenacher Straße. Dennoch wäre die Variante natürlich eine bessere Basis als die Varianten 1 und 3, wobei aber die vollständige Umsetzung der rechts oben dargestellten Modalfilter nicht in Frage stehen darf. Wenn eine so weitgehende Herausnahme des Kfz-Verkehrs im Bezirk zustimmungsfähig ist, sollte daher die Planung dieser Variante im Detail so angepasst werden, dass die Eisenacher Straße als Vorrangroute erkennbar bleibt und insbesondere die westliche innere Platzkante, die ohnehin schon sehr weit nach Westen vorspringt,</p> | <p>Es sind in den Varianten keine Fahrradstraßen dargestellt. (die Benennung in den Variantendarstellungen wird angepasst. Es werden bisher überhaupt keine konkreten Führungsformen benannt, sondern lediglich dargestellt, wo der angedachte Verkehrsweg für welche Verkehrsarten verläuft. Die verkleinerten Darstellungen sollten plakativ aufzeigen, welche Bereiche des Platzes vom Radverkehr und vom allg. Kfz-Verkehr befahren werden können.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | <p>nicht noch weiter zu Ungunsten der Erkennbarkeit der Vorrangroute nach Westen erweitert wird. Die Variante erfordert in der vorliegenden Form fünf Wendebereiche für den Kfz-Verkehr; vor einer Entscheidung für diese Variante sollte deren Gestaltung im Detail geprüft worden sein (habe ich in den Unterlagen nicht gefunden); die beiden Wendebereiche Schwäbische Straße und Barbarossastraße West könnten ggf. durch eine schmale Verbindungsfahrbahn zwischen beiden vermieden werden.</p> <p>Die Skizzen sind leider nicht bemaßt; 4 m ist aber die Mindestbreite für eine Fahrradstraße oder einen Zweirichtungsradweg. Speziell im Vorrangnetz sehe ich keinen Grund, von diesem Maß abzugehen, und würde bei vorhandenen breiten Fahrbahnen z. B. in Kurvenbereichen oder vor Knotenpunkten oder modalen Filtern eher 5 m Breite vorsehen.</p> | <p>In der Detailplanung sind die Maße konkret auszuarbeiten und zu berücksichtigen.</p> |

16 – SenMVKU Referat IV B, Planung und Gestaltung von Straßen und Plätzen

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|---|
| 16 | <p>Die Stellungnahme wurde zusammen mit der Stellungnahme 15- SenMVK Referat IV F abgegeben.</p> <p>Referat B sieht unter der Annahme/Prämisse, dass durch keine Variante erhebliche Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz zu erwarten sind, keine Belange betroffen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> |

17 – SenMVKU Referat IV C

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--|--|
| 17 | <p>Die Stellungnahme wurde zusammen mit der Stellungnahme 15- SenMVK Referat IV F abgegeben.</p> <p>Referat C sieht ebenfalls keine Belange betroffen.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen |

