

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

XV-54b

für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs "Berlin-Johannisthal/Adlershof" zur Verbreiterung des Segelfliegerdamms einschließlich seiner künftigen Verlängerung bis zur Stubenrauchstraße im Bezirk Treptow - Köpenick, Ortsteil Johannisthal

Endfassung zur Festsetzung (Rechtsverordnung) am 22. Januar 2001

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 9 vom 17.03.2001, S. 53

I. Planungsgegenstand

Veranlassung und Erforderlichkeit

Mit dem Bebauungsplan XV-54 b soll die planungsrechtliche Grundlage für den Aus- und Neubau des Segelfliegerdamms und die Einrichtung einer öffentlichen Parkanlage geschaffen werden. Er dient damit auch der Neuordnung des angrenzenden Gebietes als Teil des zukünftigen Wissenschafts- und Wirtschaftsstandortes Berlin-Adlershof innerhalb der Entwicklungsmaßnahme "Berlin-Johannisthal/Adlershof" (Senatsbeschluss vom 25. Oktober 1994) in Beachtung der Vorschrift des § 166 Abs. 1 Satz 2 BauGB.

Der Segelfliegerdamm stellt bereits eine Verbindungs- und Sammelstraße mit maßgebender Erschließungsfunktion dar. Zukünftig soll er die Funktion einer Hauptverkehrsstraße 2. Ordnung übernehmen. Der Ausbau entspricht weitgehend dem bisherigen Straßenverlauf, eine Erweiterung des Profils findet nur abschnittsweise in geringem Umfang statt wofür teilweise private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden müssen. Planungsrecht ist darüber hinaus erforderlich für den direkten Anschluss des Segelfliegerdamms an die Stubenrauchstraße, wofür ein ca. 110 m langes Teilstück neu trassiert und angelegt wird. In diesem Bereich wird die

Erschließung neu geregelt, die vorhandenen Straßen sollen umgebaut und eine kleine öffentliche Parkanlage neu angelegt werden.

Der Plan dient auch der Umsetzung des Verkehrskonzeptes für den südöstlichen Bereich Berlins, wie es im FNP 94 dargestellt ist. Danach soll der Straßenzug eine zentrale Verbindungs- und Erschließungsfunktion zwischen der Teltowkanalautobahn (A113), dem Entwicklungsgebiet auf dem ehemaligen Flugplatz Johannisthal und dem Adlergestell übernehmen.

Plangebiet

Der Geltungsbereich umfasst etwa 3,7ha. Soweit nicht bereits als Straße genutzt, handelt es sich um überwiegend unbebaute Teilflächen gewerblich genutzter Grundstücke. Verbindliche planungsrechtliche Vorgaben, Bebauungspläne oder übergeleitetes Recht, gibt es nicht.

II. Planinhalt

Die Planung entspricht dem seit 1991 entwickelten Konzept der übergeordneten Hauptverkehrsstraßen im FNP.

Um möglichst zügig Planungsrecht für den Segelfliegerdamm als neue Hauptverkehrsstraße entsprechend dem Verkehrskonzept der Entwicklungsmaßnahme zu schaffen ist der XV-54 b als reiner Straßenbebauungsplan konzipiert. Er erfasst das Straßenland des ehemaligen und

zukünftigen Segelfliegerdamms vollständig, darüber hinaus einen Abschnitt der Winkelmannstraße sowie eine Teilfläche des Grundstücks Straße am Flugplatz 6 a.

Der bestehende Segelfliegerdamm sowie die Flächen, die für den Ausbau zwischen dem Groß-Berliner Damm und der Planstraße West 2 sowie für die geplante Verlängerung des Segelfliegerdamms bis zur Stubenrauchstraße benötigt werden, werden als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Eine weitere Festlegung hinsichtlich der Funktionen findet nicht statt (textliche Festsetzung 2).

Gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan soll der Segelfliegerdamm die Funktion einer übergeordneten Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II übernehmen. Daher ist für ihn und die Stubenrauchstraße zukünftig mit einer erhöhten Verkehrsbelastung zu rechnen. Die Ursachen liegen in der allgemeinen Verkehrszunahme durch den Entwicklungsbereich

selbst sowie vor allem bei den Veränderungen im übergeordneten Straßennetz, die sich auf den Segelfliegerdamm auswirken. Hierzu zählen der geplante Bau der Bundesautobahn BAB A 113 (neu) und der Anschlussstelle Stubenrauchstraße, die Verlängerung des Groß-Berliner Damms vom Sterndamm zur Rudower Chaussee und die vorgesehene Abstufung der Verbindungsfunktion des Sterndamms.

Mit dem Bau bzw. der Verlängerung der Straßenbahnstrecke vom S-Bahnhof Schöneweide

zum U-Bahnhof Zwickauer Damm wird es notwendig, den Sterndamm vom Durchgangsverkehr zu entlasten. Für die neue Straßenbahntrasse zwischen Königsheideweg und Stubenrauchstraße ist wegen des beengten Straßenprofils nur eine Führung in Fahrbahnlage ohne Trennung vom übrigen Kfz-Verkehr möglich. Mit der Durchbindung des Segelfliegerdamms wird eine direkte Verbindung von der Stubenrauchstraße zum Groß-Berliner Damm zur Aufnahme der übergeordneten Verkehrsströme geschaffen, so dass der Sterndamm entlastet wird und eine Abstufung der Verbindungsfunktion bzw. der verkehrlichen Bedeutung möglich ist. Durch diese Veränderungen übernehmen die Stubenrauchstraße und der Segelfliegerdamm zusätzlich zur erhöhten Erschließungsfunktion und bisherigen örtlichen Verbindung weitere Verteilungsfunk-

tionen. Ein Ausbau der Stubenrauchstraße ist innerhalb des gewidmeten Straßenlandes vorgesehen, so dass die Aufstellung eines Bebauungsplanes für diesen Bereich nicht erforderlich ist.

Für den Segelfliegerdamm werden Straßenbreiten zwischen 21,2 und 28,3 m festgesetzt. Diese Breite berücksichtigt im Wesentlichen eine Fahrspur pro Richtung, Parkstreifen, Geh- und Radwege, Pflanzstreifen bzw. Baumscheiben. Südlich der Planstraße West 2 bis zum An-

schluss an die Stubenrauchstraße ist der Ausbau vierstreifig vorgesehen, um der Verteilungsfunktion in der Nähe der zukünftigen Autobahnanschlussstelle gerecht zu werden. Die Festlegung des Straßenquerschnittes erfolgt ansonsten in Abhängigkeit von den verkehrlichen Erfor-

dernissen und den örtlichen Gegebenheiten. Der geplante zweistreifige Regelquerschnitt von 21,2 m ergibt sich aus folgendem Profil (beginnend von der südöstlichen Straßenseite):

3,0 m Gehweg
1,5 m Radweg
2,5 m Sicherheits-/Grünstreifen
2,0 m Parkstreifen
6,5 m Fahrbahn
2,0 Sicherheits-/Grünstreifen
1,5 m Radweg
2,2 m Gehweg.

