



RAHMENPLANUNG ORTSTEIL FRANKFURT (ODER)- MARKENDORF - SIEDLUNG

RAHMENPLANUNG

ORTSTEIL FRANKFURT (O) - MARKENDORF / SIEDLUNG

ERGEBNISBERICHT

erarbeitet:

im Auftrag
der Stadt Frankfurt (O)

durch:

Planungsbüro
Dr. Freudenberg
Frankfurt (O)

November 1998 (ergänzt Sept. 2001)

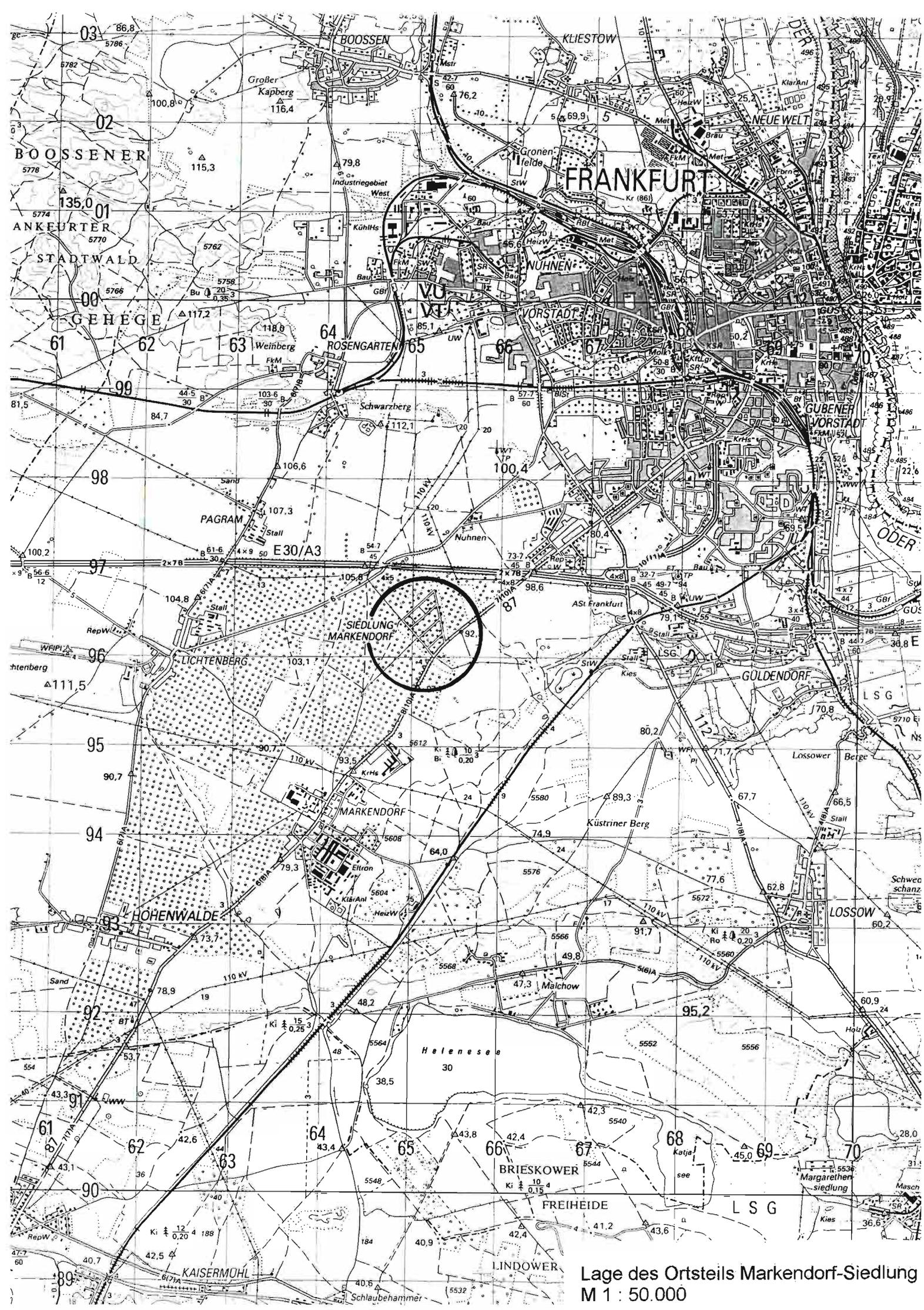
Inhaltsverzeichnis

(Karten und Pläne sind in verkleinerter Form in den Text integriert.)	Seite
Übersichtsplan Lage des Ortsteiles M 1 : 50.000	
1. Vorbemerkungen zur Aufgabenstellung und Spezifik der Planung	1 - 2
2. Zur Ausgangssituation	3 - 19
2.1 Bisherige Entwicklung der Siedlung	3 - 4
2.2 Das Umfeld der Siedlung	4 - 8
2.3 Analyseergebnisse des Bearbeitungsgebietes	9 - 19
3. Planungsansätze	20 - 22
3.1 Rahmensetzungen	20 - 21
3.2 Entwicklungsaufgaben	21
3.3 Ableitung eines Leitbildes für den Ortsteil Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung	22
4. Entwicklungskonzept	23 - 34
4.1 Einleitung	23
4.2 Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse	23 - 27
4.3 Lärmschutz	28 - 30
4.4 Bauliche Ergänzungen und Abrundungen des Gebietes	30 - 33
4.5 Gestaltung und Pflege des Ortsbildes	33 - 35
5. Schlußfolgerungen und Maßnahmenübersicht	36 - 40

Quellenverzeichnis

Anhang

1. Beratungen und Bürgerversammlungen zur Rahmenplanung
2. Verdeutlichung zum Text Seite 4 zum Thema "Erhaltung des Gemeinschaftsgefühls"
3. Auszug aus dem Schalltechnischen Gutachten "Verkehrslärm Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung", Mai 1998



Lage des Ortsteils Markendorf-Siedlung
M 1 : 50.000

1. Vorbemerkungen zur Aufgabenstellung und Spezifik der Planung

Die Bearbeitung der Rahmenplanung für den Ortsteil Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung basiert auf dem zwischen der Stadt Frankfurt (O) und dem Planungsbüro geschlossenen Vertrag vom 25. 11. 1997/ 3. 12. 1997.

Die Aufgabenstellung umfaßt folgende Hauptpunkte:

Aufgabenstellung

- Bestandsanalysen zu Eigentumsverhältnissen, Nutzungsarten, Erschließung, Ortsbild und den Beziehungen zum Umland und zur Gesamtstadt;
- Analyse städtebaulicher, erschließungstechnischer u. a. Defizite, Konflikte und Bedarfsbereiche;
- Leitlinien zur städtebaulichen Entwicklung, Funktion, Erschließung und Gestalt des Ortsteils;
- Maßnahmenkatalog für Erneuerungs- und Entwicklungsmaßnahmen einschließlich von Vorschlägen zum Schutz vor Lärm.

Die inhaltliche Durchdringung der Planungsaufgabe erfolgte durch eine Vielzahl von Besichtigungen, Gesprächen und Beratungen vor Ort (siehe Anhang). Daraus zeichneten sich insgesamt folgende Problemschwerpunkte ab, die aus Sicht der Bewohner schrittweise einer Lösung zugeführt werden sollen:

1. Verbesserung der inneren Verkehrsverhältnisse
2. Minderung der Lärmimmissionen
3. Regulierung der Regenwasserableitung (in Teilbereichen)
4. Klärung der Perspektive für den Siedlungsteil südlich der Bundesstraße B 87

Zur Spezifik der Planung:

Von den 10 Ortsteilen der Stadt Frankfurt (O) hat Markendorf/Siedlung das jüngste Bestandsalter. Jeder Ortsteil hat seine eigene Identität, die es zu erhalten gilt.

In den historisch älteren Ortsteilen, den ehemaligen Dörfern, stehen in der Regel die Gewinnung von Bauflächen für den Einfamilienhausbau, die Erhaltung der Arbeitsplätze, die Sicherung der infrastrukturellen Versorgung und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen für das jeweilige Gebiet stärker im Vordergrund.

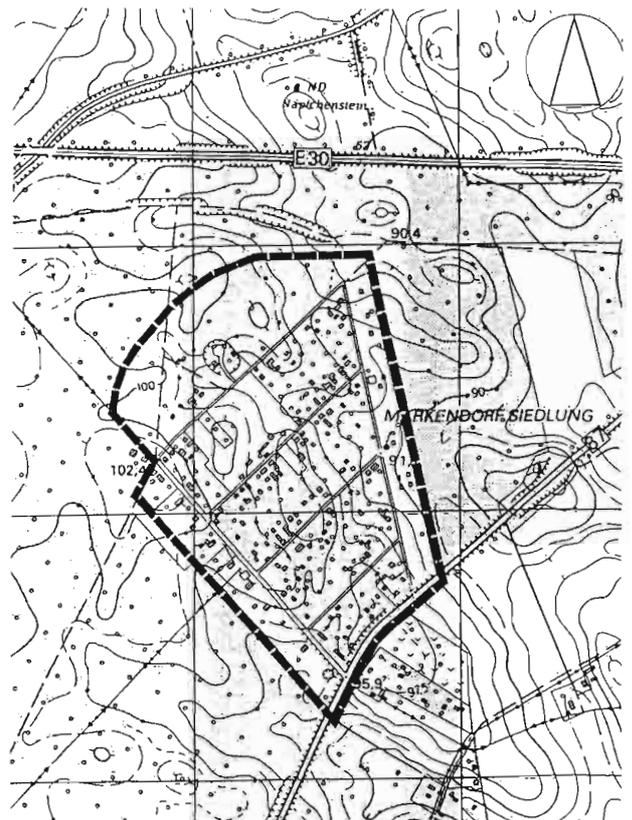
In Markendorf-Siedlung, einem relativ homogenen Wohngebiet, geht es vor allem um die Bewahrung der besonderen Wohnform einer Gartensiedlung am Stadtrand und um die verträgliche Integration in das völlig gewandelte Umfeld.

Die Rahmenplanung besitzt als informelle Planung keine Rechtswirkung. Sie dient aber als Entscheidungsgrundlage der Stadt für künftige Planungen und Maßnahmen, die das Gebiet betreffen. Zugleich ist damit dem Siedlerverein, der sich für die Interessen des Ortsteils einsetzt, eine grundlegende Orientierung für die Entwicklung des Ortsteils an die Hand gegeben.

Die Planung beschränkt sich in ihren vertiefenden Analysen und Untersuchungen auf das vertraglich abgegrenzte Bearbeitungsgebiet, bezieht aber das Umfeld, insbesondere auch den Siedlungsteil südlich der B 87, in die Betrachtungen ein.

Abgrenzung des Bearbeitungsgebietes gemäß Vertrag vom 3.12./25.11.1997, Anlage 1

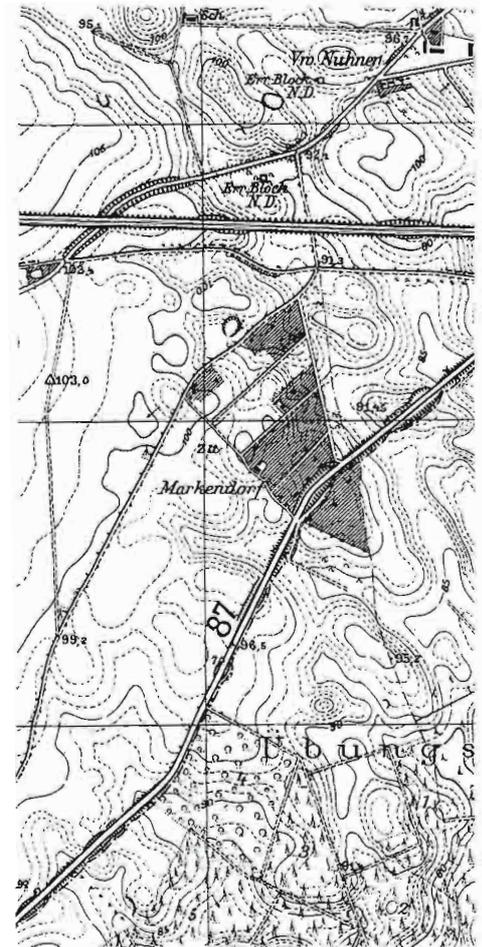
Spezifik



2. Zur Ausgangssituation

2.1 Bisherige Entwicklung der Siedlung

Die Geschichte des auch heute noch jüngsten Ortsteils begann 1931. Zu dieser Zeit wurde durch staatlich gelenkte Initiativen eine Ansiedlung im ländlichen Raum gefördert, um der Landflucht entgegenzuwirken (Reichssiedlungsgesetz). Durch Landverkauf des Gutes Markendorf begann 1933 eine schrittweise Bebauung des annähernd viereckigen Areals, das noch heute die äußere Form des Ortsteils bestimmt. Nach der ersten Bautätigkeit (8 verstreute Häuser an der Müllroser Chaussee, im Stillen Weg, Maulbeerweg, Lehmweg, Stachelbeerweg und Neubauernweg) bis 1934 folgte eine weitere Etappe 1938 mit ebenfalls 8 Häusern. Nach dem 2. Weltkrieg, der der Siedlung schwer zugesetzt hatte, erfolgte der Wiederaufbau der zerstörten Häuser und die Bebauung des Neubauernwegs. Im Jahre 1947 kam es zur Eingemeindung der bis dahin zu Markendorf gehörenden Siedlung in das Stadtgebiet von Frankfurt (O). Ein wesentlicher Eingriff war die 1970 getroffene Entscheidung der Stadt, keine weiteren Wohnhäuser in Markendorf-Siedlung zu genehmigen und künftig nur die Anlegung von Kleingärten zuzulassen, so daß anschließend eine große Anzahl von Gartenparzellen mit Lauben und Bungalows entstanden. Sie sind beispielsweise heute noch östlich des Maulbeerweges häufig anzutreffen. Erst ab 1991 wurde diese Entwicklung beendet, indem die Errichtung neuer Wohngebäude wieder möglich wurde. Die Siedlung erhielt 1990 einen neuen Status im gesamtstädtischen Rahmen, indem sie als eigenständiger Ortsteil eingefügt wurde. Die Einwohnerentwicklung des Ortsteils seit 1933 ist rechts gekennzeichnet.



Ausschnitt aus der top. Karte. Ausgabe 1942

1933	1 Familie
1991	188 Einwohner
31.12.1995	220 Einwohner
31.12.1996	263 Einwohner
31.12.1997	310 Einwohner

Die Altersstruktur des Ortsteils verhält sich in ihrer Beziehung zur Gesamtstadt und in ihrer Dynamik wie folgt (31. 12. 1997, klein darunter 31. 12. 1996)

	gesamt	0 - 15	16 - 65	über 65 Jahre
Gesamtstadt	77.379	13.210 (17,1 %)	55.600 (71,8 %)	8.569 (11,1 %)
	81.736	14.535 (17,8 %)	58.802 (71,9 %)	8.399 (10,4 %)
kompakte Stadtbebauung	71.408	13.488 (17,8 %)	54.771 (71,9 %)	8.031 (11,2 %)
	76.137			7.878 (10,3 %)
Ortsteile ges.	5.971	1.080 (18,1 %)	4.353 (72,9 %)	538 (9,0 %)
	5.599	1.047 (18,7 %)	4.031 (72,0 %)	521 (9,3 %)
Ortsteil Markendorf-Siedlung	310	43 (13,9 %)	235 (75,8 %)	32 (10,3 %)
	263	39 (15 %)	193 (73,3 %)	31 (11,7 %)

Anmerkung zum Bodendenkmalschutz: Im Bereich der Siedlungsfläche des Ortsteils befinden sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit Bodendenkmale.

Insgesamt ist die Ortsgeschichte durch eine deutliche Interessenvertretung und durch ein noch heute wirksames Gemeinschaftsgefühl gekennzeichnet, das seine Wurzeln in den 2 schwierigen Anfangsjahrzehnten der Siedlung hat. Gegenseitige Hilfe und Rücksichtnahme hatten sich bewährt und werden auch heute von den Zugezogenen erwartet, wie die Presse-Wortmeldung vom 21.1.97 (MOZ) zeigt, siehe Anlage.

2.2 Die Beziehung zur Gesamtstadt und das Umfeld der Siedlung

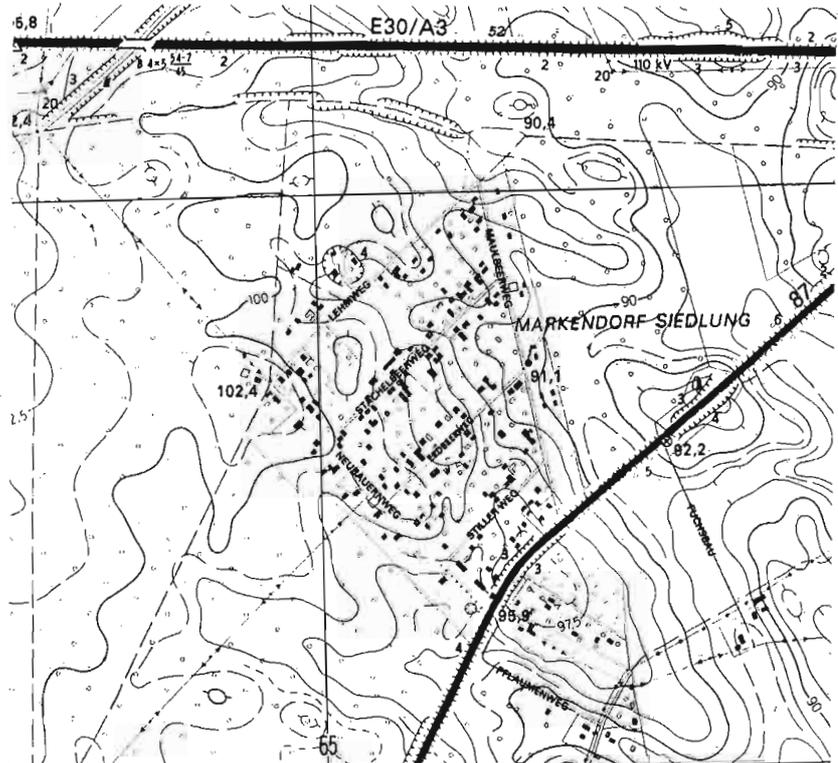
Bis in die 30er Jahre gehörte das heutige Siedlungsgebiet noch zum ausgeprägten Landschaftsraum, der zunächst auch durch die Reichsautobahn noch nicht geteilt war. Gegenüber den Anfängen der Bebauung bis hin zum Stand 1990 und der heutigen Situation ist ein totaler Wandel des Umfeldes eingetreten.