18 – SenMVKU Referat III C Freiraumplanung und Stadtgrün

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|---|
| 18.1 | <p>bitte entschuldigen Sie unsere verspätete Stellungnahme. Hier unsere Stellungnahme aus der Sicht der Freiraum- und Grünplanung.</p> <p>Nach unserem letzten Stand soll der Platz auf Anregung einer Bürgerinitiative in einen Klimaplatz umgestaltet werden. Dementsprechend ist das Projekt als "Klimaräume Barbarossaplatz" beim Bundesprogramm "Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel" angemeldet und auch bewilligt worden. Dabei wurden auch verschiedene Maßnahmen zur Klimaanpassung mitbeantragt, die Sie dem angefügten Antrag entnehmen können.</p> | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen |
| 18.2 | Die jetzt vorliegende Machbarkeitsstudie vom 1. 2. '24, die von der AG TOPOS, LK ARGUS und G.U.B. Ingenieur AG erarbeitet worden ist, konzentriert sich offensichtlich auf die verkehrliche Umgestaltung des Quartiers und gibt als Ergebnis vier Varianten an. Dabei werden die Straßenräume, die bisher vom | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie handelt es sich um eine städtebauliche Studie, die zunächst die stadträumliche Gestaltung anhand von Varianten untersucht und entsprechende Lösungen aufzeigt. Dabei spielt die verkehrliche Betrachtung eine große</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|--|
| | <p>motorisierten Verkehr genutzt werden, zugunsten des Fuß- und Radverkehrs in unterschiedlichen Varianten reduziert.</p> | <p>Rolle, da momentan starke verkehrliche Einflüsse auf den Platz einwirken und da dort großes Potential in der Veränderung liegt. Klima, Nachhaltigkeit und Aufenthaltsqualität spielen ebenfalls eine wesentliche Rolle bei der Machbarkeitsstudie. Insbesondere die Analyse der Klimadaten zeigt, dass dort ein großer Handlungsbedarf entsteht. Beispielsweise ist die Luftbelastung und auch die Hitzebelastung in den Sommermonaten zur tagzeit vor Ort sehr groß. Entsprechend ist der Wärmeinseleffekt vor Ort vorhanden, sodass Bedarfe zur Kühlung vor Ort bestehen.</p> |
| 18.3 | <p>Die Maßnahmen bzgl. der Klimaanpassung des Areal, die Anreize zum Verweilen auf dem Barbarossa-Platz bieten, werden dagegen so gut wie gar nicht entwickelt. Auch gibt es außer der Verkehrsreduktion keine weiteren Vorschläge, wie der neu gewonnene öffentliche Raum als Aufenthaltsraum genutzt werden könnte. Gerade in Hinblick auf die Aufenthaltsqualität im Zeichen des Klimawandels fehlt es an einem geeigneten Maßnahmenmix aus Verschattung, Entsiegelung, Mulden- und Rigolensysteme, Sitzgelegenheiten, Bewässerungs- und Vernebelungssysteme, Trinkwasserbrunnen, ausgewählte Bepflanzung usw., das für die jeweilige Variante zu entwickeln wäre.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei der vorliegenden Machbarkeitsstudie handelt es sich um eine städtebauliche Studie, die zunächst die stadträumliche Gestaltung anhand von Varianten untersucht und entsprechende Lösungen aufzeigt. Die konkrete Ausgestaltung der Vorzugsvariante folgt im weiteren Verfahren. Dann werden auch konkretere Maßnahmen als auch zu verwendende Materialien aufgezeigt, um den Platz klimaangepasst auszugestalten.</p> |
| 18.4 | <p>Auch ist es für uns nicht nachvollziehbar, ob und wie ein dezentrales Regenwassermanagement vorgesehen ist, das eine wichtige Maßnahme der Klimaanpassung wäre.</p> | <p>Ziel der Machbarkeitsstudie ist, dass durch die Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen, diese nicht mehr über das bestehende Mischwasserkanalnetz entwässern, sondern das anfallende Niederschlagswasser vor Ort über dezentrale Versickerungseinrichtungen dem Grundwasser zugeführt wird.</p> <p>Die weiteren Möglichkeiten zur Bewirtschaftung des Regenwassers (Verdunstung, Nutzung und Speicherungen) werden hierbei ebenfalls berücksichtigt.</p> |
| 18.5 | <p>Auch ist es uns nicht möglich zu erkennen, in welcher Planungsphase sich das Projekt befindet und welche Relevanz die Machbarkeitsstudie hat. Dabei ist für</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|--|
| | <p>uns auch unklar, inwieweit eine Anwohnerbeteiligung stattgefunden hat und, wenn ja, in welcher Form, mit welchen Inhalten und Ergebnissen.</p> | <p>Die Öffentlichkeitsbeteiligung findet im Anschluss an die TöB Beteiligung statt. Anschließend werden die Ergebnisse gesammelt eingearbeitet.</p> |
| 18.6 | <p>Fazit: Aus unserer Sicht ist die vorliegende Machbarkeitsstudie nur unzureichend geeignet, den Barbarossaplatz in einen klimaangepassten Raum mit guter Aufenthaltsqualität umzugestalten. Offensichtlich konzentriert sich die Studie mehr oder weniger nur auf die Reduzierung des motorisierten Verkehrs. Wir empfehlen, dass diese Studie um einen Teil ergänzt wird, der die klimaangepasste Frei- und Grünplanung zum Fokus hat.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Machbarkeitsstudie konzentriert sich zunächst auf die Entwicklung möglicher Varianten. Diese werden später beispielhaft an einer Variante ausgearbeitet und mögliche Bereiche für klimatische Aufwertungen, Versickerung sowie für zusätzliche Angebote für Aufenthalt und Naherholung ausgewiesen und mit Beispielfotos erläutert.</p> |