Die unterschiedlichen Straßenbreiten im Bereich des zweispurigen Ausbaus, die im Bebauungsplan festgesetzt werden, resultieren aus den Erfordernissen, vorhandene Gebäude und schützenswerte Bäume zu erhalten. Die vorhandene Fahrbahn wird in der Regel nicht verbreitert, aber es werden Radwege und Parkstreifen neu angelegt, die zu einer Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche führen. Auf der westlichen Straßenseite ist in der Regel zwischen den Straßenbäumen und der Straßenbegrenzungslinie ausreichend Fläche vorhanden, um einen Radweg neu anlegen zu können. Die Verbreiterung der gewidmeten Straßenverkehrsfläche um ca. 1,4 m geht daher nur zu Lasten der östlich an den vorhandenen Straßenraum angrenzenden Grundstücke, da hier die für die Anlage des Radweges benötigten Flächen bisher nicht zur Verfügung stehen. Im folgenden werden die abwägungsrelevanten Gründe für die unterschiedlich breit auszubauenden Abschnitte des zukünftigen Segelfliegerdammes im Einzelnen dargestellt.

Im nördlichen Abschnitt zwischen dem Groß-Berliner Damm und der Waldstraße wird eine Breite von bis zu 28,3 m festgesetzt. Das Profil des Segelfliegerdammes wird in diesem Abschnitt durch die vorhandene Allee bestimmt, die erhalten werden soll und keine Verbreiterung der vorhandenen Fahrbahn ermöglicht. Eine Aufweitung im Kreuzungsbereich ist erforderlich, um eine Linksabbiegespur in den Groß-Berliner Damm anlegen zu können. Die derzeit westliche Baumreihe soll in eine Mittelinsel von 4 m Breite integriert, westlich davon soll eine neue Fahrbahn in 5,5 m Breite gebaut werden. Die derzeit an den westlichen Gehweg angrenzende gärtnerisch angelegte Vorgartenzone vor den Grundstücken Segelfliegerdamm 2 bis 6 ist gewidmetes Straßenland und soll deshalb im Bebauungsplan als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Diese Flächen werden für die Neuanlage von Geh- und Radwegen nicht im vollen Umfang benötigt, deshalb sollen auf der westlichen Straßenseite zwei Grünstreifen angelegt bzw. erhalten werden. Der geringfügige Eingriff in private Grundstücksflächen auf der östlichen Seite ist trotz des flächenmäßigen Überangebots auf der westlichen Seite erforderlich, weil anderenfalls ein funktionsgerechter Ausbau unter Schonung der zukünftig auf der Mittelinsel stehenden Bäume nicht möglich wäre.

Im südlich angrenzenden Bereich bis in Höhe des Grundstücks Segelfliegerdamm 42 werden Breiten bis zu 24,9 m festgesetzt. Die östliche Erweiterung der vorhandenen

Straßenverkehrsfläche ist hier erforderlich, um die Bäume erhalten zu können und trotzdem zusätzlich einen Radweg anlegen zu können.

Die Eiche auf der Dreiecksfläche Trützschlerstraße/Segelfliegerdamm ist ein Naturdenkmal. Die Eiche selbst steht außerhalb des Bebauungsplanes, aber der Umgebungsschutz des Naturdenkmales reicht in den Bebauungsplanbereich hinein. In der BPU (Bauplanungsunterlage) des Segelfliegerdamms wird dies berücksichtigt.

Im folgenden Abschnitt zwischen dem Grundstück Segelfliegerdamm 42 und der Planstraße West 2 verjüngt sich die Straße auf das Regelprofil von 21,2 m. Da das gewidmete Straßenland hier nur eine Breite von 20 m aufweist, muss von den östlich angrenzenden Grundstücken ein Streifen von 1,20 m in Anspruch genommen werden. Der anschließende neu zu bauende Abschnitt wird in einer Breite von 26 m festgesetzt, um je Fahrtrichtung einen zusätzlichen Fahrstreifen aufnehmen zu können. Darüber hinaus sind beidseitig 1,5 m breite Fahrrad- und 3 m breite Gehwege sowie 2,5 m breite Grünstreifen vorgesehen. Auf Grund der hohen zukünftigen Verkehrsbelastung und der Abbiegebeziehungen in die Planstraße West 2 ist ein entsprechender Ausbau in diesem Abschnitt erforderlich. Zwischen der Autobahnanschlussstelle Stubenrauchstraße und der Einmündung Planstraße West 2 / Segelfliegerdamm wird mit einem Verkehrsaufkommen von 14 000 bis 17 000 Fahrzeugen je Richtung und Tag gerechnet. Dies ergibt sich aus der für den geplanten Endzustand des Gesamtgebietes von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung angestellten Belastungsrechnung für das übergeordnete Straßennetz. Diese Berechnung beruht auf der Umlegungsrechnung der Verkehrsmengenschätzung für den Prognosefall 2010, unter der Annahme, dass die BAB A 113 (neu) gebaut und das Straßennetz innerhalb des Entwicklungsbereiches ausgebaut wird.

Am Knotenpunkt des künftig verlängerten Segelfliegerdamms mit der Planstraße West 2 kommt es zu einer Aufspaltung der Verkehrsströme über den Segelfliegerdamm und über die Planstraße West 2 zur Planstraße West 7 und Planstraße Nord 10 zum Gewerbegebiet am Groß-Berliner Damm, so dass das Verkehrsaufkommen des nördlichen Segelfliegerdamms mit je einem Fahrstreifen pro Richtung bewältigt werden kann. Die Belastungsrechnung geht hier von bis zu 12 000 Kfz pro Tag und Richtung bis zur Höhe Königsheideweg und von dort bis zum Groß-Berliner Damm mit einer Verkehrsbelastung von 9 000 Kfz pro Tag und Richtung aus.

Abgesehen von der direkten Verbindung des Segelfliegerdamms mit der Stubenrauchstraße bleiben die Verkehrsbeziehungen zu den Nebenstraßen ansonsten unverändert. Die Einmündungsbereiche werden entsprechend der geplanten bzw. vorhandenen Straßenbreiten festgesetzt. Der Forderung der Straßenverkehrsbehörde, die Planstraße Nord 19 nach Süden zu verschwenken, um in Verlängerung des Königsheideweges den Segelfliegerdamm zu kreuzen, konnte nicht entsprochen werden. Die durch die versetzten Einmündungen möglicherweise entstehenden Verkehrsbeeinträchtigungen sind hinzunehmen, weil eine Verschwenkung der Planstraße Nord 19 nur möglich wäre, wenn das Verwaltungsgebäude der ehemaligen Flugzeugfabrik der Luftverkehrsgesellschaft abgerissen würde. Die BPU für den Segelfliegerdamm sieht eine Linksabbiegespur in den Königsheideweg vor, so dass die Leistungsfähigkeit der Straße durch die dicht aufeinanderfolgenden Knotenpunkte nicht wesentlich beeinträchtigt werden wird. Die Abwägung erfolgte hier deshalb zugunsten des denkmalgeschützten Verwaltungsgebäudes.

Der künftig nicht mehr dem Hauptverkehrsstrom dienende südliche Abschnitt des Segelfliegerdamms soll als Verbindung zur Winkelmannstraße bestehen bleiben, aber umgebaut werden. Der Verkehr auf der Kreuzung Segelfliegerdamm / Planstraße West 2 soll durch eine

Lichtsignalanlage geregelt werden. Durch den Anschluss der Winckelmannstraße über den Segelfliegerdamm alt an die Planstraße West 2 soll die Straße am Flugplatz im oberen Abschnitt und auch die Winckelmannstraße selbst vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Dieser Straßenabschnitt soll in einer Breite von 21,0 m als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Entlang der öffentlichen Parkanlage sollen Parkplätze im rechten Winkel zur Fahrbahn eingerichtet werden als Ersatz für durch den Ausbau der Stubenrauchstraße entfallende Parkplätze.

Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

In einer Breite von 24 m soll für den südlichen Abschnitt der Winckelmannstraße vor den Grundstücken 88 – 96 eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Parken von Fahrzeugen – festgesetzt werden. In diesem Bereich befindet sich zur Zeit ein öffentlicher Parkplatz mit ca. 20 Plätzen, die auch von den Bewohnern der angrenzenden Grundstücke genutzt werden. Nach Feststellung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde sind diese Ver-

kehrsflächen unverzichtbar für den öffentlichen Verkehr im Sinne von § 4 Berliner Straßengesetz, so dass sie nicht ersatzlos eingezogen werden können. Die Parkplätze vor den Neubauten in der Stubenrauchstraße zwischen Akeleiweg und Straße am Flugplatz werden durch den geplanten Ausbau dieser Straße ebenfalls entfallen (außerhalb des Geltungsbereiches, aber Bestandteil der Gesamtmaßnahme). Auch hier handelt es sich um öffentliche Parkplätze, die mangels Abstellmöglichkeit auf den Wohnungsbaugrundstücken überwiegend von den Anwohnern genutzt werden. Dieser Beitrag zur Lösung der Probleme des ruhenden Verkehrs und

damit auch zur Effizienzsteigerung der übrigen Verkehrsflächen soll auch weiterhin bestehen bleiben.

Deshalb wird durch die hier getroffene Festsetzung insgesamt ein Parkplatz von etwa 1 800 m²

Fläche mit Raum für 50 Pkw bereitgestellt. Diese Baumaßnahme ist Bestandteil der BPU für den Segelfliegerdamm. Der vorhandene Gehweg vor den Grundstücken soll erhalten bleiben, die Erschließung wird darüber hinaus durch ein Geh- und Fahrrecht gesichert (textliche Festsetzung Nr. 1).

Öffentliche Parkanlage

Für die durch den Straßenumbau entstehende Restfläche von ca. 3 500 m² Ausdehnung wird Grünfläche mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage festgesetzt.

Die Parkanlage soll zukünftig in erster Linie als Orientierungshilfe dienen und das Stadtbild auflockern. Wegen der geringen Ausdehnung kann sie eine Funktion als Erholungsfläche oder als Biotop für einen naturschutzrechtlichen Ausgleich nicht wahrnehmen, lediglich der Versiegelungsgrad bezogen auf den gesamten Geltungsbereich erhält eine positive Bilanz. Die neue Parkanlage wird zum Teil auf ehemaligem Straßenland angelegt werden, was dazu führt, dass langfristig Entwässerungsleitungen umverlegt werden müssen entsprechend dem

neuen Straßenverlauf. Um die Gestaltungsmöglichkeiten der Parkanlage nicht einzuschränken, wird kein Leitungsrecht festgesetzt.

Der Plan konkretisiert die inhaltlichen Vorgaben des FNP und ist daher als Regelfall aus ihm entwickelt. Die Grünfläche ist wegen ihrer nur lokalen Bedeutung im FNP nicht dargestellt, entspricht ihm aber gemäß Entwicklungsgrundsatz Nr. 3.

Abwägung zum Immissionsschutz

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen besteht nach der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Als wesentlich gelten Änderungen, die zu einem Anstieg des Verkehrslärms von mindestens 3 Dezibel (A) führen. Schalltechnische Gutachten haben für den hier zu beurteilenden Straßenzug Verkehrslärmwerte (Immissions-

mittelpiegel) von bis zu 66,4 db(A) tagsüber bzw. 56,2 db(A) nachts für das Jahr 2010 prognostiziert. Gegenüber der bestehenden Situation bedeutet dies eine Erhöhung des vom Segelflie-

gerdamm ausgehenden Verkehrslärms um rd. 6,4 db(A). Die 16. BImSchV sieht für Wohn-, Misch- und Gewerbegebiete unterschiedliche Grenzwerte vor, einzelne Abschnitte des Segel-

fliegerdamms waren deshalb entsprechend der vorhandenen tatsächlich ausgeübten Nutzung unterschiedlich zu beurteilen. Bei unmittelbar aneinandergrenzendem Gewerbe und Wohnen wurde als Mittelwert Mischgebiet zugrunde gelegt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen, wie Lärmschutzwände oder -wälle, sind städtebaulich nicht in den Segelfliegerdamm integrierbar. Eine Verminderung der Höchstgeschwindigkeit im Hauptverkehrsstraßennetz würde den Verkehrsfluss zu sehr beeinträchtigen.

Im schalltechnischen Gutachten vom 9. August 1999 werden die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen grundstücksscharf dargestellt. Sie werden vor allem an Wohngebäuden, zu einem geringen Teil jedoch auch in gewerblich genutzten Gebäuden erforderlich. Für den Einbau von Schallschutzfenstern entstehen maximal Kosten in Höhe von 1,3 Mio. DM.

Die beim Straßenneubau zu beachtenden Vorschriften der 16. BImSchV werden gewährleisten, dass die Beeinträchtigungen der Anwohner in einem zumutbaren Rahmen bleiben. Die Änderung des Straßenbelags von Pflaster zu Asphalt wird zu einer Lärminderung beitragen. Eine Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand wird teilweise eintreten, bedingt durch den erheblich zunehmenden Verkehr. Trotz erheblicher Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr ist dieser mit der Entwicklungsmaßnahme einhergehende Prozess nicht vermeidbar. Ein Verzicht auf die Ausbaumaßnahme und die Durchbindung würde an dem grundsätzlichen Verkehrsproblem nichts ändern und

möglicherweise zu höheren Beeinträchtigungen, besonders im Bereich der Wohnhäuser an der Stubenrauchstraße und der Winckelmannstraße, führen.

Der hier eingeschlagene Weg zur Problembewältigung, das heißt die grundsätzliche Abwägung und planerische Entscheidung für den hier planungsrechtlich vorbereiteten Straßenbau wurde bereits bei der Aufstellung und dem Beschluss über den Flächennutzungsplan vorgenommen (Bürgerbeteiligung November/Dezember 1993, Senatsbeschluss März 1994).

Als tragende Gründe für die beschlossene Planung wurden dabei die allgemeinen verkehrlichen Anforderungen, die zentrale Bedeutung für das angrenzende Entwicklungsgebiet und die Wirkung als Pufferzone zwischen den Gewerbegebieten des Entwicklungsbereichs und den nordwestlich angrenzenden Wohngebieten hervorgehoben. Die seinerzeitigen Stellungnahmen im Rahmen der Trägerbeteiligung und der öffentlichen Auslegung reichten von der Forderung nach vollständigem Verzicht bis zu der nach vierspurigem Ausbau mit direkter Anbindung an das Adlergestell. Die gefundene Lösung stellt sich als verträglicher Kompromiss zwischen Umweltbelangen und Verkehrsbelangen dar, denn die Leistungsfähigkeit wird erheblich gesteigert ohne in der Gesamtbilanz den Versiegelungsgrad zu erhöhen oder anderweitig den Naturhaushalt oder das Landschaftsbild zu beeinträchtigen (s. u. III).

Die bei der öffentlichen Auslegung zu diesem Bebauungsplan vorgebrachten Anregungen brachten hierzu keine neuen Erkenntnisse oder relevante Gesichtspunkte, so dass das grundsätzliche Planungskonzept nicht in Frage zu stellen war (s. u. IV).