Neben dem Ausbau der überörtlichen Verkehrsstrassen (der Autobahn, der Bundesstraßen 87 und 112) zählen hierzu die beiden Gewerbegebiete Technologiepark Ostbrandenburg und Markendorf mit ihren Erschließungssystemen und den teilweise bereits errichteten Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Institutsgebäuden (Siehe auch folgendes Blatt). Die parkartige Gestaltung dieser Gewerbegebiete - insbesondere des Technologieparks Ostbrandenburg und seines ausbaufähigen Wegenetzes - bieten den Ansatz zur sinnvollen Verknüpfung von Siedlung und Umfeld (Grünstrukturen, Räd- und Fußgängerwege).

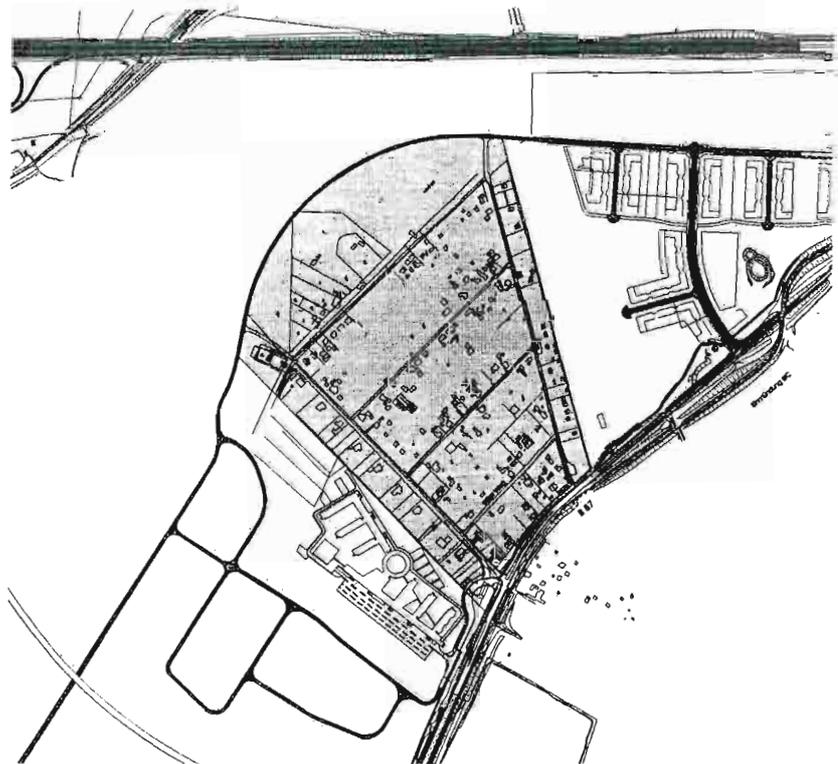
Der Stadtkern (Oderturm) liegt nur 6 km entfernt und ist durch die Verkehrsstrasse Bundesstraße 87/Straßenbahn fast geradlinig erreichbar. Sieht man von der Autobahn und erhaltenen Grünzäsuren ab, ist eine Verknüpfung der städtebaulichen Bestandteile bis zum Gewerbegebiet Markendorf nahezu erreicht.



Die topografische Karte mit Stand von 1987 zeigt ein von Grün umgebenes Siedlungsgebiet, d. h. den damals noch an nähernden Ausgangszustand



Die städtebauliche Entwicklung von Frankfurt (O) in westliche Richtung mit dem Aufbau einer wirtschaftsnahen Infrastruktur integriert heute die Wohnsiedlung als "grüne Insel" der Stadtrandzone. Zum Ortsteil als Wohnbezirk (Nr. 906) gehören auch der Technologiepark Ostbrandenburg und das Gewerbegebiet Markendorf.



Eine Übersicht zu den vorhandenen und geplanten Verkehrsanlagen im Umfeld von Markendorf-Siedlung ist auf dem folgenden Blatt dargestellt.

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Übersicht zu den vorhandenen und geplanten Anlagen des Verkehrs im Umfeld der Siedlung
November 1998

Legende

-  Bundesautobahn A12
-  Bundesstraße
-  Erschließungsstraßen von Gewerbegebieten, vorhanden
-  " " geplant / im Bau
-  Korridor für Oder - Lausitz - Trasse
-  Verkehrsanlagen der Landesversicherungsanstalt
-  Betonschutzwand (u.a. Lärmschutz), geplant
-  Straßenbahn
-  Fahrweg
-  Radweg / Gehweg, vorhanden
-  " " geplant / im Bau
-  Vorschlag für Ergänzungen für Radwege / Gehwege
-  Wohngebiet Markendorf / Siedlung (gemäß Bauflächendarstellung Flächennutzungsplan - Entwurf)
-  Straßenbahnhaltestelle





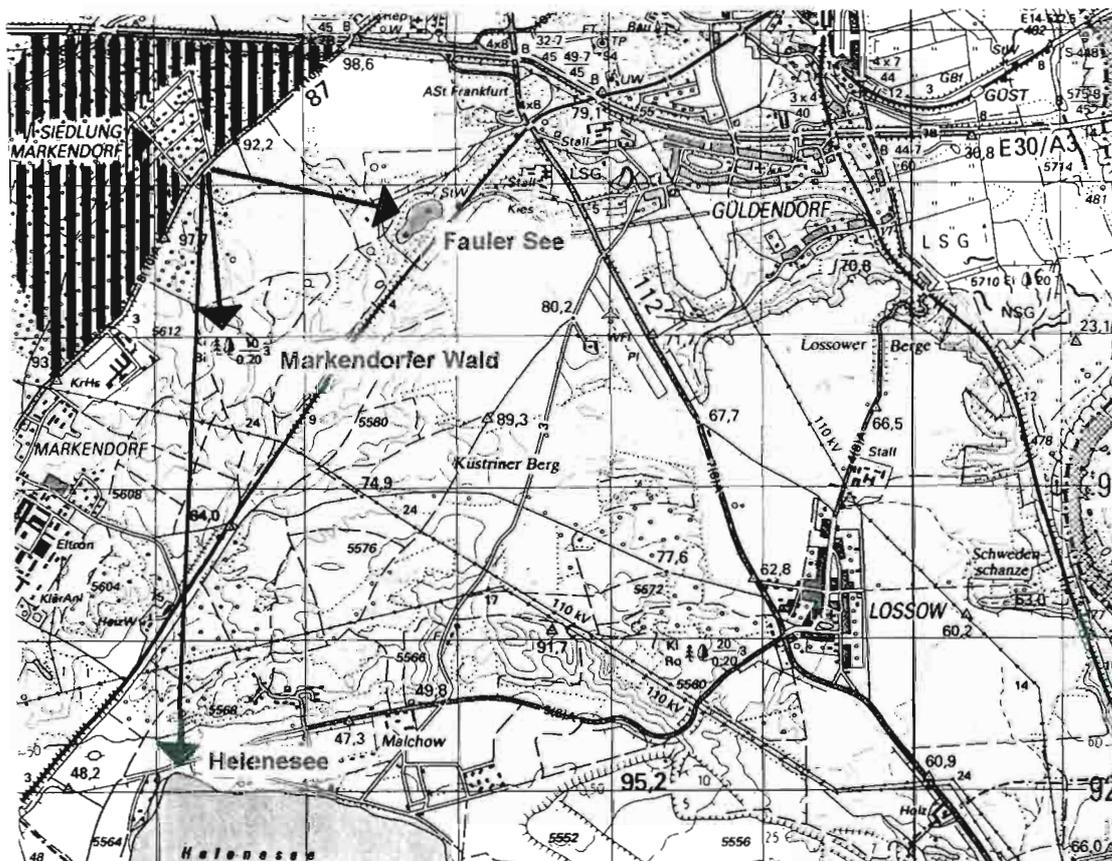
Pflaumenweg

Der zum Ortsteil gehörende Bereich südlich der Müllroser Chaussee besteht nicht aus einer zusammenhängenden Bebauung, so daß hier städtebaurechtlich von einem Siedlungssplitter im Außenbereich ausgegangen wird.

Im Anschluß an diese punktuelle Bebauung im Pflaumenweg und Fuchsbau ist dort die einzige Verbindung zur freien Landschaft noch gegeben. Von hier aus bestehen Wegebeziehungen zu dem für den Landschaftsschutz und die Erholung wertvollen Bereich "Fauler See", der in einem halbstündigen Fußweg erreichbar ist sowie zum Markendorfer Wald und weiter zum Landschaftsschutzgebiet um den Helene-See.

Insgesamt ist der Landschaftsraum im Süden von Markendorf-Siedlung durch ein landschaftliches Band gekennzeichnet, das von der Oder über Lossow und Guldendorf bis zum Markendorfer Wald reicht. Insbesondere das Gebiet um den Faulen See ist für interessierte Wanderer durch einen Naturlehrpfad bereits heute ein besonderer und nahe gelegener Anziehungspunkt. Von Bewohnern der Siedlung gab und gibt es deshalb immer wieder Bemühungen, die Wegeverhältnisse für Radfahrer und Wanderer zu verbessern.

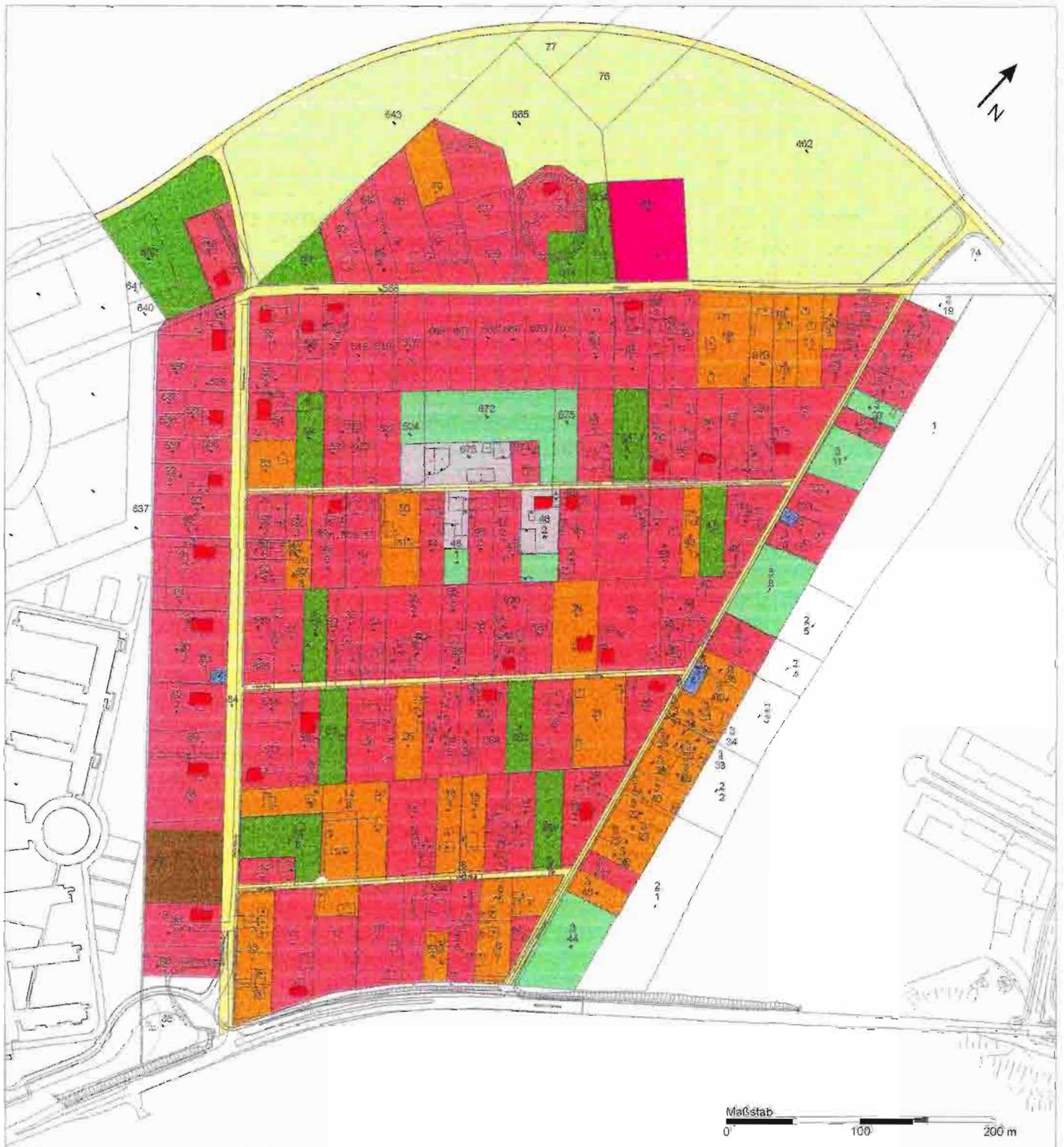
Landschaftsraum



Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Karte der Flächennutzung

Stand: November 1998



LEGENDE

Wohngrundstücke

Gemeinbedarfsfläche

Gaststätte/Beherbergung

Gewerbefläche

Wochenendhausgrundstück

Gartengrundstück

Wiese

Landwirtschaftsfläche

Stadttechnik / Löschwasser

Verkehrsfläche

Vor 1955 errichtete ortstypische Wohngebäude

2.3 Analyseergebnisse des Bearbeitungsgebietes

Städtebauliche Struktur, Flächennutzung und soziale Infrastruktur

Die Flächengröße des Bearbeitungsgebietes beträgt 34 ha. Das städtebauliche Erscheinungsbild der Siedlung ist durchaus als planmäßige Anlage mit seinem parallelen Wegesystem und einer sammelnden Spange (Neubauernweg) anzuerkennen. In der ersten Bauetappe soll sogar die Gebäudeform vorgeschrieben gewesen sein. Die Eingeschossigkeit ist bis heute eingehalten worden und somit eindeutig prägend. Das ursprünglich nach ländlichen Erfordernissen angelegte Erschließungssystem ist dem heutigen Verkehrsaufkommen wie auch dem Fahrverhalten nicht mehr gewachsen, so daß eine verkehrsorganisatorische Neuordnung und Konzipierung der Gestaltung des Straßennetzes notwendig ist. Das vorhergehende Blatt gilt einem Gesamtüberblick über die im Untersuchungsgebiet vorgefundene Flächennutzung.

Als grundlegende Nutzungsart ist trotz einzelner Einlagerungen ein Kleinsiedlungsgebiet nach § 2 der Baunutzungsverordnung festzustellen, d. h. vor allem einzeln stehende Wohnhäuser mit kleinen Nebengebäuden und relativ großen Nutzgärten bestimmen das Gebiet. Die vorhandene und zugleich gebietstypische Grundflächenzahl (GRZ) innerhalb der Fläche zwischen Neubauernweg, Lehmweg, Maulbeerweg und Stilem Weg beträgt 0,1, d. h. 10 % der Grundstücksfläche sind durch das Gebäude und seine Nebenanlagen in Anspruch genommen (siehe auch Luftbild).

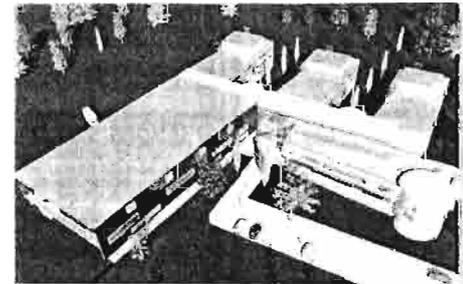




Die von 1970 an festgelegte Einschränkung der Entwicklung auf Kleingärten ist inzwischen der Umnutzung oder dem Neubau auf diesen Grundstücken teilweise gewichen.

Eine Besonderheit der Flächennutzung stellen die beiden Betriebe Helmut Leu GmbH, ein Schmiede- und Schlossereiunternehmen mit ca. 10 Arbeitsplätzen und Winkler-Elektronik mit ca. 2 Arbeitsplätzen im Stachelbeerweg dar. Weitere Gewerbe- und Handwerksbetriebe sind, abgesehen von einer Pension, im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden. Südlich der Müllroser Chaussee existiert der Landschaftspflegehof "Fuchsbau". Im Umfeld der Wohnbebauung befinden sich die Arbeitsstätten der Landesversicherungsanstalt, des Gewerbegebietes Markendorf und des Technologieparks Ostbrandenburg, wo zur Zeit der Neubau des Instituts für Halbleiterphysik erfolgt. (siehe Modell)

Gewerbe/Arbeitsstätten



Zur Zeit sind im Bearbeitungsgebiet ca. 115 Wohnhäuser vorhanden. Ca. 1/4 davon sind bereits vor 1955 errichtet worden, was für eine eventuelle Förderungsfähigkeit als Dorf-erneuerungsmaßnahme Bedeutung hat und deshalb auf der Karte der Flächennutzung gekennzeichnet wurde.

Die Flächenpotentiale zur Ergänzung und Abrundung des Gebietes sind auf der folgenden Karte der potentiellen Baugrundstücke dargestellt und umfassen drei Kategorien:

- völlig unbebaute Grundstücke, die bei Einschränkung der Gartennutzung durch ein Wohnhaus bebaubar sind;
- Gartengrundstücke, die durch kleinere Gebäude (Garagen und/oder Bungalow u. ä.) zur Zeit bebaut sind und sich zu einem Wohnhausstandort weiterentwickeln können;
- bedingt bebaubare Grundstücke, die nur durch eine Bebauungsplanung nach dem Baugesetzbuch für die Errichtung von Wohngebäuden nutzbar gemacht werden können, wobei hier vor allem auch die Fragen des Immissionsschutzes zu bewältigen sind.