19 – Berliner Feuerwehr

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| 19.1 | <p>Stellungnahme wird aufgrund des Umfangs gekürzt wiedergegeben.</p> <p>Der Vorbeugende Brand- und Gefahrenschutz stellt Dokumente über die folgende Webseite zur Verfügung (https://www.berliner-feuerwehr.de/ihre-sicherheit/vorbeugender-brand-und-gefahrenschutz/). Alle gesetzlichen Grundlagen, Merkblätter und FAQ (frequently asked questions (häufig gestellte Fragen)) auf die im Folgenden eingegangen wird, können hier in aktueller Fassung eingesehen werden und sind bindend. Die Bindung gilt für den Zeitpunkt an dem das</p> | <p>Die genannten Dokumente werden bei der weiteren Planung berücksichtigt</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|---|
| 19.3 | <p>Seite 13 des 240201_MBKS_Barbarossaplatz-Konzeptentwicklung-TÖBs Beteiligung.pdf gibt Auskunft über den Parkdruck zu den Uhrzeiten 09:15 bis 10:45 Uhr und 14:15 bis 15:45 Uhr. Hier fällt ein Fehler in der Legende der Auslastung auf. Für „kein Parkdruck“ (hellgrüne Farbe) wird >60% angegeben. Gemeint ist offensichtlich <60%.</p> <p>Da nur zu zwei dezidierten Zeitpunkten der Parkdruck überprüft wurde, sind die Daten als empirisch zu deklarieren. Ansonsten wäre nicht zu erklären, warum weniger als eine Autolänge zwischen einer Zone mit sehr hohem Parkdruck zu einer mit keinem Parkdruck besteht. Bei einer eigenen Begehung am 09.02.2024 (Schulferien im Land Berlin) von 13:00 bis 13:45 Uhr, wurde eine Vollauslastung von Parkplätzen festgestellt. Auf freigewordenen Parkplätzen wurde umgehend wieder geparkt. Die Auslastungsangabe von 75% aus dem pdf ist daher plausibel. Bei der eigenen Begehung wurde zusätzlich ein hohes Aufkommen an haltenden/parkenden Autos in der zweiten Reihe wahrgenommen (Liefer- und Paketdienste). Ebenso werden Eltern, welche ihre Kinder in der Schule abliefern und abholen häufig in zweiter Reihe halten/parken. Bereits dadurch kommt es zu Behinderung und Verzögerung bei Einsätzen der Berliner Feuerwehr. Eine Reduktion der Parkflächen und Verkehrsflächen wird diesen Effekt am Rande des „verkehrsberuhigten“ Bereichs von Variante 2, 3 und 4 verstärken und wirksame Maßnahmen der Berliner Feuerwehr erschweren (siehe Bild 1 und 2).</p> | <p>Danke für den Hinweis – dies wird korrigiert!</p> <p>Dargestellt sind die Ergebnisse der Parkraumbelegungserhebung am Donnerstag, 21.09.2023 (Schultag) und fanden in einem Zeitraum von jeweils einer Stunde statt. Die Auslastung wird dabei nach Straßenabschnitten und -seiten angegeben.</p> <p>Mit den Erhebungsergebnissen wird dokumentiert, dass bezogen auf den gesamten Untersuchungsbereich ausreichend Parkplätze zur Deckung des Bedarfs zur Verfügung stehen.</p> <p>Elterntaxis sollten über schulische Mobilitätskonzepte und Sensibilisierungen vermindert werden.</p> |
| 19.4 | <p>Auf Seite 16 des 240201_MBKS_Barbarossaplatz-Konzeptentwicklung-TÖBs Beteiligung.pdf wird die „Mobilität – Schwächen Darstellung“ abgebildet. Hier werden als Schwäche „sehr breite Fahrbahnen“ deklariert. Dies ist für die Berliner Feuerwehr eine sehr große Stärke, da das einen sicheren Einsatz für die</p> | <p>Die Reduzierung der Fahrbahnbreiten ist notwendig, um die Bedingungen für den Fußverkehr zu verbessern und zusätzliche Grün- und Retentionsflächen zu schaffen (zentrale Zielsetzung der Maßnahme). Die verbleibenden Fahrbahnbreiten sind weiterhin geeignet auch Lkw aufzunehmen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|--|