III. Auswirkungen

Eingriffe in private Rechte

Durch den Aus- und Umbau des Segelfliegerdamms wird in geringem Umfang in private Grundstücksrechte eingegriffen. Die Fläche der bestehenden Trasse und der Abschnitt der Winckelmannstraße mit der vorhandenen Stellplatzanlage befinden sich überwiegend im Eigentum des Landes Berlin (30.155 m²). Nur sieben Flurstücke, die größtenteils vollständig im gewidmeten Straßenland liegen, befinden sich in Privateigentum (880 m², 2,4 % des Geltungsbereiches). Durch die geplante Verbreiterung des Segelfliegerdamms werden im östlichen Bereich des Bebauungsplanes private Grundstücksflächen in Anspruch genommen (962 m², 2,6 % des Geltungsbereiches). Diese Grundstücksflächen sind restitutionsbehaftet. Die Fläche zwischen Segelfliegerdamm und Winckelmannstraße befindet sich ebenfalls in Privateigentum (4.847 m², 13,1 % des Geltungsbereiches). Die für den Straßenbau benötigten Flächen werden von dem Entwicklungsträger erworben werden, entsprechende Mittel sind in dessen Wirtschaftsplan für das Treuhandvermögen bereitgestellt. Grundstücksneuordnungen oder der Abriss wirtschaftlich wertvoller Gebäudesubstanz ist nicht erforderlich. Eingriffe in vorhandene und ausgeübte Gewerbebetriebe finden nicht statt. Eine Ausnahme bildet das Grundstück der Johannisthal Synchron GmbH (Straße am Flugplatz 6 a). Hier findet eine Bodenneuordnung statt um dem am

Standort verbleibenden Betrieb zukünftig ein angemessen großes Grundstück zu sichern und gleichzeitig die für den Straßenbau und die öffentliche Parkanlage benötigten Flächen auf die öffentliche Hand zu übertragen. Der Grundstückstausch bzw. Grunderwerb findet zur Vermeidung unnötiger Haushaltsbelastungen zeitnah vor Beginn der Straßenbaumaßnahme statt, die Mittel sind in den Wirtschaftsplan 2000 eingestellt. Das Grundstücksgeschäft ist Teil der Abwendungsvereinbarung, die zur Zeit verhandelt wird.

Ein Gebäude wird zugunsten der neuen Verbindung zwischen Segelfliegerdamm und Stuben-

rauchstraße abgerissen werden, die frühere Nutzung als Kindertagesstätte hatte das Bezirksamt Treptow bereits im August 1998 aufgegeben. Durch einen Zusatz zum Vertrag mit der Treuhandanstalt hatte sich die Firma Johannisthal Synchron GmbH zur Finanzierung eines Neubaus einer Kindertagesstätte verpflichtet. Der Entwicklungsträger wird entsprechend der Zeit-/Maßnahmeplanung der Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal / Adlershof, eine geräumte Fläche innerhalb des städtebaulichen Entwicklungsbereiches im Wohngebiet West zur Verfügung stellen.

Auch wenn die Straßenbaumaßnahme nicht im Konsens mit den betroffenen Eigentümern durchgeführt werden könnte, würden die zuvor dargelegten Vorteile für die Verkehrsabwicklung den Eingriff in das Eigentum rechtfertigen, zumal durch die Bodenordnung im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme die Funktionsfähigkeit des betroffenen Betriebes gewährleistet ist.

Eingriff in Natur und Landschaft

Durch die Anlegung einer neuen Trasse für den künftig verlängerten Segelfliegerdamm und durch die Verbreiterung im nördlichen Bereich findet ein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne von § 8 Abs. 1 Bundesnaturschutzgesetz statt. Ein durch Festsetzungen im Bebauungsplan zu regelnder Ausgleich ist jedoch nicht erforderlich, weil der Eingriff bereits vor der planerischen Entscheidung zulässig war (§ 1 a Abs. 3 Satz 4 BauGB). Durch den Straßenbau werden gewerblich genutzte Grundstücke in Anspruch genommen, die planungsrechtlich nach § 34 BauGB zu beurteilen sind. Gewerbliche Nutzungen wären demnach zulässig, soweit sie sich von der Masse der Bausubstanz und dem Störungsgrad der ausgeübten gewerblichen Tätigkeit her in die Umgebung einfügen würden. Der Versiegelungsgrad ist im Rahmen des § 34 Baugesetzbuch kein zu prüfendes Kriterium. Gewerbenutzung erfordert oft einen sehr hohen, häufig 100 % erreichenden Versiegelungsgrad, unabhängig vom Umfang der Bebauung.

Es ist hier demnach davon auszugehen, dass eine nahezu vollständige Versiegelung der Grundstücke nach bisher geltendem Recht bereits zulässig war. Der Bebauungsplan regelt nicht die Einteilung der Straßenverkehrsfläche, so dass eine vollständige Versiegelung möglich wäre. Dies würde entsprechend dem bisher geltendem Planungsrecht keinen ausgleichspflichtigen Eingriff darstellen gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB.

Jedoch ist durch den Straßenbau nicht mit einer vollständigen Versiegelung der davon betroffenen Flächen zu rechnen. Sollte der Ausbau hier in der in Berlin üblichen Weise erfolgen, was auch der bereits vorliegenden BPU zu entnehmen ist, werden beidseitig

Grünstreifen in unterschiedlicher Breite angelegt werden; für das Regelprofil von 21,2 m Gesamtbreite ergibt sich dann beispielsweise ein unversiegelter Anteil von ca. 21 %.

Das Landschaftsbild des Segelfliegerdamms ist geprägt durch alleearartigen Baumbestand, der soweit wie möglich erhalten bleibt und durch Neupflanzungen ergänzt wird. Im Zusammenhang mit der neu anzulegenden öffentlichen Parkanlage kann insgesamt davon ausgegangen werden, dass durch den Bebauungsplan eine positive Veränderung des Landschaftsbildes bewirkt wird.

Im Zuge des Neubaus des Segelfliegerdamms sollen 55 Bäume gefällt und 144 Bäume neu gepflanzt werden. Der durch die Baumaßnahme entstehende Vegetationsverlust kann in vollem Umfang ausgeglichen werden.

Trotz der positiven Auswirkungen auf das Landschaftsbild und des formal ausgeglichenen Eingriffs in den Naturhaushalt wird es auch unter Beachtung der immissionsschutzrechtlichen Bestimmungen zu subjektiv spürbaren Beeinträchtigungen der Anwohner kommen hinsichtlich des Wohnwerts und der allgemeinen Aufenthaltsqualität, verursacht durch das erhöhte Verkehrsaufkommen. Diese Nachteile sollen hingenommen werden wegen der Bedeutung des Segelfliegerdamms als wichtige überörtliche Straßenverbindung, die gleichzeitig entscheidende Erschließungsfunktion für die angrenzenden, weiter zu entwickelnden Gewerbegebiete hat. Die dort angestrebte Dichte, die enge Verflechtung der Nutzungen im Entwicklungsgebiet und die für die Aufnahme der Straßenbahntrasse erforderliche Entlastung des Sterndamms erfordern die über den Bestand teilweise hinausgehende festgesetzte Breite der Straßenverkehrsfläche.

IV. Verfahren

Die Aufstellung des Bebauungsplanes wurde am 13. September 1994 vom Bezirksamt Treptow von Berlin beschlossen. Der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 50 vom 14. Oktober 1994 auf Seite 3261 veröffentlicht.

Im November 1994 wurde vom Bezirksamt die frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt, Auswirkungen auf die Planung ergaben sich nicht.