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Karte der potentiellen Baugrundstücke

Stand: November 1998



LEGENDE

 Gartengrundstücke ohne bauliche Nutzung

 Grundstücksstreifen für Randbebauung mit besonderen Anforderungen an Entwurf und Schutz vor Lärm (Bedingung: Baurecht)

 Gartengrundstücke mit baulicher Nutzung

 bedingt bebaubare Grundstücke (Lärmschutzvorkehrung, Nachweis)



Die im Neubauernweg neu errichtete Pension Leu (17 Betten) mit Gaststätte (50 Plätze) ist zugleich Bestandteil der sozialen Infrastruktur im weiteren Sinne. Eine bedeutende Gemeinschaftseinrichtung stellt der Dorfspiel- und Freizeitplatz "Siedlertreff" am Lehmweg (Sh. Bild oben) dar. Hier befinden sich Räumlichkeiten für das Gemeinschafts- und Vereinsleben, insbesondere auch für Kinder und Jugendliche (täglich zugänglich) und ein gepflegtes ausgedehntes Außengelände.

Soziale Infrastruktur

Die Versorgung der Bewohner erfolgt im übrigen sowohl im Umfeld (Sparkasse und Pennymarkt im sehr nahe gelegenen Technologiepark Ostbrandenburg) als auch im Dorf Markendorf und im Stadtteil Süd, die durch die Straßenbahn bzw. Straßenanbindung gut erreichbar sind.

Aus Markendorf-Siedlung besuchen zur Zeit 30 Schülerinnen und Schüler eine Frankfurter Schule, 7 davon die 6. Grundschule im Weinbergweg und 23 die 7. - 13. Klasse an verschiedenen Schulstandorten. Sie nutzen die Straßenbahn oder werden privat gefahren. Die Benutzung des Fahrradwegs ist zu gefährlich, da der Radweg nur bis zur Autobahnbrücke existiert.

Eigentumsstruktur

Ein Blick auf die Karte der Eigentumsverhältnisse (siehe folgendes Blatt) zeigt, daß der allergrößte Teil der Grundstücke sich in Privateigentum befindet, nur die drei Straßen Neubauernweg, Lehmweg und Maulbeerweg sowie die Fläche des "Siedlertreffs" sind im kommunalen Besitz. Als dritter Eigentümer besitzt die Markendorfer Verwaltungsgesellschaft mbH in den Randzonen der Siedlung größere Flächen. Die 3 Erschliessungsstraßen Stiller Weg, Erdbeerweg und Stachelbeerweg sind Eigentümerwege und gelten als sonstige öffentliche Straßen gemäß BbgStrG Pos.3.

Eigentumsverhältnisse

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Karte der Eigentumsverhältnisse

Stand: 22.04.1998



LEGENDE

- | | | | |
|---|--|--|--|
|  | Stadt Frankfurt (Oder) |  | Landesversicherungsanstalt Brandenburg |
|  | Markendorfer Verwaltungsgesellschaft mbH |  | Privateigentum |

Erschließung

Die äußere Verkehrserschließung des Gebietes bzw. Anbindung des Ortsteiles an das städtische Straßen- und ÖPNV-Netz muß als sehr günstig beurteilt werden.

Ein Defizit ergibt sich lediglich zum nahen Umfeld, d. h. es fehlen geeignete Wege zu den Versorgungseinrichtungen im Technologiepark Ostbrandenburg, zum Dorf Markendorf (Radwege) und zum Stadtteil Süd.

Die zur Zeit unbefriedigende Querungsmöglichkeit der Bundesstraße 87 für Straßenbahnbenutzer, Radfahrer und Fußgänger wird durch die Errichtung einer Signalanlage demnächst behoben werden.

Erhebliche Mängel und Gefahren sind jedoch im inneren Straßenerschließungsnetz vorhanden. Mit der Erneuerung des Neubauernwegs wird ein erster wichtiger Schritt zu ihrer Beseitigung gegenwärtig unternommen.

Insbesondere die Befahrbarkeit des Maulbeerweges (siehe Bild oben rechts) und des Erdbeerweges ist durch eine desolante Fahrbahnoberfläche (sand- und lehmhaltige Wege) beeinträchtigt.

Unfallgefahren sind vor allen Dingen auf dem Lehmweg (Bild rechts) durch den geraden und glatten Fahrbahnausbau, der hier einen Anreiz zum Schnellfahren bietet sowie die dort notwendige Querung zum Spielplatz am "Siedlertreff" durch Kinder vorhanden. Weiterhin ist die noch bestehende Anbindung des Maulbeerweges an die Müllroser Chaussee mit ihrer Querung des Radweges für Abbieger und Radfahrer eine Gefahrensituation.

Eine Übersicht zu den Straßenverhältnissen ist der Karte der Erschließung (Seite 16) zu entnehmen.

Die Unfallgefahren sind auch auf der Karte der Gefahren, Konflikte und Mängel (Seite 19) dargestellt.

Straßen- und Wegeerschließung



Einfahrt Maulbeerweg mit Radweg

Die Wegeverhältnisse im Siedlungsteil südlich der Müllroser Chaussee sind teilweise Instandsetzungsbedürftig.

Auf der Karte der Erschließung ist der Bestand an stadttechnischen Anlagen und Netzen des Bearbeitungsgebietes dargestellt. Demnach ist das gesamte Gebiet heute durch die Versorgungsnetze: das Elektrizitätsnetz (seit 1936), das Trinkwassernetz (1952, 1983-86 neu verlegt), das Erdgasnetz (1994) und das Telefonnetz (1992/93) vollständig und ausreichend gut erschlossen. Ein Abwassernetz ist schrittweise im Aufbau begriffen (im Lehmweg vorhanden, im Neubauernweg im Bau). Auch eine Straßenbeleuchtung ist weitgehend installiert, teilweise noch durch Freileitungen gemeinsam mit Eit-Freileitungen.

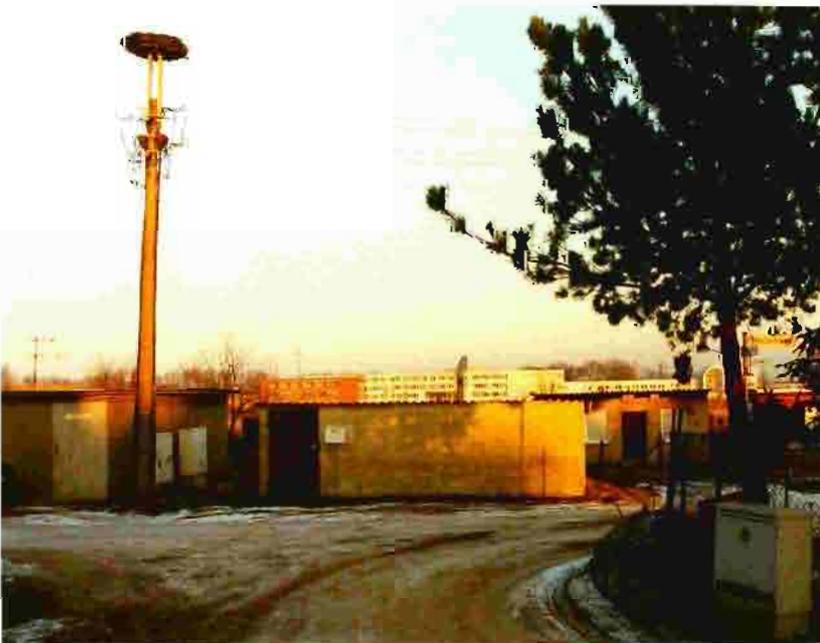
Das alte Wasserwerk im Maulbeerweg ist aufgegeben worden und kann abgetragen werden. Jedoch besteht für den daneben liegenden Notwasserbrunnen (Brunnen-Nr. 400 Altes Wasserwerk Erdbeerweg/Maulbeerweg) Bestandsschutz. Im Planbereich sind keine Grundwasser- bzw. Grundwasserbeschafftheitsmessstellen vorhanden.

Der ebenfalls im Maulbeerweg vorhandene Trafo ist technisch noch nicht erneuerungsbedürftig. Der Austausch durch eine neue kleine Station ist zur Zeit nur langfristig anzunehmen. Im Zuge von Straßenbaumaßnahmen, d. h. zur Zeit für den Neubauernweg und den Maulbeerweg zutreffend, ist eine Verkabelung der Freileitungen notwendig.

Ebenso ist bei Instandsetzungs- oder Erneuerungsarbeiten der Straßen zu prüfen, inwieweit eine Zwangsentwässerung des Regenwassers vorgesehen werden muß. Dies trifft insbesondere für den Stachelbeerweg und den Erdbeerweg zu, wo zur Zeit bei starkem Regen erhebliche Wasser- und Sandansammlungen eintreten (Regenentwässerungsleitungen sind bereits im Lehmweg vorhanden und im Neubauernweg geplant).

Im Osten tangiert der sogenannte Medienring das Untersuchungsgebiet. In diesem vorgesehenen Korridor für Primärleitungen liegt zur Zeit nur die Erdgashauptleitung.

Stadttechnische Netze und Anlagen

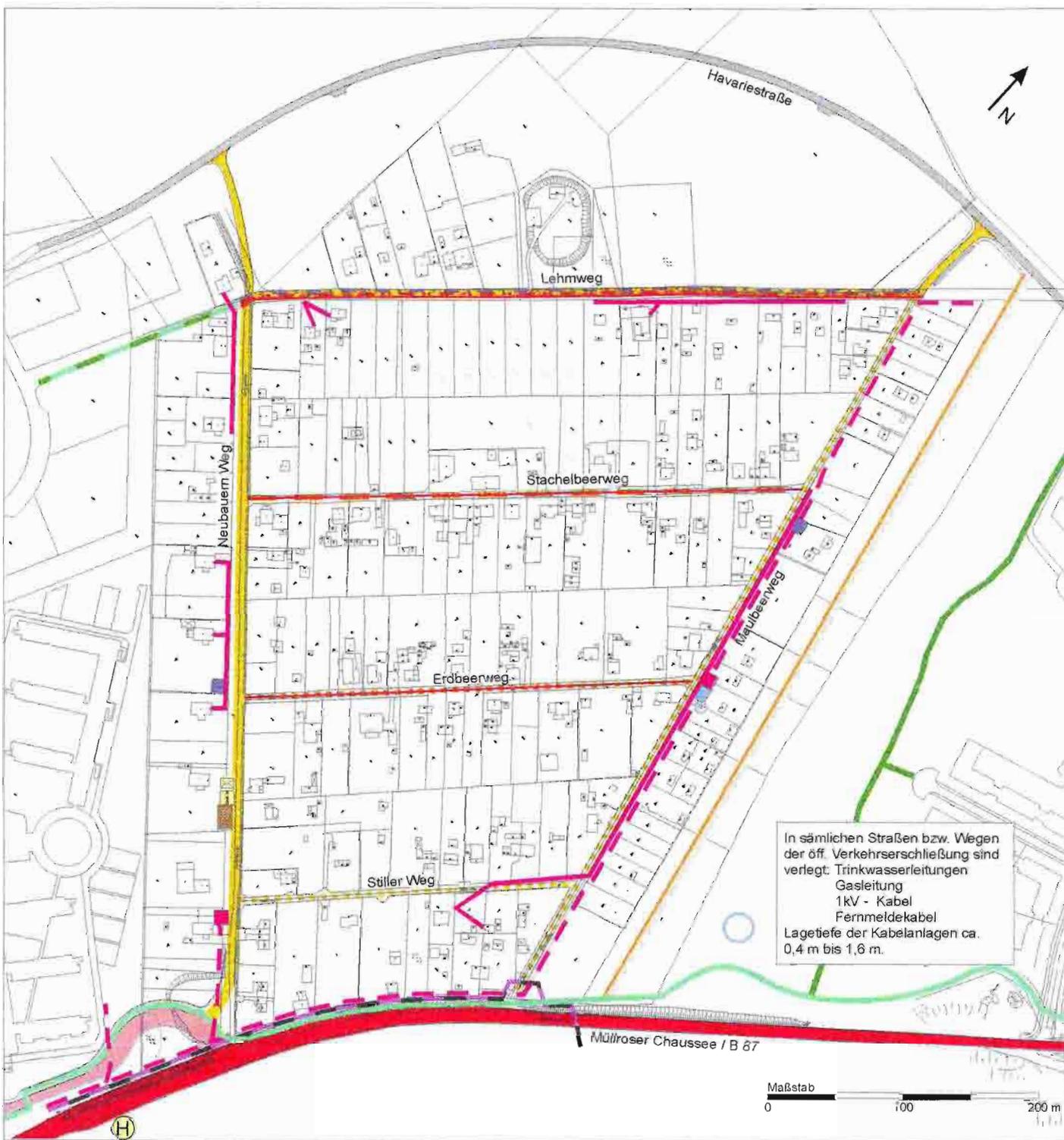


Trafostation, altes Wasserwerk, Telefonverteiler und Freileitungsmast mit Straßenbeleuchtung (und einzigem Storchennest) im Maulbeerweg/Mündung Erdbeerweg

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Karte der Erschließung

Stand: September 1998



LEGENDE

	Hauptverkehrsstraße		Radweg		Löschwasserzisterne
	Sammelstraße		Medienring z.Zt. m. Gasleitung		Trafostation
	Havarierstraße		Schmutzwasserleitung		Wasserwerk
	Anliegerstraße mit Durchgangsverkehr		Regenwasserleitung		Abfall - Sammelplatz
	Anliegerstraße (mit Fahrbahndecke)		1kV - Freileitung		Notwasserbrunnen
	Anliegerstraße (mit provisorischer Fahrbahndecke)		20kV - Kabel		Sickerbecken
	Anliegerstraße (ohne Fahrbahndecke)		Fernmeldekabel		Postkasten
	Weg / Fußweg		Stadtbeleuchtung - Erdkabel		Straßenbahnhaltestelle



Natur und Landschaft

Der Ortsteil Markendorf-Siedlung besitzt kaum traditionell-dorftypische Züge, er zeichnet sich aber durch eine reiche Gartenstruktur und hohe Artenvielfalt aus. Infolge der Stadtausdehnung seit 1990 hebt sich die Siedlung von den benachbarten Nutzungen deutlich ab und bildet einen flächigen Verbund von Obst- und Ziergartenkulturen. Vereinzelt sind Rasen- und Ruderalflächen eingelagert. Neben der Singvogelwelt ist vor allem auf ein Storchenpaar hinzuweisen (Maulbeerweg). Im Neubauernweg existieren straßenbegleitende Gehölze, jedoch ohne Planmäßigkeit (sh. Bild oben). Sie werden in die Straßenplanung einbezogen. Außer den zwei Löschteichen kommen im Gebiet keine Gewässer vor.

Gartenstruktur

Die Restflächen nordwestlich des bebauten Siedlungsgebietes werden landwirtschaftlich genutzt, was sich vorteilhaft für das Landschaftsbild auswirkt. Eine weiträumige Öffnung zur Landschaft besteht jedoch nur nach Südosten. Die unmittelbar südlich der Müllroser Chaussee anschließende Übergangszone mit ihren Gärten, Landwirtschaftsflächen und Gehölzbereichen gehört zum "Äußeren Mantel" der Stadt (sh. Landschaftsplan) und soll den Stadtrand markieren. Südlich davon beginnt das Landschaftsschutzgebiet "Fauler See", das das geplante Naturschutzgebiet "Fauler See/Tzschetschnower Heide" einschließt. Bedingt durch die jahrzehntelange militärische Inanspruchnahme von wesentlichen Teilen dieses Landschaftsraumes, die eine land- und forstwirtschaftliche Nutzung ausschloß, haben sich Sukzessionsstadien entwickelt, die für den Naturschutz von hohem Wert sind. Auf diesem Hintergrund erfolgt im Landschaftsraum Fauler See/Markendorfer Wald zur Erhaltung von Lebensgemeinschaften und -stätten wildlebender Tier- und Pflanzenarten und wegen ihrer Seltenheit, Vielfalt und besonderen Eigenart die einstweilige Sicherstellung als Naturschutzgebiet.

Übergangszone zur Landschaft

Naturschutz



Blick in Richtung Fuchsbau/ Fauler See

Problemsituationen

Zu den bereits genannten Schwerpunktaufgaben des Gebietes aus Sicht der Bewohner (siehe Pkt. 1) wurden weitere erkennbare Gefahren, Konflikte, Mängel und Defizite in einer Übersichtskarte zusammengefaßt (siehe Blatt 19). Neben den bereits oben angeführten Problemen der Verkehrserschließung ist auch der Verlärmungseinfluß von der Autobahn A 12 und der Bundesstraße B 87 näher betrachtet worden. Aus einer gutachterlichen Beurteilung der schalltechnischen Bedingungen ergeben sich Immissionsbelastungen des Wohngebietes, die die schalltechnischen Orientierungswerte im gesamten Bearbeitungsgebiet für Verkehrslärm nach DIN 18005 Abs. 3 an allen Stellen am Tag und in der Nacht deutlich überschreiten. Auch nach den Berichten der Bewohner sind bei entsprechenden Windrichtungen starke Lärmgeräusche insbesondere in den Randzonen zu hören. Dies ist um so problematischer, als daß dies auch nachts zutrifft. Als zusätzliche Lärmquelle zu nennen ist der ca. 5 km südlich gelegene Hubschrauberlandeplatz des Klinikums.

**Lärm-
immissionen**

Außerdem wird in der folgenden Karte der Gefahren, Konflikte und Mängel auch auf Nutzungsprobleme, unansehnliche Bereiche und Gestaltungsaufgaben hingewiesen (z. B. Gebäudehülle des "Siedlertreffs", Abriß des Wasserwerkes am Maulbeerweg, städtebauliche Maßstabsvermittlung zwischen dem Gebäudekomplex der Landesversicherungsanstalt und den Siedlungsgebäuden am Neubauernweg, siehe Foto unten). Aus der hier geschilderten und dargestellten Problemliste ergibt sich eine Erweiterung bzw. Präzisierung der Aufgabenstellung für diese Rahmenplanung, um planerische Lösungswege anzubieten.

**Problemliste
gemäß
Kartierung
(Legende)**

Die auf der Karte der potentiellen Bauflächen (S. 11) erfaßten "Baulücken" sind speziell in diesem Gebiet nicht negativ zu bewerten, da sie weder den Bebauungszusammenhang noch das städtebauliche Gefüge stören. Sie bilden aber gleichzeitig einen Hinweis auf mögliche Veränderungen im Siedlungsgebiet.