| | <p>Einsatzmittel der Berliner Feuerwehr bedeutet. Sehr breite Fahrbahnen erlauben den Einsatz von Hubrettungsgeräten, Löschfahrzeugen und Rettungstransportwagen. Es wird bei öffentlichem Straßenland, welches für PKW und LKW befahrbar ist, davon ausgegangen, dass auch Fahrzeuge der Feuerwehr darauf fahren können und dass die Anforderungen für „Flächen der Feuerwehr“ (https://www.berliner-feuerwehr.de/ihre-sicherheit/vorbeugender-brand-und-gefahrenschutz/) erfüllt sind (siehe Bild 1 und 2).</p> | <p>Die Belange der Feuerwehr werden dabei berücksichtigt.</p> |
| 19.5 | <p>Auf Seite 17 des 240201_MBKS_Barbarossaplatz-Konzeptentwicklung-TÖBs Beteiligung.pdf wird im Alice-Salomon-Park mit einem durchgehenden, dunkelgrünen Strich mit Pfeilen an beiden Enden die „Innere Grünverbindung“ beschrieben. Diese stellt ebenso die Feuerwehrezufahrt zu den Gebäuden der Schwäbischen Straße 3a,4a, 4b, 4c und dem Hinterhaus Karl-Schrader-Straße 4 dar. Auch die Zufahrt zum „Bolzplatz“ (einem Spielplatz ohne Adresse, gegenüber den genannten Hausnummern) wird dadurch sichergestellt. Eine Reduktion oder Wegfall dieser Zuwegung (Variante 2 und 4 der Machbarkeitsstudie) würde wirksame Maßnahmen der Berliner Feuerwehr für diese Adressen stark erschweren oder unmöglich machen. Bereits jetzt ist die Zuwegung für die Feuerwehr in die Schwäbische Straße gerade ausreichend (Bild 3: Zufahrt Schwäbische Straße und Detailaufnahme Zufahrt).</p> | <p>Der Alice-Salomon-Park ist nicht Bestandteil der Planung zum Barbarossaplatz. Hier sind keine Veränderungen vorgesehen. Die Zufahrt wird weiterhin gewährleistet.</p> |
| 19.6 | <p>Bild 3: Darstellung der Zufahrt zu den Adressen Schwäbischen Straße 3a,4a, 4b, 4c, dem Hinterhaus Karl-Schrader-Straße 4 und dem Sportplatz/Bolzplatz gegenüber (rechts auf dem Foto). Diese Feuerwehrezufahrt ist notwendig und kann nicht wegfallen. Die Zuwegung darf nicht baulich oder verkehrstechnisch erschwert werden. Die Zufahrt reicht gerade so aus.</p> | <p>Der Hinweis wird berücksichtigt</p> |
| 19.7 | <p>Die Belange der Berliner Feuerwehr, welche durch die genannten Gesetze, Ausführungsvorschriften, Verordnungen und Merkblätter (https://www.berliner-</p> | <p>Die Hinweise werden berücksichtigt</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|--------------------|
| | <p>feuerwehr.de/service/rechtsgrundlagen/ und https://www.berliner-feuerwehr.de/ihre-sicherheit/vorbeugender-brand-und-gefahrenschutz/) beschrieben werden, sichern eine nicht-polizeiliche Gefahrenabwehr, wie es den Bürgerinnen und Bürgern zusteht. Dies kann durchaus auch bei den Varianten 2, 3 oder 4 stattfinden, wenn die Flächen für die Feuerwehr berücksichtigt werden und die Zu- und Abfahrt, das Aufstellen von Einsatzfahrzeugen und das Wenden dieser angelehnt an die jetzige Situation erhalten bleiben. Fest verbaute Zufahrtbegrenzungen dürfen nicht verbaut werden. Wegfallendes Straßenland und eine Einengung der Straßen sind so zu gestalten, dass die Maßnahmen der Feuerwehr wirksam bleiben – gerade im Bezug auf die Grundschule/Volkshochschule und die darin arbeitenden und lernenden Menschen, welche einer erhöhten Unfallgefahr ausgesetzt sind und zu einem besonders schützenswerten Teil der Gesellschaft des Landes Berlin gehören, da deren Selbstrettungsfähigkeit als (stark) eingeschränkt zu bewerten ist (https://www.ibc-ing.de/fileadmin/user_upload/3-4_Publikationen_2017_Eingeschraenkte_Selbstrettungsfahigkeit_vfdb_Lor.pdf).</p> | |