Wegen der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung der zwischenzeitlich beschlossenen Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal/Adlershof wurde die weitere Zuständigkeit des Bebauungsplanverfahrens gemäß § 4 c Abs. 3 i.V. mit § 4 b Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs auf die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen übertragen (Senatsbeschluss vom 20. Dezember 1994).

Die Geltungsbereiche der übernommenen Bebauungspläne im Entwicklungsbereich wurden von der Senatsverwaltung mehrfach geändert, für den Bebauungsplan XV-54 b wurde durch Beschluss vom 14. November 1997 die Aufstellung im jetzt vorliegenden Geltungsbereich erneut beschlossen (Amtsblatt Nr. 62 vom 19. Dezember 1997, S. 4546).

Die Überleitungsregelung gemäß § 243 Baugesetzbuch wird für diesen Bebauungsplan nicht angewendet, so dass für die Behandlung des Eingriffs in Natur und Landschaft der seit dem

1. Januar 1998 geltende § 1 a Baugesetzbuch anzuwenden ist. Gemäß der Überleitungsvorschrift § 233 Abs. 1 Satz 2 Baugesetzbuch wird für die nach dem 1. Januar

1998 durchzuführenden Verfahrensschritte das seit diesem Datum geltende Recht angewendet.

Die Beteiligung der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind (§ 4 Abs. 1 BauGB), wurde vom 4. August bis zum 15. September 1998 durchgeführt. Die Ergebnisse der Beteiligung sind in die weitere Planung eingeflossen. Viele Anregungen bezogen sich auf die Durchführung und werden dort Berücksichtigung finden, ohne in den Festsetzungen des Bebauungsplanes ihren Niederschlag zu finden.

Der nach der Trägerbeteiligung überarbeitete Bebauungsplan hat mit der zugehörigen Begründung in der Zeit vom 8. Juni bis zum 8. Juli 1999 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Die Auslegung wurde fristgemäß im Amtsblatt von Berlin vom 28. Mai 1999 (Nr. 27, S. 2046) sowie in der örtlichen Presse mit Anzeige vom 1. Juni 1999 bekannt gemacht. Die gemäß § 4 Abs. 1 Baugesetzbuch zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 1. Juni 1999 über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Während der Auslegungszeit sind insgesamt 14 schriftliche Stellungnahmen mit Anregungen von Bürgern und Trägern bei der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr eingegangen. Sie richteten sich überwiegend grundsätzlich gegen den Straßenbau, vereinzelt wurden auch noch weitergehende Straßenbaumaßnahmen gefordert. Wie oben bereits dargestellt, konnten diese in der Sache nicht neuen Argumente an der grundsätzlichen planerischen Entscheidung nichts ändern; der Bebauungsplan XV-54 b wurde deshalb nach der öffentlichen Auslegung nicht geändert.

Im folgenden werden die wichtigsten Stellungnahmen und ihre Behandlung benannt:

Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. (BLN) begrüßte auch für die nach § 29 Bundes-Naturschutzgesetz anerkannten Mitgliedsverbände prinzipiell die vorgesehene Errichtung von Rad- und Fußwegen sowie die beabsichtigte Anlage von Grünstreifen entlang der Straße. Nicht befürwortet wurde dagegen, dass die Planung einen Ausbau von Rad- und Fußwegen beiderseits der Straße vorsehen würde, da aufgrund der nur untergeordneten angrenzenden Wohnnutzung von einer geringen Frequentierung der Rad- und Fußwege auszugehen wäre. Vor dem Hintergrund der knappen öffentlichen Kassen erscheine eine Regelung, die die Errichtung von Rad- und Fußwegen beim Ausbau von Straßen in Berlin vorsieht, unangemessen. Vielmehr sei ein flexibler Umgang mit der unbestrittenen Notwendigkeit der Neuerrichtung von Rad- und Fußwegen einerseits und dem ebenso unbestrittenen Zwang zur Einsparung öffentlicher Mittel andererseits erforderlich. Es wurde empfohlen, nur einen einseitigen Fuß- und Radweg zu errichten. Für den Fall, dass die Richtlinie keinen Handlungsspielraum bezüglich einer einseitigen Errichtung von Fuß- und Radwegen ermöglichen würde, sei angesichts einer dringend erforderlichen Schonung von Ressourcen eine Modifizierung der derzeitigen Planungs- und Ausführungspraxis anzustreben.

Den Anregungen wurde nicht gefolgt. In den Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege) vom 11. Dezember 1998 (Amtsblatt für Berlin vom 22. April 1999, S. 1477 ff) wird geregelt, dass straßenbegleitende Gehwege grundsätzlich auf beiden Seiten der Fahrbahn anzulegen sind. Lediglich bei einseitiger Bebauung oder anliegerfreien Straßen kann darauf verzichtet werden. Dies trifft auf den Segelfliegerdamm nicht zu. Auf Hauptverkehrsstraßen mit einer durchschnittlichen Verkehrsstärke von über 10.000 Kfz/Tag soll der Radverkehr auf Radverkehrsanlagen geführt werden. Die Regelbreite von straßenbegleitenden Radwegen, die im Zweirichtungsverkehr befahrbar sind, beträgt 2,5 m. Einseitig befahrbare Radwege sollen 1,60 m breit sein. Sie sind entlang des Segelfliegerdamms bereits auf 1,50 m reduziert worden, um die Flächenansprüche zu minimieren. Auf der westlichen Straßenseite steht zwischen der Fahrbahn und den Grundstücksgrenzen nicht ausreichend Platz zur Verfügung, um hier neben dem notwendigen Gehweg einen Radweg für Zweirichtungsverkehr anzulegen. Die Anlage eines solchen Radweges auf der Ostseite der Straße würde einen zusätzlichen Flächenverbrauch bedeuten, da die Fahrbahn in der Regel unverändert bleibt. Insofern verursacht die vorgesehene Aufteilung der Straßenverkehrsfläche keinen Flächenmehrverbrauch.

Die BLN wies darauf hin, dass die Begründung zum B-Plan keine kartographische Darstellung der Eingriffe enthalten würde. Bezüglich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen würden die Bauplanungsunterlagen kein nachvollziehbares Bild vermitteln. Unklar bliebe, welche Bäume erhalten blieben, welche Bäume gefällt werden müssten, an welcher Stelle Neupflanzungen erfolgen sollten und wie die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden sollten.

Dem Hinweis wurde bereits gefolgt. In den Bauplanungsunterlagen, die während der öffentlichen Auslegung einsehbar waren, sind sowohl die Bäume gekennzeichnet, die erhalten bleiben sollen sowie die Neupflanzungen und die zu fällenden Bäume. Der

durch die Straßenverbreiterung bzw. -verlängerung ausgelöste Eingriff in Natur und Landschaft kann durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes XV-54b ausgeglichen werden, deshalb hat der Hinweis in der Begründung auf die vorgesehenen Baumpflanzungen des Straßen- und Grünflächenamt nur informierenden Charakter.

In der Begründung wird ausgeführt, dass die schallschutztechnischen Orientierungswerte für die westlich an den Segelfliegerdamm angrenzenden Wohngebiete überschritten werden.

