

Bebauungsplan Nr. 166 „Grabowseestraße Erweiterung Elisabethstift“, Oranienburg

Stand: 29.05.2026

Ergebnis der Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB zum Entwurf des Bebauungsplans „Grabowseestraße Erweiterung Elisabethstift“ im Ortsteil Friedrichsthal, Stadt Oranienburg.**Verfahren**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Grabowseestraße Erweiterung Elisabethstift“ der Stadt Oranienburg wurde die Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durch amtliche Bekanntmachung um Abgabe einer Stellungnahme bis spätestens zum 21.01.2026 gebeten.

Von der Öffentlichkeit ist eine Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren eingegangen.

Lfd. Nr.	Datum	Abwägungsrelevanter Inhalt / Stellungnahme	Abwägungsvorschlag
1.1	19.01.2026 <i>Erschließung</i>	<p>Der Neubau einer Kita sowie das Schaffen von weiteren Pflegeplätzen in der Stadt Oranienburg ist sehr zu begrüßen. Nach der Lektüre des obigen Bebauungsplanes sind mir jedoch Bedenken hinsichtlich der beschriebenen verkehrlichen Auswirkungen bzw. verkehrlichen Erschließung der Fläche des Bebauungsplanes Nr. 166 gekommen. Wohlgemerkt in 2 Fahrtrichtungen. Ein Radweg ist beiderseits nicht vorhanden.</p> <p>Ein recht schmaler, veralteter Gehweg (ca. 1,00 Meter breit) ist nur im südlichen Bereich Elisabethstift bis Einmündung Karl-Willmann-Straße vorhanden.</p> <p>Unter Abschnitt 4.3 wird die Grabowseestraße als verkehrswichtige Straße und auch als überörtlich bedeutsame Fuß- und Radwegverbindung bezeichnet (ohne durchgehenden Fuß- und komplett ohne Radweg!). Überörtliche Bedeutung hat sie auch als Teil des Europawanderwegs E10 sowie durch den Radfernweg Berlin Kopenhagen der angrenzt, so beschrieben.</p>	<p>Die vorgetragenen Belange betreffen im Kern die verkehrliche Erschließung des Plangebiets sowie die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Grabowseestraße als einzige Erschließungsstraße.</p> <p>Der Hinweis auf die überörtliche Funktion der Grabowseestraße als Teil des Europawanderwegs E10 und in Anbindung an den Radfernweg Berlin–Kopenhagen wird zur Kenntnis genommen. Diese Funktion ist in der Begründung unter Abschnitt 4.3 bereits aufgeführt. Der Bebauungsplan greift in diese Infrastruktur nicht ein und sieht keine Nutzungsänderungen vor, die diese Funktion beeinträchtigen würden. Der Ausbau der Fuß- und Radweginfrastruktur entlang der Grabowseestraße ist eine eigenständige planerische Aufgabe, die losgelöst vom vorliegenden B-Plan-Verfahren zu verfolgen ist.</p>

		<p>Beschreibung des Verkehrs zum jetzigen Zeitpunkt:</p> <p>Die Erschließungsstraße wird, neben vielen PKW/ Transporter/Bus/ LKW, rege morgens wie nachmittags als Schulweg (Kinder aus Malz) genutzt, zu Fuß als auch mit dem Rad. Kinder bis 10 Jahren können dabei sicherlich mit dem Rad auch das Stück vorhandenen Gehweges nutzen. Wobei mir nicht klar ist ob das bei Kindern auch entgegen der Fahrtrichtung erlaubt ist. Aufgrund der geringen Breite des Gehweges kommt es auch zu Konflikten mit Anwohnern, diese Konflikte sind auch polizeilich bereits aktenkundig.</p> <p>Der Hauptanteil des Radverkehrs (Schüler als auch erwachsene Radfahrer) spielt sich auf der schmalen Straße ab.</p> <p>Der Bus der Linie 804 fährt zurzeit noch alle Stunde durch die Straße. Geplant ist seit langem alle 30 Minuten. Der Bus hat eine Breite von 2,55 m zuzüglich 0,5 Meter Sicherheitsabstand zu jeder Seite sind es über 3,5 Meter. Damit ist die Straße mehr als ausgefüllt. Es bleibt kein Platz für radfahrende Kinder oder Erwachsene. Entgegenkommende Fahrzeuge aller Art müssen in den unbefestigten Seitenbereich ausweichen, Stürze sind vorprogrammiert. In Richtung Friedrichsthaler Chaussee, ab Karl-Willmann-Straße, ist allerdings kein Seitenbereich zum Ausweichen vorhanden. Hier können sich wirklich gefährliche Szenen abspielen.</p> <p>Fußgänger und Radfahrer können hier dem Fahrzeugverkehr, vor allem dem Begegnungsverkehr, schlicht nicht ausweichen, der Platz ist nicht da. Durch zusätzlichen Verkehr verschärft sich die Situation noch.</p>	<p>Die Planunterlagen gehen von der Grabowseestraße als vorhandener und gesicherter Erschließungsanlage aus. Der Landesbetrieb Straßenwesen sowie das Tiefbauamt der Stadt Oranienburg haben im Rahmen der Trägerbeteiligung (§ 4 Abs. 2 BauGB) keine Einwände gegen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit der Grabowseestraße erhoben.</p> <p>Gleichwohl wird der Hinweis auf die Fahrbahnbreite von ca. 3,50 m ernstgenommen. Die vorgetragenen Maße decken sich mit dem tatsächlichen Bestand. Die finale Betrachtung der Leistungsfähigkeit sowie des Ausbaubedarfs der Grabowseestraße sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens. Der Straßenbaulastträger steht in der Verantwortung diese Fragestellungen zu klären. Der Bebauungsplan trifft keine Festsetzungen zur Grabowseestraße selbst. Eine Pflicht zur Ausweisung oder Sicherung von Straßenausbaumaßnahmen im B-Plan besteht nicht, solange die Erschließung im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB gesichert ist.</p>
1.2	19.01.2026	<p>Unter Punkt 7.5 ist eine aktuelle Verkehrserhebung der Stadt Oranienburg erwähnt. Diese wurde allerdings in der Zeit des Sommerurlaubs durchgeführt. Radfahrende Kinder zur Schule sind dann</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Verkehrszählung hat lediglich eine ergänzende Funktion in der Begrün-</p>