20 – BSR [21.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| 20.1 | <p>vielen Dank, dass Sie uns in die Planung zur Umgestaltung des Barbarossaplatzes involvieren und ein weiteres Dankeschön an Frau Miehe für die uns eingeräumte Fristverlängerung zur Beantwortung.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In allen Varianten werden Wendemöglichkeiten für Pkw in einem ausreichenden Radius oder eine entsprechende Zufahrtsmöglichkeit gewährleistet.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| | <p>Ich habe Ihre Planunterlagen an die Bereiche Müllabfuhr und Reinigung weitergeleitet und anbei erhalten Sie unsere Anmerkungen von beiden Seiten.</p> <p>Der Barbarossaplatz weist eine hohe Besiedelungsdichte auf, wodurch im entsprechenden Umfang Abfälle anfallen. Somit wäre es von unserem Standpunkt aus wünschenswert, dass die Straßen, die zum Barbarossaplatz führen, weiterhin befahrbar bleiben. Varianten der Umgestaltung, die Zufahrtsstraßen zu Sackgassen machen, müssen für Abfallsammel- und Reinigungsfahrzeuge geeignete Wendemöglichkeiten aufweisen. Die BSR ist angehalten Rückwärtsfahrten zu vermeiden. Deshalb erfordern Zufahrtswege von über 15 m Länge einen Wendeplatz von mind. 25 m Durchmesser.</p> | <p>In Variante 1 entstehen keine Einschränkungen in der Befahrbarkeit. In den übrigen Varianten soll die Einfahrt auf den Platz für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge weiterhin möglich sein, z.B. durch Steck-Poller. Wo dies nicht funktioniert, sind Wendemöglichkeiten vorgesehen. Ein Radius von 25m wird dabei nicht eingehalten werden können.</p> |
| 20.2 | <p>Die Anfahrt der Ladestellen am Barbarossaplatz erfordert eine Mindestbreite beträgt 3,55 m und muss so befestigt sein, dass sie von Fahrzeugen mit einem Gesamtgewicht von 27 t und einer max. Einzelachslast von 11,5 t dauernd benutzt werden können. Der Behältertransport zum Abfallsammelfahrzeug muss über befestigte Wege erfolgen und eine lichte Breite von 1,50 m aufweisen.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anforderung wird berücksichtigt, da die Befahrbarkeit des Platzes durch Feuerwehrfahrzeuge ohnehin berücksichtigt wird.</p> |
| 20.3 | <p>Sollte eine Variante gewählt werden, die keine direkte Anfahrt der Entsorgungsfahrzeuge ermöglicht, werden teilweise lange Bereitstellungswege für die ansässigen Bewohner entstehen. Da neben der BSR weitere Entsorger den Barbarossaplatz anfahren, kann dies bis zu fünf Tage die Woche betreffen. Aktuell wird zum Beispiel der Hausmüll am Montag, der Bioabfall am Dienstag und die Wertstoffe am Mittwoch (Alba) abgeholt. Dazu kommt die Leerung der Papiertonnen. Da der Entsorger dafür in Berlin frei wählbar ist, könnte dies mehrere Entsorger mit unterschiedlichen Leerungstagen betreffen.</p> | <p>In Variante 1 entstehen keine Einschränkungen in der Befahrbarkeit. In den übrigen Varianten soll die Einfahrt auf den Platz für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge weiterhin möglich sein, z.B. durch Steck-Poller.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|---|--|
| 20.4 | <p>Bezüglich der geplanten Entsiegelung von Flächen ist zu klären, ob diese dann weiterhin einer Reinigungsklasse zugeordnet werden und somit überhaupt durch die BSR zu reinigen sind. Auch der Winterdienst erfolgt hier ggf. nicht durch die BSR.</p> <p>Werden sie ggf. als Grünfläche betrachtet, die der BSR übergeben wird, so wie es bei anderen Flächen in Berlin der Fall ist, wäre zu beachten, dass wir dort nur die Reinigung durchführen, aber nicht die Pflege und Instandhaltung dieser Fläche.</p> | Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. |
| 20.5 | Wir würden es begrüßen, wenn bei der Platzgestaltung an die Anbringung einer ausreichenden Zahl von Papierkörben mitgedacht wird. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |
| 20.6 | <p>Bei der Anlage von Radwegen ist für deren Reinigung eine Mindestbreite von 1,50 m für Radverkehrsanlagen auf Gehwegen erforderlich. Baulich auf der Fahrbahn gelegene, geschützte Radverkehrsanlagen erfordern eine Breite von mindestens 2,10 m, um eine maschinelle Winterdienststräumung gewährleisten zu können. Hier ist es wünschenswert, dass die ggf. gegebene farbliche Kennzeichnung der Radstreifen dem regelmäßigen Einsatz von Kehrmaschinen (Stahlborsten) und dem winterlichen Einsatz von Taumitteln (Sole) sowie der Bearbeitung mittels Schneepflug mit Stahlschürfkante standhält. Unbefestigte Radwege können wir winterlich nicht bearbeiten.</p> | Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. |
| 20.7 | Sollten Gullys neu geplant werden, bitten wir diese nur am Rand der Fläche anzulegen, sodass wir die Möglichkeit haben, Sie mit unseren Fahrzeugen für die Entleerung zu erreichen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| | <p>Zum Absaugen von Schlammfängen setzen wir Baggersaugfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 27 t und einem Schwenkbereich des Saugrüssels von 5 m ein. Auf den Einsatz von Kastenrinnen zur Entwässerung sollte gänzlich verzichtet werden.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn diese Punkte in der Planung berücksichtigt werden können.</p> | <p>Der Hinweis betrifft die Ausführungsplanung.</p> |