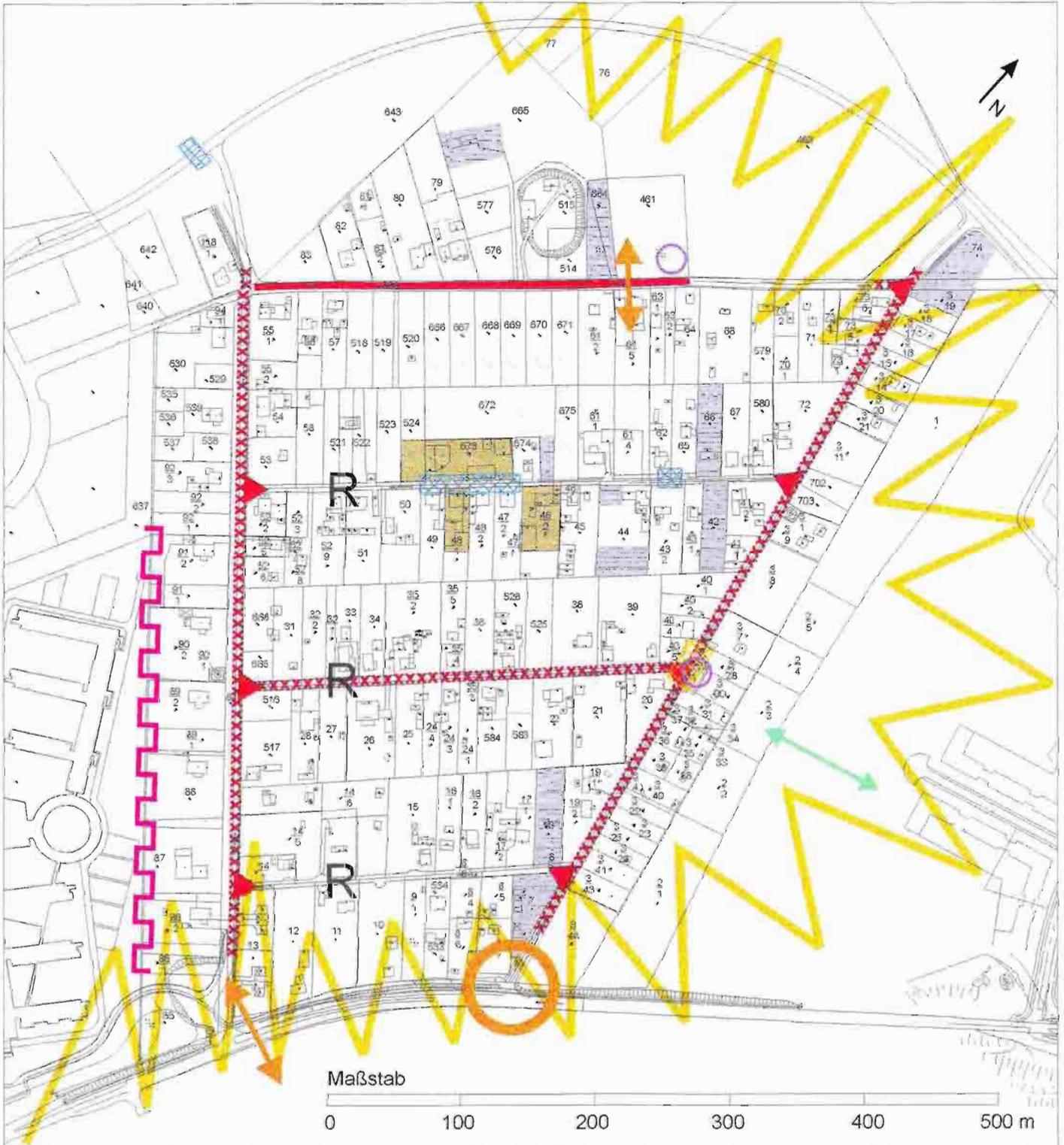


**Gestaltungsaufgabe
"Maßstabsvermittlung
durch
Großgehölzstreifen"**

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Karte der Gefahren, Konflikte und Mängel

Stand: September 1998



- LEGENDE
- desolate Verkehrsfläche
 - Verlärmungseinfluss (>60 dB am Tag)
 - Regenwassersammlung
 - gefährliche "Rennstrecke"
 - Nutzungsproblem
 - Sandanschwemmung
 - fehlende Einmündungsradien
 - unansehnlicher Bereich
 - Rechtlicher Klärungsbedarf der öffentlichen Verkehrsflächen
 - gefährvolle Fußgängerbeziehung
 - Gestaltungsbedarf
 - Fehlende Wegeanbindung
 - Gefahrenbereich für Fahrzeuge und Radfahrer
 - Maßstabsproblem

3. Planungsansätze

3.1 Rahmensetzungen

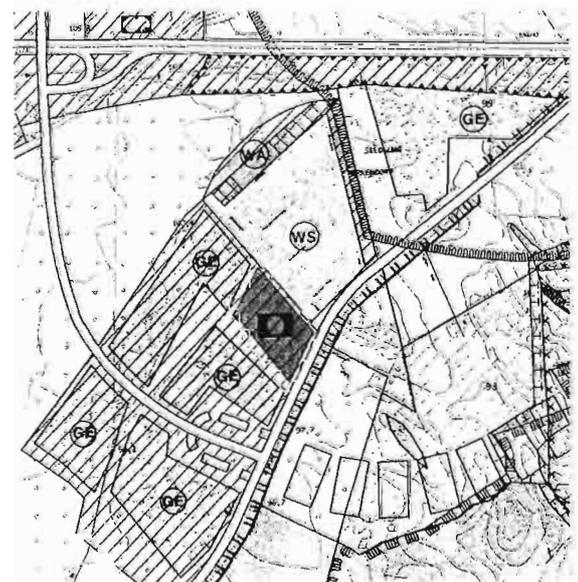
Aus übergeordneter Betrachtungsebene ist von der Funktion der Stadt Frankfurt (O) im Landesmaßstab auszugehen, wonach ihr eine besondere Aufgabe im Städtenetz zukommt, d. h. ein herausgehobenes Zentrum der regionalen Entwicklung zu sein (Regionales Entwicklungszentrum). Hiermit stehen die neuen Linienführungen und Anbindungen überörtlicher Straßen, die umfangreichen Bemühungen zur Ansiedlung von Arbeitsstätten und der Ausbau der Infrastruktur im engen Zusammenhang. Alle drei Aspekte wirken sich unmittelbar auf das Umfeld des Ortsteiles Markendorf-Siedlung aus. Planerische Grundlagen für diesen Prozeß bilden sowohl das 1994 verabschiedete Strukturkonzept als auch der Flächennutzungsplanungs-Entwurf sowie der zugehörige Landschaftsplan.

Darüber hinaus sind auch Bebauungspläne nach dem Baugesetzbuch und örtliche Planungen in der Umgebung des Ortsteils als Rahmensetzungen zu berücksichtigen (z. B. LVA, Technologiepark Ostbrandenburg). Als grundlegende Erkenntnis für die Entwicklung des Ortsteils Markendorf-Siedlung gilt deshalb, den vollzogenen städtebaulichen Strukturwandel des Umfeldes zu akzeptieren und die Verträglichkeit der Nutzungen zu sichern. Der Flächennutzungsplanentwurf hat hierzu die entsprechenden Gebiets-typen sowie Pufferzonen ausgewiesen (siehe rechts).

Aus dem Landschaftsplan Frankfurt (O), Teil 2 Planung geht hervor, daß zwischen der Siedlung und der offenen Landschaft klare Grenzen zu definieren sind (S. 88). Aus der Flächennutzungsplanung resultiert, daß zur Zeit keine Weiterentwicklung der Siedlungsansätze südlich der Müllroser Chaussee erfolgen soll. Hierfür sprechen sowohl die bereits genannten landschaftsplanerischen Gründe (klare Stadtrandausbildung / keine Verdichtung der Übergangszonen) als auch zunehmende Erfordernisse zum künftigen Ausbau und zur Unterhaltung

Übergeordnete Aspekte

FNP



Ausschnitt aus
FNP-Entwurf
Stand 9/98

der Infrastruktur (Straßen, Straßenbeleuchtung usw.), wenn der südlich der Müllroser Chaussee gelegene Bereich des Ortsteils als zusammenhängende Bebauungsstruktur entwickelt werden würde. Hinzukommt, daß der langfristig geplante Verlauf der neuen Bundesstraße 112 (Oder-Lausitz-Trasse) in seiner Linienführung noch unbestimmt ist und ein eventuell dann entstehender Konflikt nicht vorprogrammiert werden darf. Zum Zeitpunkt einer künftigen Klärung der Trasse und vor allem des nachvollziehbaren Bauflächenbedarfs aus gesamtstädtischer Sicht kann noch einmal geprüft werden, ob die Inanspruchnahme der Übergangszone zur Landschaft durch Bauvorhaben notwendig ist.

3.2 Entwicklungsaufgaben

Aus dem Ergebnis der Analysen zeichnen sich folgende allgemeine Aufgaben für das Bearbeitungsgebiet ab:

- Beseitigung bzw. Minderung von Gefahren, Konflikten und Mängeln
- Nutzung der Potentiale
- Erhaltung und Entwicklung der natürlichen Werte

Konkret bedeutet dies:

1. Minimierung der Verkehrsbelästigung und -gefahren innerhalb des Gebietes durch Neugestaltung des Straßennetzes
2. Minderung der Immissionen von außen
3. Regulierung und Ableitung des Regenwassers
4. Großgehölzbegrünung nach allen Seiten
5. Ergänzung der inneren Bebauung im Rahmen des Kleinsiedlungscharakters
6. Ortsverträgliche Einbindung der vorhandenen Gewerbebetriebe
7. Einhaltung von Gestaltungsregeln für Neubauten und Beseitigung bzw. Vermeidung von Schandflecken.

Aufgabenprogramm

3.3 Ableitung eines Leitbildes für den Ortsteil Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung

Markendorf-Siedlung ist erst in diesem Jahrhundert entstanden und gehört zu den kleinsten Ortsteilen der Stadt Frankfurt (O). Die Siedlung besitzt keine eigene soziale Infrastruktur und ist durch eine relative Homogenität seiner Nutzung ausgezeichnet. Der Kleinsiedlungscharakter mit typischer Gartendurchgrünung ist zu erhalten. Zur Einfassung des Gebietes nach Norden und Osten kann jedoch eine mehr geschlossene Bebauungsform hinzutreten. Besonders in den Randzonen sind alle Möglichkeiten des städtebaulichen Lärmschutzes zu nutzen (Abstände, Geschlossenheit, Begrünung).

Die bauliche Entwicklung des Ortsteiles ist auf das Areal nördlich der Verkehrsachse Bundesstraße 87/Straßenbahn zu beschränken.

Markendorf-Siedlung soll sich als eine grüne Insel des stadtnahen Wohnens im vorstädtischen Raum der achsenbezogenen Gewerbe- und Verkehrsanlagen behaupten und ihn bereichern. Eine Verdichtung der Bebauung durch Doppelnutzung der Grundstücke mit negativen Folgen für den spezifischen Wohnwert des Gebietes (Verlust der Durchgrünung, Anstieg des inneren Verkehrsaufkommens) ist zu vermeiden.

Die Erhaltung der vorhandenen Gewerbebetriebe (und ihrer Arbeitsplätze) muß auf dem Prinzip der gegenseitigen Rücksichtnahme beruhen. Ihre wesentliche Erweiterung soll unterbleiben; neue Gewerbenutzungen sind nicht in das Innere des Gebietes aufzunehmen.

Das Gebiet ist von Fremd- und Durchgangsverkehr freizuhalten und hinsichtlich des Fahrverhaltens der Anlieger zu beruhigen. Der günstige Anschluß an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs soll durch sichere und bequeme Wegebeziehungen zur Haltestelle weiter verbessert werden.

Die Versorgung mit Funktionen des Gemeinbedarfes ist auf den gemeinschaftsbildenden (alle Altersstufen) und gastronomischen Bedarf zu beschränken und wird im übrigen durch weiter auszubauenende Anbindungen zum Ortsteil Markendorf wie auch zum Technologiepark bzw. zum Stadtteilzentrum Süd gewährleistet. Die vorhandene ortstypische Bebauung mit eingeschossigen Massivhäusern und ziegelgedeckten Steildächern ist maßgebend für alle Neubauten innerhalb des Gebietes.

4. Entwicklungskonzept

4.1 Einleitung

Das Entwicklungskonzept beabsichtigt die unter Pkt. 3.2 genannte Aufgabenprogramm planerisch umzusetzen. Das vorliegende Konzept ist von einer Vielzahl von Beratungen mit dem Stadtplanungsamt und anderen Ämtern der Stadtverwaltung sowie mit Bürgern des Ortsteils diskutiert worden (Siehe Anlage). Hierbei wurde Konsens erzielt, jedoch bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Perspektive des Siedlungsteils südlich der Bundesstraße 87, wo insbesondere die betroffenen Bürger an einer Erweiterung der Bebauung interessiert sind.

Die planerische Aussage orientiert im Einklang mit dem Flächennutzungsplan-Entwurf jedoch ausschließlich auf Bestandsschutz, der die Instandsetzung und Modernisierung vorhandener baulicher Nutzungen einschließt.

Bei Nutzung der ausgewiesenen Bauflächenpotentiale nördlich der Müllroser Chaussee ist für den Ortsteil ein erheblicher Ansiedlungszuwachs möglich, ohne daß der Charakter des Gebietes gestört wird.

Von besonderer Bedeutung für die Aufwertung dieses Gebietes sind jedoch zunächst die vorgeschlagenen Schritte zur Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse sowie der Wegeanbindungen "nach außen".

4.2 Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse sowie der Wegeanbindungen

In der Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse liegt ein notwendiger Hauptansatz der künftigen Entwicklung des Ortsteils. Das ausgearbeitete Straßenverkehrskonzept (siehe folgendes Blatt) weist als System aus, daß der Neubauernweg die innere Sammelstraße für die Verkehrserschließung des

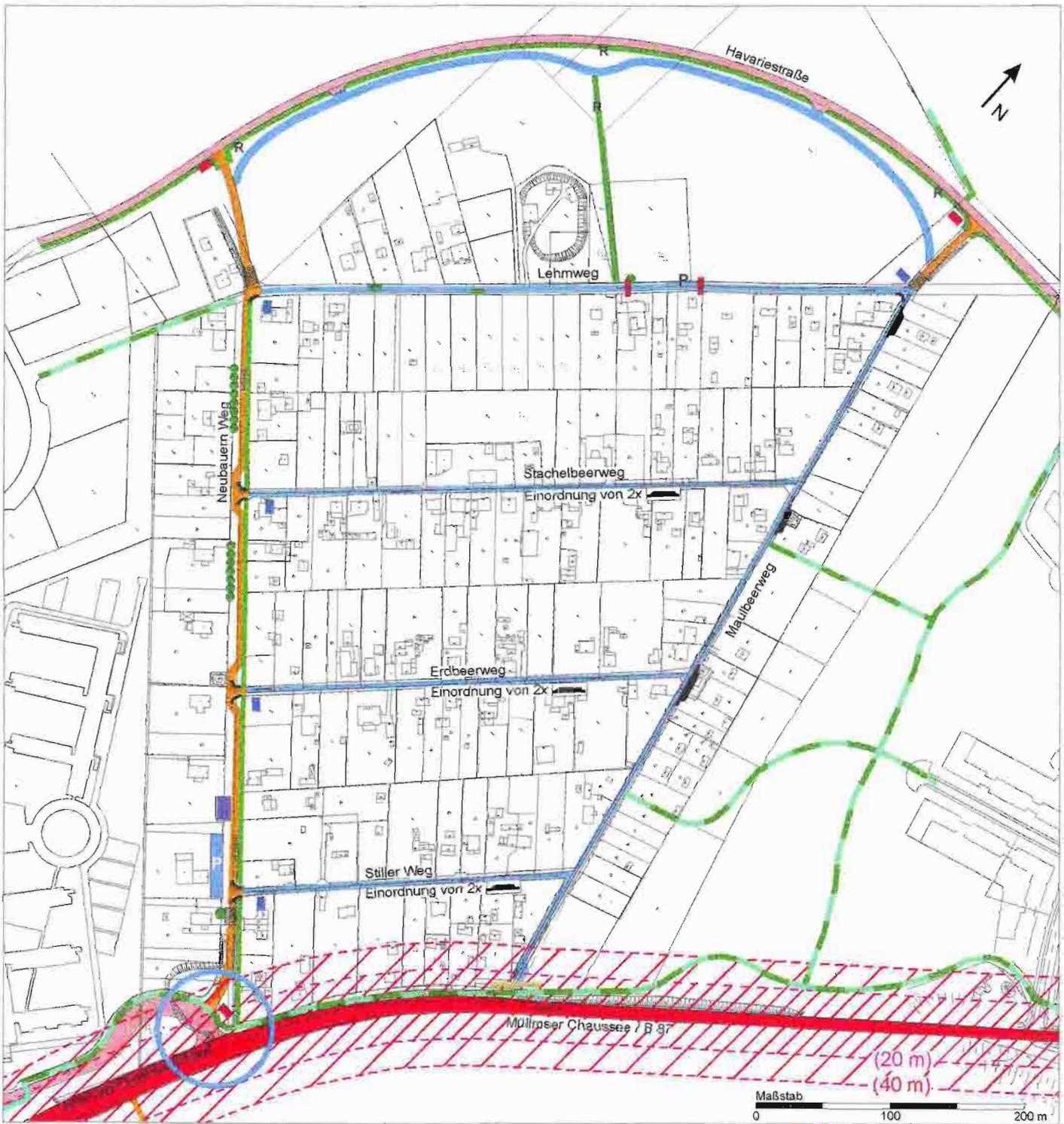
Sammelstraße Neubauernweg, Erster Schritt zur Verbesserung der Straßen und Wege im Ortsteil, zur Zeit im Bau



Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Straßenverkehrskonzept

Stand: September 1998

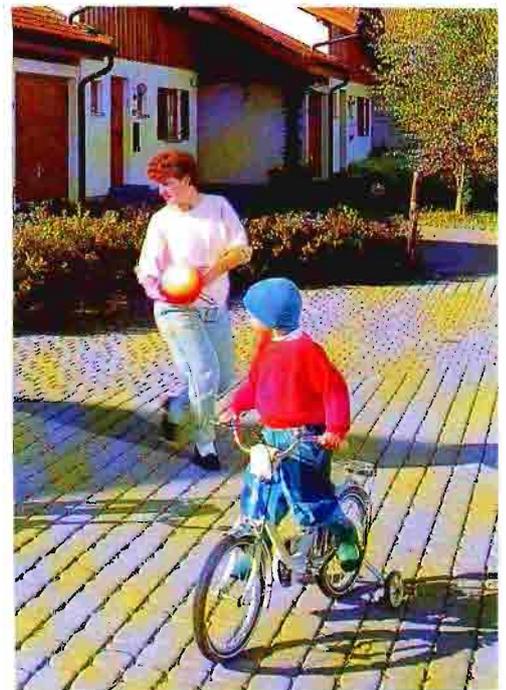


LEGENDE			
	Hauptverkehrsstraße		Lichtsignalanlage
	Sammelstraße (einschl. Havariestr.)		Ortseingangsschild
	Zweispurige Anliegerstraße für Durchgangsverkehr, Tempo 30 km/h		Schild mit Zeichen 325 / 326 STVO
	Einspurige Anliegerstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Mischverkehrsfläche, im Zweirichtungsverkehr befahrbar)		Anbauverbotszone gem. Bundesfernstraßengesetz
	Ausweichstelle		Anbaubeschränkungszone
	Plateauaufpflasterung mit Rampenstein und farbigem Asphalt		Abstellplatz für Abfall- und Wertstoffbehälter
	Einseitige Fahrbahnverengung mit Gehölzpflanzung (Hecke)		öffentliche Parkfläche
	Radweg		private Parkfläche (alle privaten Parkplätze befinden sich auf dem jeweils eigenen Grundstück)
	kombinierter Geh- und Radweg		R = für Radfahrer frei
	Ausbau des Einmündungsradius		Lichtsignalanlage
	aufmontierte Schwelle		Ortseingangsschild
	Gehweg		Schild mit Zeichen 325 / 326 STVO
	Radweg		Anbauverbotszone gem. Bundesfernstraßengesetz
	kombinierter Geh- und Radweg		Anbaubeschränkungszone
	öffentliche Parkfläche		Abstellplatz für Abfall- und Wertstoffbehälter
	private Parkfläche (alle privaten Parkplätze befinden sich auf dem jeweils eigenen Grundstück)		öffentliche Parkfläche
	vorhandenes Großgrün an Straßen		Graben oder Erdaufschüttung

Gebietes bildet und alle übrigen Bereiche nur für deren Anlieger "zugänglich" gemacht werden soll, um die Wohnqualität des Gebietes trotz angestiegenen Verkehrsaufkommens zu sichern. Deshalb wird für die Wege Stiller Weg, Erdbeerweg, Stachelbeerweg, Lehmweg und Maulbeerweg ein verkehrsberuhigter Bereich nach Straßenverkehrsordnung § 325/326 vorgesehen, der im Zweirichtungsverkehr befahrbar und mit 2 Ausweichstellen versehen werden soll. Hierfür gelten folgende Besonderheiten:

verkehrsberuhigter Bereich

1. Verkehrsberuhigte Bereiche sind Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion, Erschließungsfunktion und geringem Kraftfahrzeugverkehr. Sie stehen allen Verkehrsteilnehmern, also auch den Fahrzeugen, auf der gesamten Verkehrsfläche gleichberechtigt zur Verfügung (Mischverkehr). Für das Verhalten der Verkehrsteilnehmer gelten abweichend von den allgemeinen Vorschriften der Straßenverkehrsordnung besondere Regeln. Insbesondere ist das Nebeneinander von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrern im Sinne gegenseitiger Rücksichtnahme geregelt.
2. Verkehrsberuhigte Bereiche müssen deshalb durch ihre Gestaltung den Eindruck vermitteln, daß die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr nur untergeordnete Bedeutung hat. Entscheidend ist, daß die Fahrzeugführer schon aus dem äußeren Bild der Verkehrsfläche unmißverständlich den Eindruck gewinnen, sie befinden sich nicht auf einer "normalen" Straße, sondern in einem Bereich mit deutlichem Gewicht auf den nichtverkehrlichen Nutzungen von Aufenthalt und Spiel.
3. Die Grundsätze der Durchlässigkeit des Straßennetzes für Fahrzeuge von Notdiensten wie Feuerwehr, Rettungsdienste usw. sind zu beachten. Die baulichen Maßnahmen sollten auch im Hinblick auf den Winterdienst bewertet werden.
4. Das Parken ist nur auf den besonders gekennzeichneten Flächen zulässig. Zur Kennzeichnung reicht ein bloßer Pflasterwechsel ohne zusätzlichen Hinweis aus. Man kann sich aber auch mit einer Bodenmarkierung begnügen. Im Ausnahmefall ist es auch zulässig, einzelne Parkplätze benutzerbezogen (z. B. Anwohner mit Parkausweis, Schwerbehinderte mit außergewöhnlicher Gehbehinderung, Ärzte) auszuweisen.



Im Gebiet Markendorf-Siedlung wird generell davon ausgegangen, daß alle privaten Parkplätze auf den jeweils eigenen Grundstücken liegen, was angesichts der geringen Bebauungsdichte (WS-Gebiet) als unproblematisch erscheint.

Eine wesentliche Voraussetzung für den Erfolg der Verkehrsberuhigung im Gebiet ist die wirksame Abtrennung des Maulbeerweges von der Müllroser Chaussee durch einen Graben oder eine Aufschüttung oder stabile Poller, wobei von dem zu schaffenden Wendepunkt des Maulbeerweges aus eine Zufahrt zu den vorhandenen Garagen herzustellen ist.

Der vorgesehene und erforderliche erschließungstechnische Gesamtquerschnitt des Maulbeerweges beträgt 3,50 m. Dazu sind Grundstücksankäufe von den östlichen Anliegern notwendig. Zum Ausgleich bietet sich die Möglichkeit an, einen rückwärtigen Grundstücksstreifen von der Markendorfer Verwaltungsgesellschaft mbH zu erwerben, der einheitlich 5 m betragen soll, um einen linearen Abschluß zu erreichen.

Das gesamte Maßnahmenprogramm des Konzeptes ergibt sich aus der Legende des Planes "Straßenverkehrskonzept".

Während für die Planung des Neubauernwegs die Erkenntnisse der Rahmenplanung unmittelbar umgesetzt werden können, sind die notwendigen baulichen Maßnahmen für die einzelnen Wege erst in Schritten umsetzbar, von denen der Maulbeerweg gefolgt vom Erdbeerweg einen vordringlichen Bedarf hat. Für den Lehmweg, der bereits ausgebaut ist, wurden lediglich ergänzende Maßnahmen vorgeschlagen, die weitgehend durch die anliegenden Bürger realisierbar sind. Jedoch sind zur Verkehrsorganisation und zur Realisierung Unterstützung notwendig.

Das Straßenverkehrskonzept wurde mehrfach mit dem Stadtplanungsamt sowie Vertretern des Amtes für Straßenverkehr und des Tiefbauamtes beraten, wobei auch betroffene Bürger des Ortsteils einbezogen wurden (siehe Anlage - Niederschrift zum Bürgersgespräch vom 22. 7. 1998).

Zum Siedlungsbereich südlich der Müllroser Chaussee ist erkennbar, daß folgende Wegeabschnitte instandsetzungsbedürftig sind:

- Pflaumenweg (mit Ausnahme des ca. 50 m langen Teils südlich der Mündung in die B87),
- Fuchsbau (bis zum letzten Haus-Grundstück).

Die Verbesserung der Wegeanbindungen des Ortsteils "nach außen" bezieht sich hauptsächlich auf

- ein bis zwei Querwege für Radfahrer und Fußgänger zwischen dem Maulbeerweg und dem vorhandenen Nord-Süd-Weg parallel zum Medienring (siehe Straßenverkehrskonzept sowie Bild unten), um die Versorgungseinrichtungen im Technologiepark direkt zu erreichen und die Gebiete insgesamt miteinander fußläufig zu verknüpfen,
- die Weiterführung des Radweges von der Autobahnbrücke bis zum Stadtteil Süd,
- den Weiterbau des Radweges in Richtung Markendorf (Route 5 lt. Radverkehrskonzept) und
- die Weiterentwicklung des sogenannten Grünen Netzes in Richtung Fauler See und des südlichen Landschaftsraumes insgesamt (Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes bzw. Wanderwegenetzes)
- eine Querverbindung von der sogenannten Havarierstraße zur Nuhnenroute, sobald diese ausgebaut worden ist (Vorschlag siehe Übersicht S. 6 unter teilweiser Nutzung einer alten, noch im Ansatz vorhandenen Wegeführung - dem sog. Bierweg).

Radwegenetz



4.3 Lärmschutz

Der zweite Planungsschwerpunkt hinsichtlich der Lebensbedingungen im Ortsteil ist der Schutz vor Verkehrslärm. Durch das Straßenverkehrskonzept ist beabsichtigt, daß das Fahrverhalten innerhalb des Gebietes stark beruhigt wird und somit eine zunehmende Verlärmung von innen verhindert bzw. die Belästigung durch Verkehrslärm u. ä. Störungen der Wohnqualität abgebaut werden kann. Wesentliche Aufgabe bleibt jedoch auch die Minderung der Lärmimmissionen "von außen". Dafür kommen folgende Möglichkeiten in Betracht:

1. Errichtung einer Lärmschutzwand parallel und nahe der Autobahntrasse, durchschnittliche Höhe: ca. 2 m, Länge: ca. 1 km
2. Errichtung einer Lärmschutzwand an der Müllroser Chaussee von der Einfahrt Neubauernweg bis zum Einfahrtsbereich zum B.I.C., Höhe: 1,5 - 2 m, Länge: ca. 500 m
3. Herstellung einer wallartigen flächenwirksamen Anlage am nördlichen Siedlungsrand (Reihenhausbogen)
4. Ausschluß einer Neubebauung in der Anbaubeschränkungszone der Bundesstraße B 87 (beidseitig 40 m)
5. Anpflanzung schallmindernder Vegetation
6. gebäudeseitiger Schallschutz (Grundriß, Fenster u. ä.)

In jedem Fall sind zu den vorgeschlagenen Vorkehrungen 1. - 3. und 5. spezielle schalltechnische Gutachten notwendig, um die konkreten Auswirkungen in Abhängigkeit von Ausführungsvarianten aufzuzeigen. Im Sinne einer ersten Abschätzung hat das Amt für Immissionsschutz eine Bewertung vorgenommen (Stellungnahme).

Vertiefende Fachaussagen sind demzufolge nicht Gegenstand dieser

Rahmenplanung. Es sind auch Kombinationen der oben vorgeschlagenen Maßnahmen in konkreten Fällen denkbar, sofern die Realisierungsmöglichkeit technisch, rechtlich und finanziell gegeben ist.

Erläuterungen:

Zu 1. Aus Sicht des brandenburgischen Autobahnamtes wird von einer beachtlichen ständig zunehmenden Belastung durch die Emissionen der Autobahn ausgegangen. Nach seiner Auffassung haben Veranlasser von neuen Planungen diesen Umstand und den gesetzlichen Forderungen zum Emissionsschutz Rechnung zu tragen und notwendige Schutzmaßnahmen vorzusehen, da es sich lediglich um einen grundhaften Ausbau und den Anbau von Standstreifen handelt. Ansprüche an die Straßenbauverwaltung würden nicht geltend gemacht werden können. Somit ist eine Realisierung einer entsprechenden Lärmschutzwand kaum zu erwarten. Im Sinne des Immissionsschutzes wird der Ansatz aber als richtig und wirksam gewertet.

Fazit: geeignete Lösung jedoch mit geringen Realisierungserwartung;

Das städtebauliche Entwicklungskonzept orientiert deshalb zur Problembewältigung auf den Ansatz Nr.3. (Dennoch sollte als ergänzende Lärmschutzmaßnahme zu Nr. 3 eine Fortsetzung des teilweise vorhandenen ca. 70 cm hohen Erdwalls neben der Autobahn in östliche Richtung in Betracht gezogen werden, was die Verlärmung des nördlichen Maulbeerweges mindern würde. Eine nähere lärmschutztechnische Untersuchung und Abstimmung mit dem Autobahnamt wären hierzu notwendig.)

- Zu 2. Da die für Schallschutzforderungen anzuwendenden Grenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) und die zu beachtende "Handhabung des Lärmschutzes beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Bundesstraßen" des Bundesministers für Verkehr schwerlich für die Müllroser Chaussee herangezogen werden können (kein Neubau oder wesentliche Änderung) ist mit einer ähnlichen Reaktion der Straßenbauverwaltung wie bei Nr. 1 zu rechnen, jedoch ist der Immissionsschutzansatz als richtig und wirksam zu werten, der nach dem Wechsel der Baulastträgerschaft als Lärminderungsmaßnahme weiterverfolgt werden sollte. Als eine Realisierungsmöglichkeit ist auch die Anwendung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu prüfen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme). Außerdem würde eine baldige südliche Fortführung der Oder-Lausitz-Trasse (B 112) voraussichtlich die B 87 entlasten und eine Verringerung der Lärm- und Schadstoffimmissionen im Gebiet Markendorf-Siedlung bewirken.
Fazit: sehr wirksam, zunächst keine Realisierungserwartung, weitere Vorbereitung sinnvoll. Das städtebauliche Entwicklungskonzept orientiert zugleich auf Ansatz Nr. 4.
- Zu 3. Durch eine geeignete städtebauliche, d. h. geschlossene Einfassung des Gebietes südlich der sogenannten Havariestraße kann eine lärmabweisende Wirkung erzielt werden. Für die Vermarktungsfähigkeit ist es notwendig, daß neben der zweckmäßigen inneren Funktionsstruktur der Reihenhäuser auch die Gestaltung zu einer hohen Akzeptanz führen. Dies ist auf der Grundlage eines (vorhabenbezogenen) Bebauungsplanes und guten Bauentwurfs erreichbar. Stadtplanerisch ist von dem vorhandenen Kontrastprinzip: - lockere Bebauungsstruktur im Gebiet - geschlossene oder kompakte Bauformen an den Rändern - auszugehen. Die Wirksamkeit dieser Schallschutzmaßnahme mit städtebaulich-architektonischen Mitteln ist davon abhängig, daß der Reihenhausbogen tatsächlich in seiner Gesamtheit und Geschlossenheit gebaut wird.
Fazit: geeignete, wirksame Lösung, aber nur bei gezielter Vorbereitung realistisch
- Zu 4. Die vorhandene Situation, daß entlang der stark befahrenen Bundesstraße B 87 noch unbebaute Parzellenabschnitte (d. h. innerhalb der Anbaubeschränkungszone von 40 m, beim Maulbeerweg bis zum vorhandenen letzten Gebäude) liegen, sollte für eine Freihaltung genutzt werden.
Fazit: geeigneter Ansatz; realistisch, sofern konsequente Handhabung
- Zu 5. Der vorhandene Geländestreifen zwischen der Autobahn und der sogenannten Havariestraße ist für eine Anpflanzung geräuschmindernder Großgehölze prinzipiell geeignet. Es ist aber hier mit Widerständen wegen des Entzugs von landwirtschaftlicher Nutzfläche zu rechnen. Hinzukommt, daß von den Gehölzpflanzungen eher eine kosmetische und psychologische Wirkung zu erwarten ist, da die Lärminderung allgemein als sehr gering gilt. Positiv wäre die Absorption von Luftschadstoffen zu werten. Spezielle Angaben bedürften hier ebenfalls einer vertiefenden Fachaussage (sowohl zur Immissionsschutzwirkung als auch zu den

speziell auszuwählenden Baumarten usw., denkbar wären hier Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen infolge von Eingriffen von Natur und Landschaft durch den Reihenhausbogen oder andere Bauvorhaben).
Fazit: realistisch aber relativ geringe Wirkung

Zu 6.

Für die vorhandenen Gebäude besteht die Möglichkeit, schalldämmende Fenster zur verlärmten Seite einzusetzen und die inneren Gebädefunktionen entsprechend neu zu ordnen. Dies sollte bei künftigen Neubauten von vornherein geplant werden.

Fazit: privat realisierbar

4.4 Bauliche Ergänzungen und Abrundungen des Gebietes

Ausgehend vom aktuellen Flächennutzungsplan-Entwurf (Stand September 1998) und von der hier beiliegenden Karte der potentiellen Grundstücke des Bearbeitungsgebietes bestehen zahlreiche Möglichkeiten sowohl zur baulichen Ergänzung innerhalb des vorhandenen Parzellenrasters und der vorhandenen Kleinsiedlungstypik als auch in der nördlichen Randzone, wo eine dichtere Bauweise aus dem FNP abgeleitet werden kann.

Ausgehend vom Leitbild soll der innen durchgrünte Kleinsiedlungscharakter erhalten bleiben und eine zunehmende Verdichtung des Gebietes mit Grünverlust und spürbarem Anstieg des Verkehrsaufkommens vermieden werden. Zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt wird empfohlen, durch eine Erhaltungssatzung gemäß § 172 Abs. 1, Satz 1 und Abs. 3 BauGB die Erhaltung der ortsbildprägenden Bebauungsdichte von 0,2 (GRZ gemäß § 19 Baunutzungsverordnung) festzulegen.

Innerhalb der Siedlung, d. h. südlich des Lehmwegs handelt es sich um Grundstücke, deren Bebaubarkeit in der Regel ohne Bebauungsplan als zulässig angesehen werden kann. Für die östliche Seite des Maulbeerweges trifft dies nur teilweise zu - hier befindet sich aber bereits ein B-Plan in Aufstellung. Insgesamt wird die maximale Anzahl potentieller Baugrundstücke in Lücken und auf Abrundungsflächen mit ca. 60 ermittelt. Als Planungsgröße erscheinen davon ca. 50 %, d. h. 30 WE in Form von Einfamilienhäusern sinnvoll, da mit entsprechenden Umnutzungen, d. h. Aufgabe der Kleingärten oder Wochenendnutzungen sowie Einschränkung der Nutzgärten nur zu einem Teil gerechnet werden kann.