	<p><i>Verkehrserhebung und Verkehrssicherheit</i></p>	<p>natürlich kein Problem. Selbst der PKW Verkehr dürfte in der Ferienzeit reduziert sein. Radfahrer (Kinder und Erwachsene) an sich sind in dieser Verkehrszählung nicht erfasst, aber gerade sie sind großen Gefahren durch den motorisierten Verkehr ausgesetzt, bedingt vor allem durch die geringe Breite der Straße. Hier scheint nicht die Anzahl der Fahrzeuge momentan das Problem zu sein, sondern wirklich die geringe Breite der Fahrbahn.</p> <p>Auch das geltende Tempo 30 (wenn es dann eingehalten wird) ist für ein kleines Kind kein Schutz.</p> <p>Angemerkt sei zudem das sich auch 2 PKW in der Regel nicht begegnen können ohne in den unbefestigten Bereich (wenn überhaupt möglich) auszuweichen, wo sollen dann die Radfahrer erst hin.</p>	<p>dung und stellt keine Grundlage der planerischen Entscheidung dar. Die Erschließungseignung ergibt sich aus der fachbehördlichen Beurteilung, nicht allein aus der Zählung.</p> <p>Es wird auf die geringe Fahrbahnbreite von ca. 3,50 m hingewiesen und geltend gemacht, dass bereits im Bestand Begegnungsverkehr zwischen zwei Pkw nur unter Nutzung des unbefestigten Seitenstreifens möglich sei, was für Radfahrer keine Ausweichmöglichkeit lasse. Dieser Befund ist dem Grunde nach zutreffend und beschreibt eine Vorbelastung, die unabhängig vom vorliegenden Planvorhaben besteht. Der Bebauungsplan ändert aber weder die Fahrbahnbreite noch die Querschnittsgeometrie der Grabowseestraße. Diese liegt außerhalb des Geltungsbereichs. Fragen des Straßenausbaus obliegen dem Straßenbaulastträger und sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.</p> <p>Die Durchsetzung des geltenden Tempolimits ist Aufgabe der zuständigen Ordnungsbehörden und nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p> <p>Abwägungsergebnis: Keine Änderung der Planung</p>
<p>1.3</p>	<p>19.01.2026</p> <p><i>Induzierter Verkehr durch Kita</i></p>	<p>Weiter zu Punkt 7.5:</p> <p>"Eine signifikante Erhöhung des Verkehrsaufkommens oder eine relevante Mehrbelastung der Anwohner/innen ist nicht zu erwarten" "... ist davon auszugehen, dass das zusätzliche Verkehrsaufkommen ... im Bestand aufgefangen werden kann."</p> <p>Wie erklärt sich das bei 75 Kindern die jeden Morgen gebracht und später wieder abgeholt werden? Die Erfahrung aus der Kita Zwergenhaus zeigt doch, das mit mindestens 70 PKW morgens und abends zu rechnen ist, Elterntaxis, zuzüglich der Pkw für die Erzieher und zusätzlichen Pflegekräfte. Zuzüglich Transporter / LKW für Ver- und Entsorgung.</p>	<p>Der Hinweis wird zurückgewiesen. Im Vergleich von Kindertagesstätten ähnlicher Größenordnung ist in der maßgebenden Frühspitzenstunde mit etwa 15 zusätzlichen Kfz/h zu rechnen, was die Leistungsfähigkeit der Grabowseestraße nicht grundlegend beeinträchtigt und durch eine angemessene Stellplatzvorsorge auf dem Grundstück weitgehend aufzufangen ist. Im nachgelagerten Baugenehmigungsverfahren wird zu prüfen sein, ob ergänzend organisatorische Maßnahmen, etwa eine gestaffelte Bring- und Abholregelung oder die Ausweisung eines Kurzzeitparkbereichs auf dem Grundstück, zur weiteren Entlastung beitragen können.</p> <p>Abwägungsergebnis: Keine Änderung der Planung</p>