21 – BSR

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 21 | | |

22 – BSR

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 22 | | |

23 – Polizei Berlin [16.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|--|
| 23.1 | <p>Allgemein Zur vorliegenden Machbarkeitsstudie bestehen keine wesentlichen Bedenken. Ich möchte dennoch folgende Hinweise geben:</p> <p>Zusätzlich zu den vier Varianten der Machbarkeitsstudie ist unter https://www.berlin.de/sen/uvk/mobilitaet-und-verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsprojekte/modellprojekte/barbarossaplatz/ ein weiteres öffentliches Modell zur Umgestaltung des Barbarossaplatzes durch SenMVKU aufgeführt.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Planungsvorschlag aus dem Modellprojekt zur Fußverkehrsförderung ist bekannt und wurde bei der Erarbeitung der Varianten berücksichtigt!</p> |
| 23.2 | <p>Städtebauliche Kriminalprävention Die Steigerung der Aufenthaltsqualität und Schaffung eines vielfältigen Nutzungsangebotes für alle wird ausdrücklich begrüßt. Die Einbindung aller Interessengruppen auch der angrenzenden Grundschule durch Erweiterung des Nutzungsangebotes sind wichtige Ansätze zur ganztägigen Belebung und zur Steigerung der informellen sozialen Kontrolle. Bei der späteren Ausgestaltung können das Stadtmobiliar und die Ausstattung durch eine multifunktionale Ausführung einen wertvollen Beitrag leisten. Bei der weiteren Planung sollte auf eine gute Übersichtlichkeit und entsprechende Sichtachsen für eine optimale Orientierung geachtet werden.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| 23.3 | <p>Verkehrssicherheit Allgemein Eine klare Aufteilung der einzelnen Bewegungsflächen durch bspw. verschiedene Bodenbeläge oder eine andere Farbgebung ist erforderlich, um Konflikte zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden. Das ist insbesondere dort erforderlich, wo eine Querung der Radverkehrsflächen zwischen</p> | <p>Die konkrete Ausgestaltung ist Bestandteil der späteren Umsetzungsplanung.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| | den bestehenden Bürgersteigen und den künftig qualitativ aufgewerteten sowie stärker frequentierten Aufenthaltsflächen in der Mitte des Platzes erfolgt. | |
| 23.4 | <p>MIV</p> <p>Umso weniger Zufahrtsmöglichkeiten in bzw. aus dem Barbarossaplatz für den MIV entstehen, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich der MIV in die umliegenden Straßen verlagert. Dies würde zu einer stärkeren Verkehrsbelastung in diesen Bereichen führen. Die Leistungsfähigkeit der umliegenden Verkehrsflächen sollte entsprechend untersucht werden.</p> | <p>Zielsetzung ist, dass der Durchgangsverkehr verhindert und auf das umgebende Hauptstraßennetz verlagert wird. Es wird von geringem Durchgangsverkehr ausgegangen. SenMVKU Referat B hat mitgeteilt, dass durch keine Variante erhebliche Auswirkungen auf das umliegende Hauptverkehrsstraßennetz zu erwarten sind.</p> |
| 23.5 | <p>Radverkehr</p> <p>Fraglich ist, ob in der Machbarkeitsstudie die geplante Maßnahme eines Radvorrangnetzes auf der Eisenacher Straße und des gesamten Barbarossaplatzes ausreichend berücksichtigt wird (Netzplan Radverkehrsnetz Berlin - Stand 12.08.2021).</p> <p>Laut der Verkehrszählung (Seite 14 von 48, Konzeptentwicklung) wird die Schwäbische Straße prozentual am höchsten von den Radfahrenden zur bzw. von der Martin-Luther-Straße/Hohenstaufenstraße befahren. Diese Strecke wird offensichtlich als Abkürzung von Radfahrenden genutzt. Hier sollten gerade die Durchfahrt unter dem Wohngebäude der Martin-Luther-Straße 37 und somit mögliche Konfliktsituationen zwischen Radfahrenden auf dem Gehweg und zu Fuß Gehenden mit in die Planungen eingebunden werden.</p> | <p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der in der Stellungnahme aufgeführte Bereich ist nicht mehr Teil des Bearbeitungsgebietes.</p> <p>Die Radverkehrsführung wird in allen Varianten mitgedacht. Die Einhaltung der Standards für die jeweilige Netzkategorie ist im vorhandenen Raum möglich. In welcher Form konkret ist aber eine Fragestellung der Detailplanung.</p> <p>Der Hinweis zur Durchfahrt in der Martin-Luther-Straße ist wichtig. Diese liegt allerdings außerhalb des Betrachtungsbereichs.</p> <p>Relevant für die Planung zum Barbarossaplatz ist der Hinweis auf die starke Nutzung der Schwäbischen Straße durch den (abkürzenden) Radverkehr, dies wird in der Planung berücksichtigt.</p> |
| 23.6 | <p>Stellplätze für Kfz</p> <p>Die geplanten Maßnahmen liegen in der „neuen“ Parkraumbewirtschaftungszone Nr. 85. Es sollten ausreichend Anlieferungsbereiche, insbesondere für die am Platz ansässige Grundschule und Volkshochschule sowie Feuerwehraufstellflächen berücksichtigt werden. Bei Wegfall vorhandener Parkflächen wird</p> | <p>Die Berücksichtigung der Flächen ist vorgesehen, kann aber auch erst nach Abstimmung über die grundsätzliche Variante in der Detailplanung erfolgen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| | sich der Parksuchverkehr und der Parkdruck in den angrenzenden Bereichen entsprechend erhöhen. | Die Parkraumuntersuchung hat ergeben, dass in den angrenzenden Straßen ausreichende Kapazitäten bestehen. |
| 23.7 | Zu Fuß Gehende Bei allen zukünftigen Maßnahmen sollte berücksichtigt werden, dass keine Verschlechterungen der Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehenden entstehen. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Im Vordergrund der Planung steht die u.a. die Verbesserung für den Fußverkehr und somit auch die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten. Alle Varianten berücksichtigen eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr. Die Varianten werden daraufhin nochmal geprüft und ggf. angepasst |

24 – Stromnetz Berlin

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 24 | | |

25 – Regenwasseragentur, Leitung

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 25 | | |

26 – Regenwasseragentur, Leitung (v)

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|--------------------------|--------------------|
| 26 | | |