Ergänzend zu den passiven Maßnahmen zur Lärminderung forderte die BLN weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion erfolgen. Sinnvoll wären u.a.:

- Geschwindigkeitsbegrenzung
- Wahl eines geräuscharmen Fahrbahnbelages
- Errichtung von Abschirmungs-Pflanzungen entlang der Wohngebäude

Das Gutachten zum Lärmschutz kommt zu dem Ergebnis, dass an den Bestandsgebäuden entlang des Segelfliegerdamms Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Umfang von max. 1,3 Mio. DM bestehen. Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird das in weiten Teilen vorhandene Kopfsteinpflaster durch Asphaltbelag ersetzt. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen können aus stadtgestalterischen Gründen (Schutzpflanzungen, Wälle, Lärmschutzwände) oder aufgrund der geplanten Funktion des Segelfliegerdamms im Hauptstraßennetz (Geschwindigkeitsbegrenzung) nicht in Betracht gezogen werden.

Einem Bürger erschien der Segelfliegerdamm als Durchgangsstraße bei gleichzeitiger Entlastung des Sterndamms mit je 1 Spur zu schmal, es müssten 2 Spuren je Richtung sein. Dies wäre möglich, wenn bei den südöstlichen Bäumen beidseitig 2 Spuren angelegt werden würden.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt, da die Planstraßen West 2, West 7 und Nord 10 eine örtliche Verbindungsfunktion für Verkehrsströme insbesondere zwischen dem Straßenzug Stubenrauchstraße, Segelfliegerdamm und dem Groß-Berliner-Damm übernehmen werden. Durch diese Aufteilung der Verkehrsströme wird der Segelfliegerdamm entlastet.

Dieser Bürger war darüber hinaus der Meinung, dass eine Parkreihe südöstlich zu wenig bei der Bebauung sei.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Durch die geplanten Parkstände im Segelfliegerdamm kann nicht der Bedarf an Stellplätzen gedeckt werden, der sich aus den angrenzenden Nutzungen ergibt. Die Stellplätze können auf den Grundstücken untergebracht werden. In dem Regelprofil von 21,20 m hätten beidseitige Parkstreifen nur bei Reduzierung der Mindestbreite von 2,00 m auf 1,80 m angelegt werden können. Diese Mindestmaße und eine Fahrbahnbreite von insgesamt nur 6,50 m würden die

Durchlassfähigkeit des Segelfliegerdamms zu sehr beeinträchtigen und der Funktion einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße nicht gerecht werden.

Das Stadtplanungsamt Treptow wies darauf hin, dass sich westlich des Segelfliegerdamms zwischen Groß-Berliner-Damm und Köpenicker Straße eine Wohnbebauung befinden würde. Somit seien hier, wie auch in den Unterlagen zur TÖB-Beteiligung geschehen, die Orientierungswerte der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete heranzuziehen. Die Änderung zu einer Anwendung der Orientierungswerte für Mischgebiete sei nicht nachvollziehbar.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Am Segelfliegerdamm grenzen ein vorhandenes Wohngebiet und ein vorhandenes Gewerbegebiet aneinander, beide Nutzungen sind bestandsgeschützt, weil beide Formen der Bebauung rechtmäßig sind. Deshalb bietet sich eine Mittelung der zulässigen Dezibel-Werte an. Die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtshofes belegt, dass solche Mittelwerte zulässig sind. Aus diesen Gründen sind die Aussagen in der Begründung von allgemeinen Wohngebieten in Mischgebiet geändert worden.

Ein Bürger sprach sich gegen den Ausbau des Segelfliegerdamms aus, da der Sterndamm mit anschließender Stubenrauchstraße bereits eine Hauptstraße zum Teltowkanal sei. Die Erneuerung des Standortes Adlershof/Johannisthal müsse durch verkehrsberuhigte Straßen gekennzeichnet sein. Die zukünftige Lärm- und Abgasbelastung durch den Segelfliegerdamm würde nicht hingenommen werden. Den Neubaubereich und das alte Johannisthal würde der Neubau zertrennen.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt. Die gleichzeitige Straßenbahnführung und Aufrechterhaltung der Hauptverkehrsströme auf dem Sterndamm ist aufgrund des begrenzten Querschnitts nicht möglich, so dass durch den Segelfliegerdamm eine Entlastung geschaffen werden muss, wie unter II.3.2 ausgeführt wird. Der Segelfliegerdamm wird maximal um 1,20 m verbreitert, teilweise sogar im Bestand ausgebaut. Von einer Trennung der beiden Bereiche kann nicht ausgegangen werden. Zudem werden Lichtsignalanlagen und Fußgängerinseln errichtet. Das Gutachten zum Lärmschutz kommt zu dem Ergebnis, dass an den Bestandsgebäuden entlang des Segelfliegerdamms Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen im Umfang von max. 1,3 Mio. DM bestehen. Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird das in weiten Teilen vorhandene Kopfsteinpflaster durch Asphaltbelag ersetzt. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen können aus stadtgestalterischen Gründen (Schutzpflanzungen, Wälle, Lärmschutzwände) oder aufgrund der geplanten Funktion des Segelfliegerdamms im Hauptstraßennetz (Geschwindigkeitsbegrenzung) nicht in Betracht gezogen werden.

Ein Bürger, der seine Anregungen als Rechtsanwalt unterschrieb, hatte Bedenken gegenüber den städteplanerischen Anforderungen des Dorfgebietes Johannisthal. Durch das Bebauungsplanverfahren werde die gewachsene Dorfstruktur des Gebietes Johannisthal beeinträchtigt und die regionalen Gegebenheiten beeinträchtigt.

Nach Nord-Osten sei eine Abschottung für Verkehrsströme durch das Eisenbahngelände gegeben. Für das Gebiet kennzeichnend seien Kleinunternehmen, Freiberufler und Handwerksbetriebe. Die Verkehrsströme des Durchgangsverkehrs würden über das Adlergestell und eine Vielzahl kleiner Straßen abgeführt. Dadurch habe sich ein überschaubarer durchgrünter Bezirk ohne außergewöhnliche soziale und verkehrsbedingte Probleme entwickelt.

Die auf Bezirksebene entwickelten Veränderungen griffen ohne Grund in die gewachsenen Strukturen, die durch allgemeine Wohngebiete und Grünflächen geprägt seien, ein. Die Auswirkungen für die Bevölkerung und ortsansässigen Gewerbetreibenden würden nicht gem. § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch berücksichtigt.

Durch die neue BAB im Südwesten von Johannisthal werde der Verkehr Richtung Flughafen Schönefeld als auch Richtung Stadtmitte abfließen können. Es sei nicht verständlich, weshalb der Zubringerverkehr über den Segelfliegerdamm durch allgemeines Wohngebiet geleitet werden solle. Für den aus der Stadtmitte sowie den nord-östlichen Gebieten entweichenden Verkehr bleibe weiterhin das Adlergestell erhalten, Anbindungen des innerstädtischen Verkehrs würden über die in Planung befindliche Straße Gleisdreieck bzw. Südostallee/ Späthstraße zur Autobahn direkt ermöglicht.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt. Johannisthal ist kein Dorfgebiet. Gemäß Baunutzungsverordnung sind Dorfgebiete gekennzeichnet durch die Unterbringung der Wirtschaftsstellen land- und forstwirtschaftlicher Betriebe, auf deren Belange einschließlich ihrer Entwicklungsmöglichkeit vorrangig Rücksicht zu nehmen ist. Johannisthal zeichnet sich dagegen durch typisch städtische Strukturen mit unterschiedlicher Dichte aus, beispielsweise werden im Flächennutzungsplan die angrenzenden Flächen zu großen Teilen als hochverdichtete Wohnbauflächen mit einer GFZ von 1,5 GFZ und als Gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Durch den geplanten Bau der BAB 113, insbesondere durch den Anschluss Stubenrauchstraße, werden Veränderungen im übergeordneten Straßennetz ausgelöst, die sich auf den Segelfliegerdamm auswirken. Gleichzeitig soll durch Verlagerung der Verkehrsströme der Sterndamm entlastet werden. Eine Zunahme des Kfz-Verkehrs wird außerdem durch das Entwicklungsgebiet Johannisthal/Adlershof ausgelöst.