<p>1.4</p>	<p>19.01.2026</p> <p><i>Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge</i></p>	<p>Nicht auszudenken die Situation in einem Notfall, Platz für Krankenwagen und /oder Feuerwehrfahrzeuge ist einfach nicht vorhanden, vor allem morgens und nachmittags, wenn die Kinder gebracht und geholt werden.</p> <p>Ein ausweichen um den Durchlass der Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten ist nicht möglich. Hier wird es richtig gefährlich. Denn schon jetzt ist der Rettungsdienst sehr, sehr häufig im Elisabethstift im Einsatz.</p> <p>Ich würde hier eine Stellungnahme von Feuerwehr und Rettungsdienst vorschlagen.</p> <p>Die vorhandenen 12 Parkplätze am Elisabethstift scheinen allerdings schon jetzt nicht zu reichen, warum sonst parken täglich 10 PKW im Randstreifen vor dem Stift?</p> <p>Über mehr Kita- und Pflegeplätze freut man sich. Aber die Infrastruktur in der Grabowseestraße scheint dafür im jetzigen Zustand wohl nicht geeignet.</p> <p>Der momentane Wintereinbruch mit viel Schnee verengt die Fahrbahnverhältnisse natürlich noch mehr.</p>	<p>Die Belange des Brandschutzes und der Rettungswege wurden im Rahmen der Trägerbeteiligung dem zuständigen Fachbereich Sicherheit/Ordnung sowie Fachbereich des vorbeugenden Brandschutzes zur Stellungnahme übermittelt. Eine Einwendung ist nicht erfolgt. Die Erreichbarkeit im Sinne der einschlägigen Normen (insbesondere DIN 14090, VwV zur BbgBO) wird als gesichert angesehen. Fragen der konkreten Rettungswegeführung und Aufstellflächen sind im Baugenehmigungsverfahren zu klären.</p> <p>Der Hinweis auf wildes Parken im Seitenstreifen sowie auf witterungsbedingte Fahrbahneinengungen beschreibt eine vom Planvorhaben unabhängige Bestandssituation, die nicht durch Festsetzungen des Bebauungsplans verursacht wird und nicht durch ihn behoben werden kann.</p> <p>Abwägungsergebnis: Keine Änderung der Planung</p>
<p>1.5</p>	<p>19.01.2026</p> <p><i>Alternativer Standort</i></p>	<p>Fazit aus meiner Sicht:</p> <p>Entweder investiert die Stadt Oranienburg in die Infrastruktur vor Ort, oder Lafim sucht einen anderen Standort. Das vorhandene Lafimgelände am Aderluch ist verkehrstechnisch sicherlich besser erschlossen und für Oranienburger auch besser erreichbar.</p> <p>Hier könnte auch der Verkehr reduziert werden, wenn Eltern aus anderen Ortsteilen nicht erst bis Friedrichsthal und zurück müssen.</p> <p>Ich hoffe als ortskundiger Anwohner hiermit einen Beitrag zur Sicherheit aller im Straßenverkehr geleistet zu haben.</p>	<p>Die Frage der Standortalternative ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht in dem vom Einwender geforderten Sinne zu prüfen. Die Erforderlichkeit des Bebauungsplans gemäß § 1 Abs. 3 BauGB bemisst sich nach der städtebaulichen Rechtfertigung der Planung am konkreten Standort, nicht nach einem abstrakten Vergleich allen anderen denkbaren Standorten im Gemeindegebiet.</p> <p>Das Vorhaben dient der Deckung eines konkreten Bedarfs an Pflege- und Betreuungsangeboten im Ortsteil Friedrichsthal. Ein Standort, bspw. im Bereich Aderluch, läge räumlich außerhalb des Versorgungsbereichs, für den das Vorhaben</p>

			<p>konzipiert ist, und würde den Einzugsbereich der Einrichtungen in einen anderen Ortsteil verlagern. Dies würde gerade nicht zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs führen. Die Nähe des Vorhabens zu den versorgten Bevölkerungsgruppen im Ortsteil ist damit ein aktiver Beitrag zur Verkehrsvermeidung.</p> <p>Die Forderung nach Infrastrukturinvestitionen in die Grabowseestraße als Voraussetzung für die Planung entbehrt einer rechtlichen Grundlage. Ein Bebauungsplan kann nur dann an der fehlenden Erschließung scheitern, wenn diese objektiv nicht gesichert ist.</p> <p>Abwägungsergebnis: Keine Änderung der Planung</p>
--	--	--	---