27 – Regenwasseragentur [16.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| 27.1 | <p>wie telefonisch angekündigt, haben wir als Regenwasseragentur uns die Unterlagen der Machbarkeitsstudie "klimaangepasste Umgestaltung des Barbarossaplatzes" angesehen und die beiden Unterlagen mit fachlichem Input zum Thema dezentrale Regenwasserbewirtschaftung ergänzt. Da wir keine TÖB sind und unsere Anmerkungen keine Verbindlichkeiten haben, haben wir von einer förmlichen Stellungnahme abgesehen und stattdessen direkt in den Dokumenten kommentiert, siehe Anhang.</p> <p>Über die Kommentare hinaus möchten wir gerne auf die "Planungshilfe dezentrale Straßenentwässerung" des Landes hinweisen, die Ihnen bei der Auswahl an Lösungsmöglichkeiten behilflich sein kann. Diese ist kostenlos unter folgendem Link downloadbar:</p> <p>https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiLwreB4a-EAxW-_rsIHY8RC8sQFnoECBQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.ber-</p> | <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|------|--|---|
| | <p>lin.de%2Fsen%2Fuvk%2F_assets%2Fumwelt%2Fwasser-und-geologie%2Fregenwasser%2Fplanungshilfe.pdf&usg=AOvVaw0KJnkb6C8KhZ-lhy4XsGAd&opi=89978449</p> <p>Darüber hinaus empfehlen wir, frühzeitig die Regelblätter der Berliner Wasserbetriebe für die Planung und Ausführung wasserwirtschaftlicher Anlagen im öffentlichen Straßenraum heranzuziehen, um im späteren Verlauf Konflikte vorzubeugen. Diese finden Sie auf der Homepage der Wasserbetriebe: https://www.bwb.de/regelblaetter/regelblattverzeichnis_bwb-de.pdf (Regelblätter der 600er-Reihe für die dezentrale Regenwasserbewirtschaftung).</p> <p>Falls Sie Rückfragen zu unseren Anmerkungen oder zur Regenwasserbewirtschaftung haben, melden Sie sich gerne bei uns. Gerne stehen wir Ihnen im weiteren Verlauf des Vorhabens beratend zur Verfügung.</p> | |
| 27.2 | <p><u>Kommentar zur Bewertungsmatrix</u></p> <p>Falls ein grundhafter Umbau im Raum steht, sollte z.B. der Grad der umsetzbaren Abkopplung von Flächen vom Kanal mitbewertet werden. Dadurch kann indirekt auch die Einhaltung der Vorgaben der BReWa-BE zur Bewirtschaftung des Regenwassers vor Ort Teil der Bewertung der Varianten werden, auch wenn ggf. keine Vollständige vor-Ort-Bewirtschaftung umsetzbar</p> | <p>Ziel der Machbarkeitsstudie ist, dass durch die Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen, diese nicht mehr über das bestehende Mischwasserkanalnetz entwässern, sondern das anfallende Niederschlagswasser vor Ort über dezentrale Versickerungseinrichtungen dem Grundwasser zugeführt wird.</p> <p>Die weiteren Möglichkeiten zur Bewirtschaftung des Regenwassers (Verdunstung, Nutzung und Speicherungen) werden hierbei ebenfalls berücksichtigt.</p> |
| 27.3 | <p><u>Kommentar zur Bewertungsmatrix, Punkt 4.b/c</u></p> | <p>Die Abschätzung kann hier nur grob vorgenommen werden. Grundsätzlich ist der anstehende Boden versickerungsfähig.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-------------|--|--|
| | <p>An was sind die Potenziale für die Versickerung und Nutzung sowie für die Retention bewertet? Den Skizzen nach ist kaum eine Veränderung der "Retentionsflächen" zu erkennen, die Flächen zur Versickerung sind nicht enthalten?</p> | <p>Im Rahmen der Konzeptideen sind jeweils größere Retentionsflächen auf der Platzfläche und im Straßenraum berücksichtigt.</p> |
| <p>27.4</p> | <p><u>Kommentar zu Verkehrsrelevanten Aspekten, Folie 11</u></p> <p>Hinweis:</p> <p>Neben den verkehrlichen Rahmenbedingungen sollten auch die aktuellen Vorgaben für den veränderten Umgang mit Regenwasser im Sinne der Klimafolgenanpassung berücksichtigt werden, welche eine dezentrale Bewirtschaftung des Regenwassers bei grundhaften Sanierungs- bzw. Umbaumaßnahmen fordern.</p> <p>> siehe Hinweisblatt zur Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE):</p> | <p>Die Bestandsanalyse zu den gegenwärtigen Flächen ist auf der Folie 23 enthalten. Die aktuellen Vorgaben für den veränderten Umgang mit Regenwasser im Sinne der Klimafolgenanpassung (BReWa-BE) werden in der weiteren Planung berücksichtigt. In der Präsentation wurden nicht alle bisher ermittelten Ergebnisse aufgenommen, um den Umfang der Unterlagen nicht zu überfrachten.</p> |
| <p>27.5</p> | <p><u>Kommentar zu Mobilität – Hochrechnung BTVw Fahrzeuge in 24h, Folie 14</u></p> <p>Hinweis:</p> <p>Die Verkehrsstärken spielen auch eine Rolle bei der Wahl der Maßnahmen für die Regenwasserbewirtschaftung bzw. eventuell benötigten vorgeschalteten Regenwasserbehandlungsanlage.</p> <p>> siehe auch: Hinweisblatt 2 zur Antragstellung: Versickerung von Niederschlagswasser (Anlage 2)</p> | <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt.</p> |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-------|--|--|
| 27.7 | <p><u>Kommentar zur Bestandsanalyse – Flächenbefestigung und Entwässerung, Folie 23</u></p> <p>Die Bestandsanalyse sollte hinsichtlich der Regenwasserbewirtschaftung auch ein Blick auf die hydrogeologischen Bedingungen (Versickerungsfähigkeit), das Grundwasser (Bemessungsgrundwasserstand), pot. Altlasten, bekannte Überstauereignisse nach Starkregen und die Senkenanalyse werfen.</p> | <p>Die Angaben zur Versickerungsfähigkeit, zum Bemessungsgrundwasserstand (zeHMGW), zu den Altlasten werden bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt. Die Angaben zu bekannten Überstauereignissen nach Starkregen sowie die Senkenanalyse (Daten aus FIS-Broker) werden ergänzt.</p> |
| 27.8 | <p><u>Kommentar zur Bestandsanalyse – Flächenbefestigung und Entwässerung, Folie 23</u></p> <p>Hinweis: gem. öffentlichen Bodenproben befinden sich im Gebiet großflächige Auffüllung über gewachsenem Boden, die hinsichtlich der Versickerung eine Beprobung und ggf. einen Bodenaustausch zur Folge haben könnten.</p> | <p>Es wurden an 3 Stellen im Bereich des Platzes Bodenerkundungen vorgenommen. Das Vorhandensein von Auffüllungen wurde bestätigt und analysiert. Dementsprechend ist im Bereich der Versickerungsanlagen ein Bodenaustausch der Auffüllungen vorzunehmen.</p> |
| 27.9 | <p><u>Kommentar zur Konzeptvariante / Freiraumnutzung und Nachhaltigkeit, Variante 1, Folie 37</u></p> <p>Idealerweise bei der Aufteilung des öffentlichen Straßenraums auch (skizzenhaft) die prinzipiellen Varianten der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung mitdenken. Unterschiedliche Varianten benötigen verschieden viel Fläche</p> | <p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> |
| 27.10 | <p><u>Kommentar zur Konzeptvariante / Freiraumnutzung und Nachhaltigkeit, Variante 1, Folie 37</u></p> | |