**Zuwachs innen
ca. 30 WE**

Größere Flächen sind jedoch in dem zwischen Lehmweg und sogenannter Havariestraße liegenden Bereich für eine künftige Bebauung denkbar, der im Flächennutzungsplan als allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 Bau-nutzungsverordnung ausgewiesen ist. Dieser Baugebiets-typ würde eine geschlossene Bebauung, z. B. in Reihenhausbauweise ermöglichen. Dafür ist ein Bebauungsplan nach dem Baugesetzbuch zu erarbeiten, und es sind die Lärmimmissionen der Bundesautobahn A12 zu bewältigen. Die hier vorstellbare Anzahl von Häusern liegt ebenfalls bei 60.

**mögliche Rand-flächennutzung
ca. 60 WE**

Eine derart konsequent geschlossene Reihenhausbebauung mit geeignetem Querschnitt und nach Süden orientierten Wohnfunktionen sind voraussichtlich die realistische und effektivste Möglichkeit, um eine wirksame Minderung des Verkehrslärms im gesamten nördlichen Siedlungsteil zu erreichen. Dieser Vorschlag einer durchgängigen, nur von wenigen Tordurchgängen unterbrochenen, interessant zu gliedernden Reihenhausbebauung ist zusammenfassend durch folgende Merkmale charakterisiert und erfordert ein auf das Ganze gerichtetes Konzept und Vorgehen von Eigentümer, Bauträger und Stadt:



Bereich zwischen Lehmweg und Havariestraße (vorn)

1. Orientierung am Bogen der sog. Havariestraße, die bedingt als übergeordnete Straße nutzbar ist, indem die zwei vorhandenen abgesenkten Bordbereiche für die Anbindung der Hauserschließung benutzt werden (Parallelführung einer Mischverkehrsfläche zwischen Havariestraße und Reihenhausbogen).
2. Zuordnung der lärmunempfindlichen Gebäudefunktionen zur Havariestraße (Nordseite) und Zuordnung der lärmempfindlichen Gebäudefunktionen sowie der Gartenfläche nach Süden zum durchgrüneten Siedlungsgebiet.

3. Konsequente bauliche Einfassung mit stark lärmindernder Wirkung auch für die Bebauung des Lehmweges und Stachelbeerweges, die zur Zeit gemäß schallschutztechnischen Gutachten tags und nachts durch die Autobahn verlärmmt sind.

Es handelt sich somit um nahezu ideale Einordnungsbedingungen für das zeitgemäße, kostensparende Wohnen wie auch für die vorhandene Siedlungsstruktur. Der städtebauliche Kontrast zwischen der lockeren eingeschossigen Bauweise innerhalb der Siedlung einerseits und konsequent geschlossener Reihenhausbauweise mit Zweigeschossigkeit bzw. in Form ausgebauter Dachgeschosse am Siedlungsrand ist andererseits insofern akzeptabel, da der Gebäudekomplex der Landesversicherungsanstalt, die zwei- bis dreigeschossige Pension "Goldener Hahn" u. das entstehende Institut für Halbleiterphysik bereits ein solches Kontrastumfeld abgeben. Das städtebauliche Entwicklungskonzept (Blatt 35) enthält den Vorschlag des Reihenhausbogens als geeignetste Entwicklungsrichtung aus der Gesamtbetrachtung.



LVA-Komplex



Pension "Goldener Hahn"

Die an der nördlichen Straßenseite des Lehmweges dargestellten Baustandorte für Einfamilienhäuser sind nur dann vertretbar, wenn wirksame Schallschutzvorkehrungen bereits errichtet sind (o. g. Reihenhausbogen oder Lärmschutzwand an der Autobahn).

Eine städtebauliche Ergänzung, Abrundung oder Erweiterung des Siedlungsteiles südlich der B 87 wird nicht vorgesehen, wie im Pkt. 3.1 ausführlich erläutert ist.

Auf der Grundlage des ausgewiesenen Bauflächenpotentials und einer angenommenen Neubebauungsquote von 3,0 EW/WE kann von einer Zunahme der Einwohnerschaft von maximal 270 EW ausgegangen werden. Insgesamt ergibt sich hieraus eine Einwohnerzielgröße des Ortsteils Markendorf von max. 600.

Einwohnerzielgröße des Ortsteils: 600

4.5 Gestaltung und Pflege des Ortsbildes

Durch die sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Bau-tätigkeit seit 1933 im Gebiet kann zwar bei Art und Maß der bau-lichen Nutzung nicht aber beim äußeren Erscheinungsbild von einer bestimmten Prägung gesprochen werden. Vor allem das reiche Angebot an Materialien für Fassade und Wandöffnungen, die den Bauherren nach 1990 zur Auswahl standen, haben zu einer sehr großen Vielfalt der Gebäudegestaltung geführt. Die vorhandene Ortsbildtypik läßt sich nur auf folgende wenige Merk-male hin charakterisieren:

- Eingeschossigkeit (durchgängig)
- Steildachformen (überwiegend)
- Mauerwerksbau, geputzte Fassaden, Ziegeldeckungen,
- natürliche und zurückhaltende Einfriedungen.

Ortsbildtypik

Im Rahmen der unter Pkt. 4.4 empfohlenen Erhaltungssatzung sollten auch die Eingeschossigkeit, die Steildachform (minde-stens 30°) und die Materialtypik des Ortsbildes festgelegt werden.

Es fällt auf, daß im Ortsbild keine Mischung mit Metall-, Glas- oder Holzarchitektur entstanden ist und somit Grundzüge eines Gestaltcharakters erhalten geblieben sind, der dem Gebiet eine Individualität gibt und den es zu bewahren gilt. Eine Eingrenzung der Gestaltungsmöglichkeiten darüberhinaus ließe sich kaum nachvollziehbar begründen und wäre ohne wesentlichen Effekt, da einerseits das Gebiet bereits überwiegend bebaut ist und andererseits die vorhandene Durchgrünung die Gebäude unter-einander vermittelt und teilweise verdeckt.

Vorgeschlagen wird:

1. die Merkmale "Eingeschossigkeit" und "Steildach" als Einfü-gungskriterien bei Baugenehmigungen auch künftig für die Zulassung heranzuziehen,
2. im Rahmen der Bebauungsplanung des Maulbeerweges neben den vorgenannten Vorgaben auch die für das Ortsbild typischen Materialien sowie eine gestalterisch abrundende Randausbildung festzusetzen, (d. h. Firstlinien parallel zum Maulbeerweg - mit Aus-nahme der Blickfanggebäude an den Wegmündungen, die in Gie-belstellung stehen sollen; annähernd einheitliche Dachfarbe),



neues Wohnhaus
am Maulbeerweg

3. im Fall einer Bebauungsplanung entlang des Lehmweges (Nordseite) ebenfalls mit gestalterisch-harmonisierenden Festsetzungen zu arbeiten.

Aus den Untersuchungsergebnissen des Bearbeitungsgebietes ergaben sich weitere Aufgaben zur Gestaltung und Pflege des Ortsbildes, die den oben genannten Vorschlägen angefügt werden.

4. die Anlegung eines Pflanzstreifens aus einer lockeren Großgehölzreihe zwischen der westlichen Hausbebauung des Neubauernweges und dem Gebäudekomplex der Landesversicherungsanstalt, um das Maßstabsproblem zu bewältigen,
5. die geeignete Nutzbarmachung oder bessere Pflege zur Zeit unansehnlicher Grundstücke durch Initiative deren Eigentümer (siehe Karte der Gefahren, Konflikte und Mängel),
6. die Außenhautgestaltung des "Siedlertreffs", um der Bedeutung des Gemeinschaftszentrums und seiner Vorbildwirkung zu entsprechen,
7. der Abbruch des alten Wasserwerkes im Maulbeerweg (und langfristige Erneuerung der Trafostation als kleine Station) sowie
8. die Anpflanzung einer Großgehölzreihe im Korridor zwischen den Grundstücken östlich des Maulbeerweges und dem Medienring, so daß eine angenehm erlebbare und ordnende Funktionsabgrenzung zwischen dem Gewerbegebiet und dem Wohngebiet entsteht.

Das insgesamt sehr reizvolle Erscheinungsbild lebt vor allem von den gepflegten Vorgärten, so daß sich hieraus eine ständige Aufgabe für die Bürger im Interesse eines ansehnlichen Ortsbildes ergibt. Dazu gehört auch die Beibehaltung der Heckeneinfriedungen (siehe Bild) oder einfacher Zäune, wobei Holzzäune vorzuziehen sind.



Zusammenfassende grafische Darstellung des Entwicklungskonzeptes siehe folgendes Blatt.

Rahmenplan für den Ortsteil Frankfurt (Oder) - Markendorf / Siedlung

Entwicklungskonzept
November 1998

M 1 : 3 000

Legende

- vorhandene Wohnbebauung
- vorhandene Gewerbebauten
- vorhandene Bungalows
- Flächen von Nebengebäuden und sonstigen versiegelten Grundstücksflächen
- Fläche mit Gebäude des Gemeinbedarfs
- Gärtenfläche
- vorhandene Wochenend - /Kleingartengrundstücke
- Wiese bzw. Ruderalfläche
- landwirtschaftliche Nutzfläche
- für Umnutzung als Wohngrundstück geeignete Fläche
- mögliche neue Wohnbebauung
- möglicher Wohnhausstandort nur bei vorhandener Schallschutzvorkehrung (Nachweis)
- Vorschlag Baufelder für Reihenhäuser (Voraussetzung B-Plan und Lärmschutznachweis)
- Bundesstraße, vorhanden
- Sammelstraße, vorhanden
- Anliegerstraße
- verkehrsberuhigter Bereich
- Plateauaufpflasterung mit farbigem Asphalt
- Einseitige Fahrbahnverengung mit Gehölzpflanzung (Hecke)
- aufmontierte Schwelle
- öffentliche Parkfläche
- private Parkfläche
- Abstellplatz für Abfall- und Wertstoffbehälter
- Graben oder Erdaufschüttung
- Radweg / Gehweg, vorhanden / im Bau
- Vorschlag zur Ergänzung des Wegenetzes
- Baumreihe
- Vorschlag für Großgehölzpflanzung
- Löschwasserezisterne, vorhanden



5. Schlußfolgerungen und Maßnahmenübersicht

Der Ortsteil Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung ist durch eine hohe Lagegunst ausgezeichnet, die aus der unmittelbaren verkehrlichen Anbindung und zugleich einem guten Wohnumfeld resultiert. Durch die Rahmenplanung wurden die Möglichkeiten zur Aufwertung und Abrundung des Siedlungsgebietes aufgezeigt, die bei entsprechender Willensbildung und Vorbereitung realisierbar sind. Die Bemühungen, die weitere Entwicklung des Ortsteils teilweise als Dorferneuerungsmaßnahmen des Ministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten voranzubringen, sollten weiterverfolgt werden, wenn auch die Förderungsmöglichkeit konkreter Vorhaben (z. B. Erhaltungsmaßnahmen an ländlich geprägten Wohnhäusern der Siedlung) noch nicht zu erkennen ist. Im Hinblick darauf wurden auf der Karte der Flächennutzung die Häuser gekennzeichnet, die vor 1955 gebaut worden sind. Für die gezielte Vorbereitung und Umsetzung der in der Rahmenplanung herausgearbeiteten Schritte und Maßnahmen zeichnen sich folgende Beteiligte ab:

- die Bewohner bzw. Eigentümer im Gebiet, in Verbindung mit dem Siedlerverein bzw. Ortsteilbeirat,
- die Stadtverwaltung,
- die Versorgungsunternehmen (z. B. FWA) und
- ggf. interessierte Bauträger bzw. Bauwillige.

Als Vorteil ist die gute Tradition der Siedlung zu sehen, ihre Einwohnerinteressen durch einen Siedlerverein zu artikulieren und zu vertreten. Von hieraus sollten auch künftig Impulse und Aktivitäten zur schrittweisen Verbesserung bzw. auch Erhaltung der Lebensim Ortsteil ausgelöst und die Beteiligten zu einem gemeinsamen Handeln zusammengeführt werden, wofür der Flächennutzungsplan und die Ergebnisse der Rahmenplanung die wesentlichen Grundlagen bieten.

Die bereits vorbereitete und beginnende Erneuerung des Neubauernwegs ist ein Beispiel für die Bemühung und das Interesse der Stadt zur Aufwertung des Gebietes. Dieses Straßenbauvorhaben wird in der Maßnahmenübersicht bereits vorausgesetzt.

Aus dem Untersuchungsergebnis und städtebaulichen Konzept zur Entwicklung des Ortsteils Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung lassen sich zwei Prioritätengruppen von insgesamt 30 Aktivitäten und Maßnahmen ableiten:

1. Sicherung der Lebensqualität: im vorrangigen Interesse stehen alle Aktivitäten und Maßnahmen, die die spezifische Lebensqualität innerhalb des Siedlungsgebietes sichern und von außen heranreichende Veränderungen (Lärm, Versiegelung, Bebauung) kompensieren;
2. Nutzung der Entwicklungspotentiale des Gebietes: diese zweite Gruppe bilden diejenigen Schritte und Maßnahmen, die die neue Rolle des Siedlungsgebietes im funktionalen Gefüge des zunehmend verdichteten Stadtrandes für eine Weiterentwicklung positiv nutzen.

Zur 1. Prioritätengruppe gehören die Maßnahmen 1.1 - 1.14 und zur 2. Prioritätengruppe die Maßnahmen 2.1 - 2.16

Maßn.-Nr.	Bereich	Maßnahme	Bemerkung
1.1	Maulbeerweg	- Fertigstellung der Bebauungsplanung	
1.2	"	- Grundstückserwerb zur Herstellung eines 5,50 m breiten öffentlichen Raumes (dafür Grundstückserweiterung rückwärtig möglich)	
1.3	"	- Planung der Trinkwasserleitung und Straßenentwässerung im Zusammenhang mit 1.4	
1.4	"	- Straßenplanung als 3,50 m Mischverkehrsfläche	(3 Ausweichstellen, wirksame Abtrennung von der Müllroser Chaussee)
1.5	"	- Abriß des alten Wasserwerkes	Zusammenwirken von Stadt und FWA
1.6	"	- Bauausführung der Tief- und Straßenbauarbeiten einschließlich Kreuzungsbereich zum Lehmweg	(Plateauaufpflasterung zur Verkehrsberuhigung vom nördlichen Straßenarm zur Havariestraße)
1.7	Lehmweg	- Herstellung der verkehrsberuhigenden Maßnahmen auf dem Lehmweg (siehe auch Straßenverkehrskonzept) . 2 einseitige Fahrbahnverengungen mit Gehölzpflanzungen (Hecke), . 2 aufmontierte Schwellen, . kleine Parkfläche für 4 Pkw am "Siedlertreff"	überwiegende Eigenleistung der Anlieger unter Anleitung des Amtes für Straßenverkehr und mit Unterstützung des Tiefbauamtes
1.8	Gebiet zwischen Neubauernweg, Lehmweg, Maulbeerweg und Müllroser Chaussee	- Erstellung einer Erhaltungssatzung gemäß § 172 BauGB	Festlegung der Bebauungsdichte (GRZ 0,2), Eingeschossigkeit und Steildachform u. ä.

Maßn.-Nr.	Bereich	Maßnahme	Bemerkung
1.9	nördlich des Lehmweges	- Vorklärungen zur Bebauung und Erschließung der Baufelder südlich der Havariestraße mit interessierten Vorhabenträgern	
1.10	"	- Bebauungsplanung für Bebauung und Erschließung der Baufelder einschließlich Grünordnungsplanung	
1.11	nördlich der Havariestraße	- lärmindernde Gehölzpflanzung zwischen Havariestraße und Autobahn (ggf. als Kompensationsmaßnahme bei Bebauung der Baufelder) und Ergänzung des Erdwalls entlang der Autobahn in östliche Richtung	notwendige Abstimmungen mit den Eigentümern und mit dem Autobahnamt
1.12	Erdbeerweg	- Beachtung der Grundstücksgrenzen hinsichtlich des Straßenraumes einschließlich von 2 Ausweichstellen (konkrete Ausweisung erst durch die Straßenplanung)	
1.13	"	- Planung notwendiger Leitungserneuerungen und der Straßenentwässerung (ggf. mit Schlammfang) im Zusammenhang mit 1.13	Zusammenwirken von Stadt und FWA u. a.
1.14	"	- Straßenplanung als Mischverkehrsfläche mit Aufenthaltsqualität	Länge: 320 m
1.15	"	- Ausführung der Tief- und Straßenbauarbeiten	

Maßnahmenübersicht Markendorf/Siedlung: 1. Prioritätengruppe

Maßn.-Nr.	Bereich	Maßnahme	Bemerkung
2.1	Siedlungsteil südlich der B 87	- Instandsetzung aller Erschließungswege zu den Wohnhäusern	Fuchsbau, Länge ca. 400 m, Pflaumenweg, Länge ca. 250 m
2.2	Freiraum südlich der B 87	- Instandsetzung und Ausbau der Wegeverbindungen zum Faulen See und Markendorfer Wald	Fortschreibung der städtischen Radverkehrskonzeption bzw. Weiterentwicklung des Wanderwegenetzes
2.3	Maulbeerweg/ Technologiepark	- kommunaler Erwerb der Grundstücke zur Anbindung an das Wegesystem des Technologieparks	Zielpunkte: Markt, Sparkasse, Arbeitsstätten
2.4	"	- Vorbereitung und Durchführung des Wegebbaus (2 kombinierte Geh- und Radwege)	Längen: 180 + 140 m = 320 m
2.5	"	- Ergänzung der Grünfassung zum Technologiepark gemäß Grünordnungsplanung	
2.6	Maulbeerweg	- Bürgerinitiativen zur Beseitigung von Schandflecken am Maulbeerweg	
2.7	Stachelbeerweg	- Beachtung der Grundstücksgrenzen hinsichtlich des Straßenraumes einschließlich von 2 Ausweichstellen - Planung notwendiger Leitungserneuerungen und der Straßenentwässerung (ggf. mit Schlammfang) im Zusammenhang mit 2.8	Zusammenwirken von Stadt und FWA
2.8	"	- Straßenplanung als Mischverkehrsfläche mit Aufenthaltsqualität	Länge: 400 m
2.9	"	- Bürgerinitiative zur Beseitigung von Schandflecken	
2.10	Stiller Weg	- Beachtung der Grundstücksgrenzen hinsichtlich des Straßenraumes einschließlich von 2 Ausweichstellen	