Die Belange der angrenzenden Wohnbevölkerung und der Gewerbetreibenden wurden in die Abwägung eingestellt. Die Kfz-Verkehre aus bzw. in das Entwicklungsgebiet werden zur Entlastung des nördlichen Teiles des Segelfliegerdamms frühzeitig über die Planstraße West 2 in das Entwicklungsgebiet geleitet, indem in dem betreffenden Kreuzungsbereich die Fahrbahnen von vier auf zwei verringert werden, bei entsprechendem Ausbau der Planstraße West 2. Für den südlichen Bereich des Segelfliegerdamms ab der Planstraße West 2 wird mit einem Verkehrsaufkommen von 14.000 - 17.000 Fahrzeuge je Richtung gerechnet.

Innerhalb des Bebauungsplanes ist die Festsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen nicht erforderlich. Entsprechende Schallschutzmaßnahmen aufgrund der Bestimmungen der Verkehrslärm-Schutzverordnung (16. BImSchV) werden im Straßenbauverfahren oder aufgrund der Technischen Baubestimmungen im Baugenehmigungsverfahren geregelt.

Der selbe Bürger merkte zum Recht und Interessen der anliegenden und angrenzenden allgemeinen Wohngebiete an, dass sämtliche durch das Wohngebiet auf den Segelfliegerdamm führende Straßen in die neuen Verkehrsströme einbezogen werden und zu gravierenden Beeinträchtigungen der dort lebenden Menschen führen. Paradoxerweise würden Hauptstraßen wie der Sterndamm an Gewicht verlieren, was zu einer existentiellen Bedrohung der dort angesiedelten mittelständischen Gewerbebetriebe führen würde. Zur Entwicklung und Erschließung des Gebietes würde stattdessen der Ausbau des ÖPNV gefordert. Eine Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gem. § 1 Abs. 6 BauGB fehle derzeit vollkommen.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt. Die öffentlichen und privaten Belange sind gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Durch Verlagerung der Kfz-Verkehr auf die Planstraße West 2 wird der Kfz-Verkehr auf dem Segelfliegerdamm minimiert. Die Entlastung des Sterndamms soll zu einer Attraktivierung dieser Straße führen, die bisher in hohem Maße durch den Kfz-Verkehr belastet war. Der ÖPNV wird innerhalb des Entwicklungsbereiches in einem besonders hohen Maße ausgebaut, u.a. ist eine Straßenbahntrasse über den Groß-Berliner-Damm bis zum S-Bahnhof Schöneweide geplant. Die geplante Nutzung des Sterndamms als ÖPNV-Trasse soll gerade dem Ausbau des ÖPNV dienen, indem die Voraussetzung für eine Straßenbahnverbindung von Schöneweide nach Rudow geschaffen werden.

Außerdem führte dieser Bürger Anmerkungen zu verwaltungsgerichtlich festgestellten Anforderungen lärm- und lufttechnischer Art an. Unter Verweis auf § 45 StVO i.V.m. § 40 BImSchVO wird beanstandet, dass die emissionsrechtlichen Anforderungen an ein solches Planvorhaben ignoriert würden. Weder im Hinblick auf die Lärm- noch auf die Emissionsbelastungen der anliegenden Bevölkerung wird in der gebotenen vertiefenden Art und Weise Rücksicht genommen. Ermessensfehlerhaft würden verkehrsbeschränkende Maßnahmen und passive Schutzvorrichtungen nicht festgesetzt.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt. Der Bebauungsplan selbst trifft keine Festsetzungen zum Immissionsschutz, weil Sie innerhalb dieses Verfahrens nicht erforderlich sind. Schallschutzmaßnahmen werden aufgrund der Lärmschutzverordnung (16. BImSchV) und des Bauordnungsrechtes bezogen auf die jeweiligen Vorhaben geregelt. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen unterliegen darüber hinaus nicht dem Bebauungsplanverfahren. Sie können vielmehr erst bei Vorliegen entsprechender Gründe durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.

Außerdem hatte dieser Bürger Bedenken aufgrund der Vorgaben des Berliner Naturschutzgesetzes und der Baumschutzverordnung. Der Einmündungsbereich zum Groß-Berliner-Damm solle mindestens dreispurig ausgebaut werden. Dadurch müssten die dort

befindlichen Bäume abgeholzt werden, die insbesondere hier einen alleeartigen Charakter in Form von mehr als 50-jährigen Linden hätten.

Ein Ausbau des Segelfliegerdamms sei nicht erforderlich. Angaben zum Verkehrsaufkommen und zu deren Auswirkungen fehlten.

Es werde gegen § 2 NatSchG Bln (Schutz von Natur und Landschaft), § 1 Ziff. 3 NatSchG Bln sowie gegen die Berliner Baumschutzverordnung (Vorliegen überragender der Allgemeinheit betreffende Gründe) verstoßen.

Der Segelfliegerdamm könne auf der vorgegebenen Trasse ausgeführt werden und sei bei entsprechender Leitung der Verkehrsströme auch weiterhin geeignet, den dort aufkommenden Verkehr aufzunehmen.

Rechtsfehlerhaft und vom Normvorbehalt nicht gedeckt sei der nicht festgesetzte Straßenverlauf. Dadurch könne der Bezirk Treptow bis zu der festgesetzten Straßengrenze einen Straßenausbau vornehmen, ohne dass dies innerhalb des Bebauungsplanverfahrens durch den Bürger überprüft werden könne. Beim Ausbau der Süd-Ost-Allee habe die Bauverwaltung Treptow bereits geltendes Planungsrecht ignoriert, weshalb Wiederholungsgefahr bestehe.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt. Die naturschutzrechtlichen Belange im Bebauungsplanverfahren werden durch das Baugesetzbuch in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz geregelt. Gemäß § 1a BauGB i.V.m. § 8 a BNatSchG wurde der Eingriff, der durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgelöst wird, bewertet. Durch Anlage einer öffentlichen Parkanlage wird der Versiegelungsgrad im Verhältnis zur zulässigen Nutzung nach § 34 BauGB reduziert. Die Eingriffe in den Baumbestand durch Fällung von 55 Bäumen und der Altholzentfernung von 79 Bäumen wird durch die Neupflanzung von 144 Bäumen voll ausgeglichen.

Der Baumbestand im Kreuzungsbereich zum Groß-Berliner-Damm bleibt erhalten, wobei die derzeit westliche Baumreihe in die Mittelinsel integriert wird. Dieser Bereich wird um eine erforderliche Linksabbiegerspur erweitert.

Gemäß Baugesetzbuch werden in einem Bebauungsplan ausschließlich die Verkehrsflächen festgesetzt, die genaue Aufteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen. In der Begründung sind aber die entsprechenden Profile zur Information aufgelistet worden.