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|--------------|---|--|
| | <p>Bietet sich der Platz tatsächlich als Retentionsfläche an? Auf den Bestandsfotos und Geländehöhen scheint es, als läge der Platz deutlich höher, somit ohne Geländemodellierung ungeeignet als Retentionsfläche</p> | <p>Die derzeitige Platzfläche kann durch eine Reduktion der derzeitigen Straßenprofilie deutlich erweitert werden und ausreichend Fläche für Versickerung aufnehmen.</p> |
| <p>27.11</p> | <p><u>Kommentar zur Konzeptvariante / Freiraumnutzung und Nachhaltigkeit, Variante 4, Folie 40</u> gilt für alle Varianten: Ggf. ist die gezielte Zuleitung von Regenwasser z.B. von Geh- und Radwegen in die Baumscheiben denkbar.</p> | <p>Dieser Hinweis wird in der weiteren Bearbeitung geprüft und ggf. berücksichtigt.</p> |
| <p>27.12</p> | <p><u>Kommentar zum Vergleich der Varianten, Folie 46</u> Falls ein grundhafter Umbau im Raum steht, sollte z.B. der Grad der umsetzbaren Abkopplung von Flächen vom Kanal mitbewertet werden. Dadurch kann indirekt auch die Einhaltung der Vorgaben der BReWa-BE zur Bewirtschaftung des Regenwassers vor Ort Teil der Bewertung der Varianten werden, auch wenn ggf. keine Vollständige vor-Ort-Bewirtschaftung umsetzbar ist.</p> | <p>Ziel der Machbarkeitsstudie ist, dass durch die Neugestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen, diese nicht mehr über das bestehende Mischwasserkanalnetz entwässern, sondern das anfallende Niederschlagswasser vor Ort über dezentrale Versickerungseinrichtungen dem Grundwasser zugeführt wird. Die weiteren Möglichkeiten zur Bewirtschaftung des Regenwassers (Verdunstung, Nutzung und Speicherungen) werden hierbei ebenfalls berücksichtigt.</p> |

28 – Stromnetz Berlin GmbH, Leitung Baumanagement [02.02.2024]

| Nr. | Inhalt der Stellungnahme | Abwägungsvorschlag |
|-----|---|---|
| 28 | Danke für sie Übermittlung der Unterlagen. Wir als Manager für die öffentliche Beleuchtung geben zu bedenken, dass die vorhandene Beleuchtung sehr alt ist und nicht mehr versetzt werden sollt. Bzw. auch mit neu geplant werden sollte. | Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Art und Weise der Beleuchtung sowie die konkrete Betrachtung dessen betrifft die Ausführungsplanung. |