Maßn.-Nr.	Bereich	Maßnahme	Bemerkung
2.11	Stiller Weg	- Planung notwendiger Leitungserneuerungen und der Straßenentwässerung (ggf. mit Schlammfang) im Zusammenhang mit 2.12	Länge: 240 m
2.12	"	- Straßenplanung als Mischverkehrsfläche mit Aufenthaltsqualität	
2.13	"	- Bürgerinitiative zur Beseitigung von Schandflecken	
2.14	Lehmbweg	- Aufwertung bzw. Erneuerung der Gebäudehülle des "Siedlertreffs"	Kosten ca.: 35 TDM
2.15	"	- Bürgerinitiative zur Beseitigung von Schandflecken	
2.16	Neubauernweg	- Pflanzung einer Großgehölzeinfassung zwischen dem Gebäudekomplex der Landesversicherungsanstalt und den Wohngrundstücken	

Maßnahmenübersicht Markendorf/Siedlung: 2. Prioritätengruppe

Quellenverzeichnis

- Ortsteil-Chronik:
Markendorf-Siedlung - ein Frankfurter Ortsteil mit Zukunft 1931 - 1996,
Karin Bohnisch, 1996

- Räumliches Strukturkonzept Frankfurt (O) - Slubice
PLK Städtebau Berlin-Brandenburg, 1994

- Flächennutzungsplan Frankfurt (O), 3. Entwurf,
PLK Berlin-Brandenburg, September 1998

- Landschaftsplan Frankfurt (O),
Davids, Terfrüchte und Partner

- Radverkehrskonzeption Frankfurt (O) - Gutachten,
Büro für Stadtplanung, -forschung und -erneuerung Berlin, April 1997

- Entwurf Bebauungsplan "Gewerbegebiet Markendorf",
Bautechnisches Ingenieur- und Architekturbüro Markkleeberg, April 1994

- Entwurf Bebauungsplan BP-93-012 Siedlungserweiterung Maulbeerweg,
Ingenieurgemeinschaft Tief-, Straßen- und Landschaftsbauplanung Frankfurt (O),
Januar 1997

- Straßenbauprojekte:
 - . Markendorf-Siedlung: Straßenbau,
Architektur- und Ingenieurbüro GmbH Frankfurt (O), Januar 1992

 - . Ausführungsplanung Technologiepark Havariestraße zum Neubauernweg,
Ansorge & Partner, Frankfurter Ingenieurconsult GmbH, Juli 1996

 - . Vorentwurf B 87 Anbindung Landesversicherungsanstalt - Markendorf/
Siedlung Frankfurt (O),
Ansorge & Partner, Frankfurter Ingenieurconsult GmbH, Januar 1996

- Schalltechnisches Gutachten: Verkehrslärm Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung,
BDC Dorsch Consult mbH Frankfurt (O), Mai 1998

Anhang

1. Beratungen und Bürgerversammlungen zur Rahmenplanung

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
am Dienstag, dem 30.06.1998, findet um 19.00 Uhr, im
Gemeindezentrum „Siedlertreff“, Lehmweg 17, in Anwesenheit
kompetenter Vertreter der Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt,
Tiefbauamt, Straßenverkehrsamt) sowie des von der Stadt Frankfurt
(Oder) beauftragten Planungsbüros D. Freudenberg (Erarbeitung einer
städtebaulichen Rahmenplanung für unseren Ortsteil) ein

BÜRGERGESPRÄCH

statt
Thema: Vorstellung des bisherigen Arbeitsstandes der
städtebaulichen Rahmenplanung
Neuordnung des Verkehrs
Wegebeziehungen
Abgrünung
Baufächepotentiale

Mit freundlichen Grüßen:

H. Böhnke
Ortsverwalter



E i n l a d u n g

Sehr geehrte Einwohner von Markendorf-Siedlung,
hiermit lade ich Sie recht herzlich zu einer
Versammlung am 22.07.1998, um 19.00 Uhr, im Clubhaus
„Siedlertreff“, Lehmweg 17, ein.
Zu der Rahmenplanung für Markendorf-Siedlung wird eine
Zuarbeit über die Straßengestaltung, evtl. Verkehrsbe-
rührung usw. erwartet.
Darüber möchte ich mit Ihnen diskutieren und erwarte
Ihre Vorschläge.

Mit freundlichen Grüßen

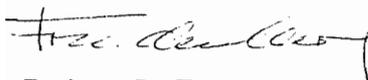

- | | |
|---------------------------------|--|
| 15. 12. 1997 | Siedlerverein, 5 Teilnehmer |
| 29. 1. 1998 | Stadtplanungsamt |
| 11. 3. 1998 | Amt für Straßenverkehr |
| 19. 3. 1998 | Stadtplanungsamt (Abstimmung zum FNP) |
| 20. 5. 1998 | Stadtplanungsamt |
| 26. 6. 1998 | Helmut Leu GmbH Schmiede, Kunstschmiede und Bauschlosserei |
| 30. 6. 1998 | 1. Bürgerversammlung im Siedlertreff
(Arbeitsstand Rahmenplanung), ca. 60 Teilnehmer |
| 22. 7. 1998 | 2. Bürgerversammlung im Siedlertreff
(Straßenverkehrskonzept für den Ortsteil), ca. 40 Teilnehmer |
| 10. 8. 1998 | Amt für Straßenverkehr (Umsetzungsfähigkeit des Straßenverkehrs-
konzeptes) |
| 19. 8. 1998 | Tiefbauamt (Netze und Anlagen der technischen Infrastruktur) |
| 14. 9. 1998 | Markendorfer Grundstücksverwaltungsgesellschaft/Stadtplanungs-
amt |
| 4. 11. 1998 und
12. 11. 1998 | Ämterberatungen der Stadtverwaltung Frankfurt (O) zum Entwurf
des Rahmenplanes |
| 13. 11. 1998 | Amt für Immissionsschutz |
| 3. 12. 1998 | Bürgerversammlung (Siedlerverein/Ortsteilbeirat) |

Planungsbüro
Dr. Freudenberg
Frankfurt (O)

Frankfurt (O), 5.1.1998

Rahmenplanung Markendorf/Siedlung
Beratungsnotizen zur 1. Zusammenkunft des Ortsteilbeirates am 15.12.1997

- . Anwesende:** Herr Böhlke, Ortsteilvorsteher
Frau Hennig, Ortsteilbeirat
Herr Heinrich, "
Herr Wagner, "
Frau Müller, Stadtverwaltung - Ortsteilbetreuung
Herr Redlich, Planungsamt
Herr Dr. Freudenberg, Planungsbüro
- . Einführung:** Erläuterungen zur Aufgabenstellung und
Vorgehensweise
(Herr Redlich und Herr Dr. Freudenberg)
- . Hinweise aus der
Diskussion:** Als Schwerpunkte der Planung sind aus der Sicht
der Bewohner erkennbar:
- Wahrung und Abrundung des spezifischen
Wohngebietscharakters
- ganzheitliche Lösung der Verkehrs- bzw. Wegeer-
schließung (einschl. sinnvoller Anbindungen) und
damit zusammenhängender Probleme (Parken,
Lärmschutz, Müllplatz u.ä.)
- Erhaltung und Verbesserung der Verbindung zum
östlich gelegenen Landschaftsraum einschließlich
Fauler See (einziger nutzbarer Landschaftsbezug
der Bewohner im Umfeld)
- Herausarbeitung förderfähiger, privater und öffent-
licher Baumaßnahmen (analog der Dorferneue-
rung des MELF)
- . Nächstes Treffen:** Februar/März in Absprache mit Herrn Böhlke und
Herrn Redlich (Arbeitsstand, Klärung von Fragen)


Dr. Ing. D. Freudenberg

Rahmenplanung Frankfurt (O) - Markendorf-Siedlung

Konsultationsnotiz von einem Gespräch mit Herrn Wolf, Stadtverwaltung
Frankfurt (O), Amt für Straßenverkehr am 11. 3. 1998

Teilnehmer: Frau Engelmann, Stadtplanungsamt
Dr. Freudenberg, Planungsbüro

Auf der Grundlage

- eines Planes des vorhandenen und geplanten Straßennetzes im Gebiet um den Ortsteil Markendorf-Siedlung,
- dem Flächennutzungsplanentwurf und
- mehreren Varianten der inneren Erschließung der Siedlung

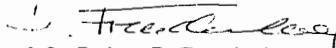
wurden folgende Prämissen und Lösungsansätze für das Straßenerschließungssystem der Siedlung diskutiert:

1. Insgesamt Minimierung der Verkehrsbelastung dieses inselhaften Wohngebietes (nur Quell- und Zielverkehr).
2. Nur 1 Anbindung an die B 87.
3. Minimierung der Verkehrsbelastung der inneren Wohnbereiche, d. h.
 - Ruhig-Haltung der Querwege (Stiller, Erdbeer- und Stachelbeerweg),
 - Nutzung der sog. Havariestraße für die zügige Umfahrung,
 - Beruhigung des Lehmweges (zur Zeit Anmierung zum Schnellfahren).
4. Vermeidung unnötigen Straßenbauaufwandes beim Ausbau des Maulbeerweges.

Die vorgenannten Positionen wurden befürwortet und wie folgt konkretisiert:

5. Das gesamte Gebiet ist als 30 km/h-Zone auszuweisen und bedarf dazu entsprechender baulicher Maßnahmen, die zum Langsamfahren führen.
6. Insbesondere der Neubauernweg (Hauptzugang zu den Wohnbereichen) muß beruhigende bauliche Elemente erhalten (evtl. 3 - 4: am Eingang, in der Mitte und vor dem Lehmweg).

7. Für den Maulbeerweg ist eine einspurige Fahrbahn (3,50 m) mit ca. 3 Ausweichstellen (15 m) ausreichend.
8. Neubauernweg, Havariestraße und Maulbeerweg sollen im 2-Richtungsverkehr befahrbar sein.
Die Ausbau- und Befahrungsvarianten der 4 Querwege sollte mit den Einwohnern des Gebietes diskutiert werden (Vergleich der Vor- und Nachteile, Einbeziehung von Herrn Wolf).
9. Hinsichtlich des Lärmschutzes sollten nur realisierbare (finanzierbare) Maßnahmen herausgearbeitet werden.


verfaßt: Dr. Ing. D. Freudenberg

Der Oberbürgermeister
Amt 61/An/Schi
Az. 18.10/98

Frankfurt (Oder), 12.06.1998
App. 6113

Aktenvermerk

zu einer Abstimmung am 20.05.1998 im Stadtplanungsamt zum Maulbeerweg einschließlich der Anbindung an die B 87 in Markendorf/Siedlung

Veranlassung: aus Amtsleiterberatung im Dezernat V am 28.04.1998

Teilnehmer: Herr Dr. Freudenberg - Planungsbüro (AN Rahmenplanung)
Frau Engelmann - Stadtplanungsamt
Frau Andrä - Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung
keine Teilnahme vom Tiefbauamt

Bezug:

Eine Besprechung mit Anwohnern am Maulbeerweg vom Amt 66 ergab, daß die Grundstückseigentümer Eingriffe in ihre Grundstücke zwecks Ausbau des Maulbeerweges mit einer angedachten Breite von 4,75 m (gegebenenfalls mit Engstellen) ablehnen.

1. Im Entwurf des Bebauungsplanes BP-93-012 „Siedlungserweiterung Maulbeerweg“ war der Straßenraum in Abstimmung mit dem Amt 66 auf der Grundlage folgender Vorschläge zum Straßenquerschnitt vorgesehen:

- Fahrbahnbreite 4,75 m, gestaltet als Mischverkehrsfläche (Kfz, Radfahrer, Fußgänger), d. h. ggf. mit Engstellen und mit der Möglichkeit, abschnittsweise bei Erfordernis Stellplätze für Besucher durch entsprechende Kennzeichnung dieser Flächen (siehe Richtlinie BEATE, S. 32) berücksichtigen zu können (u. a. Ansatz Zweirichtungsverkehr/Geschwindigkeitsdämpfung)
- Randstreifen auf einer Seite 0,25 m breiter Sicherheitsabstand zur Grundstückseinfriedung, andere Seite begrünter Randstreifen B = 0,75 m mit Straßenbeleuchtung

Aus der Bearbeitung der Rahmenplanung für Markendorf/Siedlung heraus wird von Herrn Dr. Freudenberg für den Maulbeerweg folgender Querschnitt vorgeschlagen:

- Fahrbahnbreite von 3,50 m mit ca. 3 Ausweichstellen mit einer Breite von 4,75 m (Begegnungsfall LKW/PKW bzw. Feuerwehr bedenkend - Länge ca. jeweils 15 m) in Abhängigkeit von Sichtverhältnissen bzw. in Verbindung mit Wegemündungen (verkehrstechnisch begründet)

Seite 2 Aktenvermerk Maulbeerweg v. 20.05.98

- Kfz, Radfahrer und Fußgänger im Mischverkehr ohne Gehweg, reine Ausrichtung auf die Erfordernisse der Anlieger auch hinsichtlich der Verkehrsorganisation
- Abdeckung des ruhenden Verkehrs auch für Besucher auf den jeweils eigenen Grundstücken

Mit der wünschenswerten Gestaltung des Maulbeerweges als Mischverkehrsfläche (in welcher Breite auch immer) wäre gemäß der Richtlinie die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich die Folge, was mit dem Amt für Straßenverkehr abzustimmen wäre.

Zur Entscheidungsfindung wurde von Frau Engelmann im Rahmen der Bearbeitung der Rahmenplanung die Einbeziehung der betroffenen Bürger für den Gesamtbereich Markendorf/Siedlung angeregt, um eine tragfähige Lösung zu sichern. Vor der Bürgergesprächsrunde sollte der Ortsbeirat angehört werden.

Frau Engelmann entwickelt eine Terminkette zur Vorstellung des Arbeitsstandes zur Rahmenplanung vor den Bürgern. Eine Vorbesprechung der Ämter 61/66/31 sowie Dr. Freudenberg wurde angeregt.

2. Anbindung an die B 87

Gemäß der Stellungnahme vom BSBA vom 10.04.1997 wird der Forderung zur rückwärtigen Erschließung des Wohngebietes durch Berücksichtigung einer entsprechenden Wendemöglichkeit am südlichen Ende des Maulbeerweges und dem unmittelbaren Abhängen von der B 87 im Bebauungsplan BP-93-012 entsprochen.

Bau und Finanzierung des Wendebereiches bleiben weiterhin offen.

Aufgestellt:

bestätigt:

Im Auftrag

Im Auftrag

S. Andrä

S. Engelmann

gesehen: L. Patitz

Zur Kenntnisnahme:

- allen Teilnehmern
- Tiefbauamt
- Straßenverkehrsamt
- zum Vorgang Amt 61

Der Oberbürgermeister
Amt 61/En/Schi
Az. 61-17.10/98

Frankfurt (Oder), 24.08.1998
App. 6116

Niederschrift

zum Bürgergespräch in Markendorf /Siedlung

Termin: 22.07.1998, 19.00 Uhr
Ort: Markendorf/ Siedlung, „Siedlertreff“
Thema: Straßenplanung mit möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Teilnehmer: - von Herrn Böhlke eingeladene Bürger als Vertreter der Anwohner einzelner Wege
- Herr Böhlke, Ortsvorsteher
- Herr Dr. Freudenberg, Architekt
- Herr Kunigam, igf
- Herr Wolf, Amt für Straßenverkehr
- Frau Engelmann, Stadtplanungsamt

Eingangs wies Herr Böhlke darauf hin, daß es Ziel dieser Veranstaltung sei, eine Gesamtlösung für Markendorf/Siedlung zu erarbeiten.

Die in vorangegangenen Gesprächen mit den Bürgern erarbeiteten Ergebnisse wurden dieser Veranstaltung zugrunde gelegt.

Neubauernweg:

Bereits herausgearbeitet: Der Neubauernweg ist mit einer Breite von 5,50 m zu errichten. Er ist in beiden Richtungen befahrbar herzustellen. Tempo 30-Zone.

Diese Breite wird durch die anwesenden Bürger ausdrücklich gewünscht (Begegnungsfall Lkw/Lkw). Trotz Erhöhung der Kosten für die Anlieger wird eine Geschwindigkeitsdämpfung als notwendig erachtet. Diese soll durch die Verschwenkung der Straße in den Einmündungsbereichen der Querwege (Stiller Weg, Erdbeer- und Stachelbeerweg) erfolgen (wobei die Straßenplanung unter Beachtung der technischen Erfordernisse vom Konzept abweichen kann). Eine sinnvolle Nutzung vorhandener Bäume und Sträucher als Verkehrsberuhigung ist aus der konkreten Planung abzuleiten. Die Geschwindigkeitsdämpfung soll bei maximaler Verkehrsberuhigung mit minimalem Aufwand erzielt werden.

Der Vorschlag der Bürger zu Verschwenkungen in den Einmündungsbereichen ist entsprechend verkehrstechnischer Erfordernisse zu prüfen.

Die Einfahrten vom übergeordneten Verkehrsnetz in die Siedlung sind als Einfahrt in ein Wohngebiet zu markieren.

Seite 2 Bürgergespräch Markendorf am 22.07.98

Maulbeerweg

Bereits herausgearbeitet: Der Maulbeerweg wird in beiden Richtungen befahrbar mit einer Breite von 3,50 m und ca. 3 Ausweichstellen für Gegenverkehr (die dann 4,75 m Breite und ca. 15 m Länge haben) ausgeführt. Der öffentliche Straßenraum soll bis 5,50 m (Forderung Tiefbauamt) für stadtechnische Anlagen betragen. Geländeankauf ist erforderlich. Der Maulbeerweg wird von der Bundesstraße abgehängt. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich.

Diese Lösung wird durch die Anwesenden begrüßt.

Lehmweg

Der Lehmweg ist bereits ausgebaut. Er ist im südlichen Bereich zweispurig befahrbar, im nördlichen Bereich dagegen nur einspurig. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich.