Abschließend hatte dieser Bürger Einwände hinsichtlich der im Landesentwicklungsplan Brandenburg/Berlin festgelegten Planungsvorgaben. Das Land Berlin habe mit dem Land

Brandenburg einen gemeinsamen Landesentwicklungsplan, u.a. auch mit Straßenverbindungen überregionaler Bedeutung, aufgestellt. Die vorliegende Planung führe dazu, dass zusätzlicher Verkehr in die Region Schönefeld abfließe und damit diese gemeinsame Verkehrsplanung in planungswidriger Weise beeinträchtigt bzw. teilweise ignoriert werde.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Der Bebauungsplan steht nicht im Gegensatz zum Landesentwicklungsplan. Der Segelfliegerdamm ist keine Straße überregionaler Bedeutung, sondern als übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II klassifiziert.

Ein anderer Bürger meinte, dass Festlegungen zum Immissionsschutz (Lärm) im vorliegenden Bebauungsplan getroffen werden sollten, da diese wahrscheinlich dauerhafteren Bestand haben als die Ausführungsvorschriften zur Berliner Bauordnung.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Durch Aufnahme von Lärmschutzmaßnahmen in das Bauordnungsverfahren, erübrigt sich für die Bebauungsplanung entsprechende Festsetzungen zu treffen.

Derselbe Bürger forderte, um den Alleecharakter des Segelfliegerdamms dauerhaft erhalten zu können, sollten entsprechende Festlegungen im Bebauungsplan für die vorhandenen und neu zu pflanzenden Bäume erfolgen.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Eine Festsetzung im Bebauungsplan ist nicht mehr erforderlich. In den Bauplanungsunterlagen (BPU) zum Segelfliegerdamm sind diese Bäume berücksichtigt, diese wurde bereits vom Bauausschuss des Abgeordnetenhauses zur Kenntnis genommen.

Außerdem forderte dieser Bürger, dass im Bebauungsplan auch der Umgebungsschutz für die Eiche auf der Dreiecksfläche Trützschlerstr./ Segelfliegerdamm Berücksichtigung finden sollte.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Die betreffende Eiche ist als Naturdenkmal ausreichend geschützt. Zudem steht sie außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, nur ein Teil des Umgebungsschutzes des Naturdenkmals reicht in diesen.

Abschließend merkte dieser Bürger an, dass zur Vermeidung von Verkehrsunfällen mit Radfahrern die Radwege als Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85 m neben den Fahrspuren und nicht hinter den Parkstreifen angeordnet werden sollten.

Dem Hinweis wurde nicht gefolgt. Um einen großen Teil der Bäume erhalten zu können, mussten die Fahrradwege hinter den Parkstreifen angeordnet werden.

Drei weitere Bürger gaben Anregungen, die das Bebauungsplanverfahren nicht direkt berührten (Hundeauslaufgebiet im angrenzenden Landschaftspark, Straßenbahnverbindung zwischen Schöneweide und Rudow, Hinweistafeln auf angrenzende Denkmale). Fünf weitere Träger öffentlicher Belange gaben Hinweise, die Rahmen des Leitungsbaus zu berücksichtigen sind oder gaben an, in Ihren Belangen von den Planungen nicht berührt zu sein.

V. Kosten

Für den reinen Straßenbau einschließlich öffentlicher Beleuchtung und Begrünung für den Segelfliegerdamm einschließlich des Abschnitts Stubenrauchstraße zwischen Straße am Flugplatz und Sterndamm sind aufgrund einer geprüften BPU Kosten in Höhe von 8,7 Mio. DM veranschlagt. Hinzu kommen nach derzeitigem Kenntnisstand aufgrund einer ungeprüften Vorplanung der Berliner Wasserbetriebe Kosten von 16,6 Mio. DM für die Straßenregenentwässerung. Beide Maßnahmen werden durch GA-Mittel gefördert. Für erforderliche passive Schallschutzmaßnahmen an Bestandsgebäuden sind als Bestandteil des Straßenbaus maximal weitere 1,3 Mio. DM (ungeprüft) zu veranschlagen. Mit der Kenntnisnahme des Hauptausschusses vom 30. Juni 1999 wurden die zulässigen Gesamtkosten auf 25,3 Mio. DM, darunter für den Landeshaushalt auf 5,06 Mio. DM begrenzt. Diese Kosten wurden zwischenzeitlich auf 23,42 Mio. DM reduziert. Hierbei wurden, abweichend zu den vom Hauptausschuss beschlossenen Gesamtkosten von 25,30 Mio. DM, bereits Grunderwerbskosten in Höhe von 1,29 Mio. DM berücksichtigt. Darüber hinaus werden erforderliche Leitungsbauten durch die Versorgungsträger durchgeführt und finanziert.

Die Maßnahme wird durch die Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe mit GA-Mitteln zu 80 % der förderfähigen Kosten für Straßenbau und Regenentwässerung gefördert. Der Eigenanteil des Landeshaushalts beträgt 5,91 Mio. DM, diese setzen sich zusammen aus den verbleibenden 20 % der o. g. Kosten zzgl. der nicht förderfähigen Kosten. Diese Mittel werden seit dem Jahr 1999 in den jeweiligen Haushaltsplänen bei Kapitel 1240, Titel 893 72 abgesichert.

Die Kosten für die öffentliche Parkanlage werden über das Treuhandvermögen finanziert.

Bei einem Richtwert von 150 DM – 200 DM pro m² öffentlicher Grünfläche ist im Geltungsbereich des Bebauungsplanes mit Kosten von ca. 0,5 Mio. DM bis 0,7 Mio. DM zu rechnen.

RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB), in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137)

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578)

Gesetz über Naturschutz- und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung vom 21. September 1998 (BGBl. I S. 2994)

Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches einschließlich zweier Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme "Berlin-Johannisthal/Adlershof" vom 7. Dezember 1994 (GVBl. S. 499).

Berlin, den 22. Januar 2001

.....

Senator für Stadtentwicklung

SenStadtUm

V E R O R D N U N G

über die Festsetzung des Bebauungsplanes XV-54 b
im Bezirk Treptow - Köpenick, Ortsteil Johannisthal

Vom 22. Januar 2001

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137) in Verbindung mit § 9 Abs. 3 und § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578) wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan XV-54 b vom 7. Juni 1999 für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs "Berlin-Johannisthal/Adlershof" zur Verbreiterung des Segelfliegerdamms einschließlich seiner künftigen Verlängerung bis zur Stubenrauchstraße im Bezirk Treptow - Köpenick, Ortsteil Johannisthal, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Geoinformation und Vermessung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Bezirksamt Treptow – Köpenick von Berlin, Abteilung Bau- und Wohnungswesen, Stadtplanungsamt und Bau- und Wohnungsaufsichtsamt, kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

Auf die Vorschriften über

1. die Geltendmachung und die Herbeiführung der Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche (§ 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 des Baugesetzbuchs) und
2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Abs. 4 des Baugesetzbuchs)

wird hingewiesen.

§ 4

(1) Wer die Rechtswirksamkeit dieser Verordnung überprüfen lassen will, muss

1. eine Verletzung der Verfahrens- oder Formvorschriften, die in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 des Baugesetzbuchs bezeichnet oder die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind, innerhalb eines Jahres,
2. Mängel der Abwägung innerhalb von sieben Jahren

seit der Verkündung dieser Verordnung schriftlich gegenüber der für die verbindliche Bauleitplanung zuständigen Senatsverwaltung geltend machen; der Sachverhalt, der die Verletzung oder den Mangel begründen soll, ist darzulegen. Nach § 215 Abs. 1 des Baugesetzbuchs und nach § 32 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs wird die Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften sowie des Abwägungsgebots nach Ablauf der in Satz 1 genannten Fristen unbeachtlich.

(2) Die Beschränkung des Absatzes 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.