Die Anwohner plädieren aufgrund des Fahrverhaltens im Lehmweg für eine Geschwindigkeitsdämpfung, die insbesondere im Bereich des Siedlertreffs mit Spielplatz, der durch die Markendorfer Siedler auch angenommen wird, dringend und kurzfristig von den Anwohnern als erforderlich benannt wird. Abgestimmt werden Schwellen beidseitig der Zuwegung zum Spielplatz. Des Weiteren sind durch Rückbau der Fahrbahn einseitige Einengungen in sinnvollen Abständen auf der geraden Strecke vorzusehen (unter Minimierung der finanziellen Belastung für die Anwohner).

Stiller Weg, Erdbeerweg, Stachelbeerweg

Eine Korrektur der Radien der Einmündungsbereiche in den Neubauern- und Maulbeerweg ist erforderlich. Konkrete Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen sind nach Klärung des rechtlichen Umganges mit den Wegen abstimmbare. Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich.

aufgestellt:

Im Auftrag

Engelmann

gesehen:

Im Auftrag

L. Patitz

Zur Kenntnisnahme:

- Herrn Böhlke
- **Herrn Dr. Freudenberg**
- Herrn Kunigam
- Herrn Wolf
- Frau Engelmann
- z. d. A.

Der Oberbürgermeister
Amt 61/En/Schi

Frankfurt (Oder), 24.08.1998
App. 6116

Seite 2 Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Markendorf/Siedlung

Niederschrift

Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Markendorf/Siedlung

Termin: 10.08.1998, 13.00 Uhr
Ort: Amt für Straßenverkehr
Thema: Straßenplanung mit möglichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen

Teilnehmer: Herr Dr. Freudenberg - Architekt
Herr Kunigam - igf
Herr Wolf - Amt für Straßenverkehr
Frau Engelmann - Stadtplanungsamt

Das zeichnerisch aufgearbeitete Ergebnis der Vor-Ort-Beratung vom 22.07.1998 wurde von Dr. Freudenberg vorgestellt und den Anwesenden diskutiert. Die Darstellung erfolgte unter Beachtung der vorhandenen Beruhigungsmöglichkeiten, den Ergebnissen des 22.07.1998 sowie den örtlichen Gegebenheiten (soweit bekannt), wie z. B. dem vorhandenen Trafo, Briefkasten, Infotafel.

Die dargestellten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden von allen Anwesenden, vorbehaltlich der Abweichungen aus der Projektbearbeitung heraus, mitgetragen. Detailpunkte verbleiben zur Klärung in der Projektbearbeitung (Art der Überfahrtsvermeidung vom Maulbeerweg auf die B 87, Einspurigkeit der verkehrsberuhigten Bereiche, erforderliche Radien ...).

Herr Wolf wies darauf hin, daß mit der Projektbearbeitung die Geschwindigkeitsdämpfungen für den Neubauernweg entsprechend der Entwurfsgeschwindigkeit $v = 30 \text{ km/h}$ anzulegen sind.

Ich bitte das Straßenverkehrsamt und das Tiefbauamt um Rücksendung der gegengezeichneten Anlage.

aufgestellt:

Im Auftrag


Engelmann

gesehen:

Im Auftrag

L. Patitz



Zur Kenntnisnahme:

- Herr Dr. Freudenberg
- igf
- Straßenverkehrsamt (mit Anlage)
- Tiefbauamt (mit Anlage)
- Herrn Dr. Kohlhoff
- Frau Engelmann
- z. d. A.

2. Verdeutlichung zum Text Seite 4 zum Thema
"Erhaltung des Gemeinschaftsgefühls"

In Markendorf-Siedlung oft wie beim „Mensch-ärger-Dich-nicht“-Spiel

Es gibt immer wieder welche, die gern mogeln

MOZ
27.11.97

Ortsvorsteher Böhlke hofft auf bessere Nachbarschafts-Beziehungen

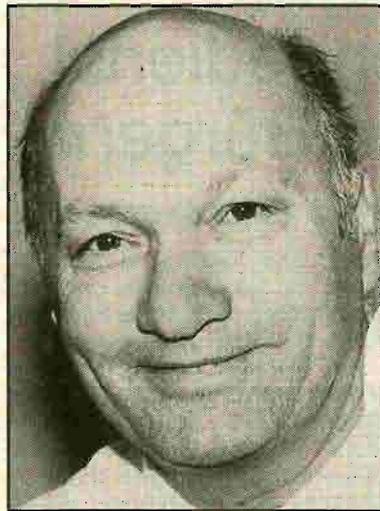
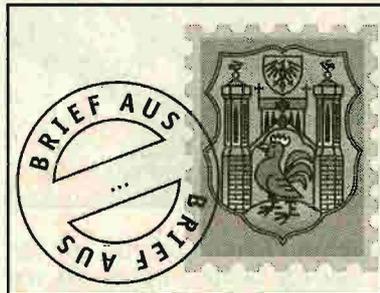
Wie an jedem Freitag haben an dieser Stelle die Ortsvorsteher das Wort: Heute – Heinz Böhlke, Markendorf-Siedlung.

Bei uns gab es in diesem Jahr wesentliche Veränderungen. Zu den 54 Häusern des kleinsten Frankfurter Ortsteiles kamen 44 hinzu. Wir haben uns also fast verdoppelt. Dabei ist erfreulich, daß es besonders viele junge Leute mit Kindern sind, die unsere Siedlung als neues Zuhause wählten.

Aber überall, wo Menschen dichter zusammenrücken, treten bekanntlich Probleme im Zusammenleben auf. Die meisten Bürger bewegen sich rücksichtsvoll, benehmen sich, so wie sie selber auch behandelt werden möchten. Aber wie beim „Mensch-ärger-Dich-nicht“-Spiel: Es gibt immer wieder welche, die gern mogeln. Sie verderben guten Sitten.

Da es diese Probleme aber überall gibt, hat der Gesetzgeber vorgesorgt und uns die Ortssatzung beschert. Bisher war es nicht notwendig, damit zu argumentieren. Meist haben sich die Nachbarn gut verstanden. Und brachten für Bauarbeiten oder Rasenmähen außerhalb der gestatteten Zeit Verständnis auf. Jetzt aber gehen die ersten Beschwerden bei mir ein. Man erwartet von mir, daß ich die Betroffenen über die Ortssatzung belehre. Die wiederum beklagen sich darüber, daß es Einwohner gibt, die viel zu schnell und rücksichtslos fahren, den Hund frei herumlaufen lassen und so weiter und so fort.

Ich bedaure diese Entwicklung sehr. Eigentlich läßt sich alles im Gespräch von Nachbar zu Nachbar re-



Heinz Böhlke. Der Ortsvorsteher engagiert sich. MOZ-Foto: Walter

geln. Doch dem ist leider nicht so. Ich muß deshalb noch einmal darauf hinweisen, daß auch für unsere Siedlung die Ortssatzung gilt. Und die Straßenverkehrsordnung – und damit Tempo 30. Wenn ich sehe, mit welcher Geschwindigkeit manche durch die Siedlung fahren, dann kann ich die Sorgen junger Leute, die in der

Siedlung gebaut und zum Teil kleine Kinder haben, nachempfinden. Sie beschweren sich darüber, daß es auch Markendorfer sind, die zu schnell fahren und damit ihre Kinder gefährden. In der Siedlung gibt es keine Bürgersteige. Die Kinder kommen aus den Hausgrundstücken direkt auf die Straße.

Ich selber freue mich über den Zuwachs, den die Siedlung durch die „Hauslebauer“ erhalten hat. Die überwiegend jungen Leute, die viel an ihren Häusern zu bauen und zu werkeln haben, sind immer ansprechbar, wenn es um Arbeitseinsätze an unserem Freizeitplatz oder Klubgebäude geht. Sie nehmen Anteil an den Veranstaltungen des Ortsvereins und interessieren sich für alle geplanten Veränderungen in der Siedlung. Sicher bringt die Bauphase viele Belästigungen für die Anwohner mit sich. Aber haben wir nicht irgendwann selbst einmal gebaut und das Verständnis des Nachbarn erwartet?

Reden wir also miteinander, ehe wir uns die Ortssatzung um die Ohren hauen. Kleine Ärgernisse sind doch abzustellen, wenn man den anderen freundlichen darauf aufmerksam macht.

Die Gelegenheit miteinander zu reden ist übrigens in den Veranstaltungen, die der Ortsverein und Ortsbeirat organisieren, gegeben.

3. **Auszug aus dem Schalltechnischen Gutachten
"Verkehrslärm Frankfurt (O)-Markendorf/Siedlung", Mai 1998
(BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH Berlin, Büro Frankfurt (O),
Lindenstraße 17, 15230 Frankfurt (O), Tel. 0335/504297)**
-

5.2 Rasterlärmkarten

Im vorliegenden Fall handelt es sich um eine Vielzahl von zu errichtenden Straßen unterschiedlicher Baulasträger, die teils fertiggestellt sind, sich teils im Bau befinden und teils noch im Planungsstadium sind. Für alle öffentlichen Straßen müßte eine Prüfung der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV im Rahmen des Planungsverfahrens für alle relevanten Immissionsorte erfolgen. Das ist nicht Aufgabe des vorliegenden Gutachtens.

Die Auswirkung der Verkehrsbaumaßnahmen auf den Standort Markendorf Siedlung wurde von uns komplex unter Einbeziehung aller Straßen untersucht und mit den schalltechnischen Orientierungswerten der DIN 18005 verglichen. Dazu sind zwei Rasterlärmkarten, eine für das bestehende Netz ohne das Gewerbegebiet Markendorf II, das BIC und ohne ETTC jedoch mit der Prognose-Verkehrsbelegung für die BAB 12 und die B 87 sowie eine Rasterlärmkarte für den Endausbau aller Straßen berechnet worden. Dabei ist das Wohngebiet Markendorf Siedlung einschließlich der Randbereiche als Bebauungsgebiet mit einer Pegelminderung von 0,03 dB/m für lockere Bebauung in der Rechnung berücksichtigt worden. Einzelgebäude wurden bis auf eine Ausnahme nicht digitalisiert. Die Berechnung erfolgte getrennt für die Tages- und die Nachtzeit.

5.2.1 Analyse

In der Anlage 4 sind die Rasterlärmkarten für das Analysenetze enthalten. Für die Berechnung sind die prognostizierten Verkehrsbelegungen zu Grunde gelegt worden. Der Schalltechnische Orientierungswert für die Tageszeit beträgt 55 dB(A), die Grenze ist die Isophone zwischen rot- und dunkelbrauner Fläche. Es ist deutlich zu erkennen, daß der Schalltechnische Orientierungswert am Tage nirgendwo eingehalten wird. Für die Nachtzeit entspricht die Isophone von 45 dB(A) der Linie zwischen grüner und gelber Fläche. Daraus ergibt sich, daß sowohl am Tage als auch nachts in der gesamten Ortslage die Schalltechnischen Orientierungswerte überschritten werden.

Dabei muß in diesem Zusammenhang noch einmal darauf hingewiesen werden, daß die Grenzwerte der 16. BImSchV nur für den Neubau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen anzuwenden sind. Für bestehende Straßen gibt es auch bei einer Erhöhung der Verkehrsdichte keine Grenzwerte.

5.2.2 Prognose

Anlage 5 zeigt die Rasterlärmkarten für den Prognosefall. Für das Bebauungsgebiet Markendorf Siedlung in den markierten Grenzen gibt es sowohl am Tage als auch in der Nacht im östlichen und nördlichen Bereich keine wesentlichen Pegelerhöhungen. Auch hier liegt die Isophone von 65 dB(A) am nördlichsten Punkt des Bebauungsgebietes. Der erhöhte Verkehrslärm durch die B 112 n und die Ostspange des ETTC wird von der Verbesserung des Fahrbahnzustandes der BAB 12 kompensiert. Im nordwestlichen Bereich erfolgt eine Pegelerhöhung durch die Anbindung des Neubauernweges an die Havariestraße. Wesentliche Pegelerhöhungen gibt es im Bereich der Gewerbegebietes, wo Sie jedoch keine Rolle spielen.

An dieser Stelle muß noch einmal darauf hingewiesen werden, daß bis auf das Gebäude der Landesversicherungsanstalt keine weiteren Bauwerke, die eine schallabschirmende Wirkung haben können, in die Berechnung einbezogen wurden. Andererseits sind die Lärmquellen des Gewerbegebietes, die pegelerhöhend wirken können, auch die des anlagenbezogenen Verkehrs,

in der Berechnung nicht berücksichtigt worden. Der dort verursachte Lärm muß im Genehmigungsverfahren der Anlage beurteilt werden. Die Schalltechnischen Orientierungswerte werden auch hier an allen Punkten überschritten.

5.3 Einzelpunktberechnung

Um die Fragestellung des Stadtplanungsamtes über die Auswirkung der Ostspange auf die Lärmbelastigung des nördlichen Randes des Gebietes näher zu untersuchen, wurden für die vier angegebenen Orte Einzelpunktberechnungen durchgeführt.

Anlage 6 enthält die Ergebnistabellen für die am Rand der Siedlung Markendorf definierten Nachweisorte, jeweils bezogen auf das Obergeschoß. Sie sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

Nachweisort	Analyse		ohne Ostspange		mit Ostspange	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
NP Böhlike	55,4 dB(A)	49,1 dB(A)	55,4 dB(A)	49,0 dB(A)	55,5 dB(A)	49,1 dB(A)
NP 5	62,9 dB(A)	56,1 dB(A)	62,7 dB(A)	55,9 dB(A)	62,7 dB(A)	55,9 dB(A)
NP 9	61,3 dB(A)	55,0 dB(A)	61,2 dB(A)	54,8 dB(A)	61,2 dB(A)	54,8 dB(A)
NP 10	58,6 dB(A)	52,3 dB(A)	59,0 dB(A)	52,5 dB(A)	59,2 dB(A)	52,7 dB(A)

Aus den Ergebnissen der Berechnung ist deutlich zu erkennen, daß durch den Bau der Ostspange keine höhere Lärmimmission zu erwarten ist, als alleine aus der Erhöhung der Verkehrsbelegung auf den bereits vorhandenen Straßen B 112 und BAB 12.

Welchen Anteil die einzelnen Straßen an der Gesamtimmission haben und ob die Grenzwerte für den Neubau überschritten werden, wird aus den Ergebnissen der Anlage 7 deutlich und ist in der nachfolgenden Tabelle für den Immissionspunkt 9 (Erdgeschoß), dem von den Neubaumaßnahmen am meisten betroffenen Punkt, dargestellt:

Straße	Pegelanteil		Immissionsgrenzwert Neubau		Differenz in dB(A)	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Gesamtpegel	60,7 dB(A)	54,4 dB(A)	-	-	-	-
BAB 12 recht und linke Fahrbahn	60,3 dB(A)	54,1 dB(A)	-	-	-	-
Ostspange ETTC	48,1 dB(A)	41,0 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	-10,9	-8
B 112 neu mit Zufahrten	44,3 dB(A)	36,9 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	-14,7	-12,1
Havariestr. bis Neubauernweg	28,1 dB(A)	23,1 dB(A)	59 dB(A)	49 dB(A)	-30,9	-25,9
Zufahrt BIC	33,0 dB(A)	25,6 dB(A)	-	-	-	-
Müllroser Chaussee	34,4 dB(A)	27,0 dB(A)	-	-	-	-

Diese Ergebnisse zeigen deutlich, daß in diesem Bereich allein die Autobahn der pegelbestimmende Lärmverursacher ist. Alle anderen Straßen zusammengenommen erhöhen diese Schallimmission nur um 0,3 dB(A). Die Schallimmission keiner einzigen, der neu zu errichtenden Straßen, übersteigt an den untersuchten Nachweisorten die zulässigen Grenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung.

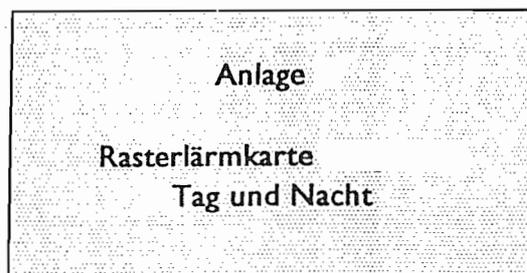
6. Zusammenfassung

Der Ortsteil Markendorf Siedlung ist von drei Industrie- und Gewerbegebiete, einer Bundesautobahn und einer Bundesstraße umgeben. Die Industrie- und Gewerbegebiete werden durch eine Vielzahl neuer Straßen erschlossen. Die Verkehrslärmbelastung ist durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren gestiegen und ist durch neue Straßen weiterhin im Steigen begriffen. Im vorliegenden Gutachten sollte untersucht werden, welche Gesamtbelastung nach Fertigstellung der neu zu errichtenden Straßen zu erwarten ist. Weiterhin sollte untersucht werden, welchen Einfluß die geplante Südspange des ETTC auf die Lärmimmission des nördlichen Randes des Wohngebietes hat. Für diese Untersuchung beauftragte die Stadt Frankfurt (Oder) und das Planungsbüro Freudenberg die BDC DORSCH CONSULT Ingenieurgesellschaft mbH Berlin, Büro Frankfurt (Oder).

Im Ergebnis ist festzustellen, das die Lärmbelastung des Wohngebietes insgesamt sehr hoch ist. Legt man die Schalltechnischen Orientierungswerte für Verkehrslärm nach der DIN 18005 [3] zu Grunde, werden nach der vereinfachten Berechnung (Gebiet mit Bebauungsdämpfung) an allen Stellen am Tage und in der Nacht diese Ziele des Schallschutzes in der Städtebaulichen Planung bereits mit dem bestehenden Straßennetz (BAB 12 und B 87) nicht erreicht.

Alle neuzubauenden Straßen erhöhen die vorhandene Lärmbelastung bei den im Gutachten zu Grunde gelegten Verkehrsbelegungen im Baugebiet Markendorf Siedlung nicht wesentlich. Das betrifft auch die Ostspange des ETTC.

Durch die neu zu errichtenden Straßen werden an den von uns gewählten Nachweisorten die Grenzwerte der 16. BImSchV nicht überschritten. Zum Abschluß soll noch einmal darauf hingewiesen werden, daß das vorliegende Gutachten kein Nachweis der Einhaltung der Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV ist. Dazu müßte die Nachweisführung für alle betroffenen Gebäude eigentümergegenau geführt werden, da sich bei Überschreitung der Grenzwerte finanzielle Erstattungsforderungen der Grundstückseigentümer ergeben können.



Anlage 5

**Rasterlärmkarte Prognose
Tag und Nacht**

