

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

XV-67b

für einen Abschnitt der künftig verbreiterten Rudower Chaussee zwischen der östlichen Begrenzung des Grundstückes Rudower Chaussee 4 (ehemalige Kaserne) und der Einmündung der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") einschließlich eines 30-Meter-Abschnittes südlich der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal

Endfassung zur Festsetzung (*Rechtsverordnung*) am 9. Juli 1999

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 30 vom 27.07.1999, S. 409

I. Veranlassung des Planes und Erforderlichkeit

Der Senat von Berlin hat am 25. Oktober 1994 die Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches einschließlich zweier Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal/Adlershof beschlossen.

Aufgrund der §§ 165 bis 171 des Baugesetzbuchs (BauGB) soll im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal, eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vorbereitet und durchgeführt werden, um das Gebiet entsprechend seiner besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung Berlins im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zuzuführen.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes XV-67 b soll die planungsrechtliche Grundlage für den zügigen Ausbau eines Abschnittes der Rudower Chaussee - Corso - gesichert werden.

Gemäß § 166 BauGB müssen für einen städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufgestellt werden. Der ca. 2,1 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes XV-67 b liegt innerhalb des 420 ha großen Entwicklungsbereiches. Die Rudower Chaussee soll die Funktion einer örtlichen Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) übernehmen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 b umfaßt einen Abschnitt der künftig verbreiterten Rudower Chaussee zwischen der östlichen Begrenzung des Grundstückes Rudower Chaussee 4 (ehemalige Kaserne) und der Einmündung der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") einschließlich eines 30-Meter-Abschnittes südlich der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal.

Das Plangebiet liegt im Südosten Berlins in dem Bereich zwischen dem Teltowkanal und den Bahnanlagen.

Die Rudower Chaussee geht von der Dörpfeldstraße vom Adlergestell kommend in südwestlicher Richtung in den Eisenhutweg über.

Die Fläche der bestehenden Trasse der Rudower Chaussee ist Eigentum des Landes Berlin.

Durch die geplante Verbreiterung der Rudower Chaussee werden im nördlichen Bereich des Bebauungsplanes weitere Grundstücke in Anspruch genommen. Zwischen der Planstraße Nord 12 und der westlichen Geltungsbereichsgrenze sind Flächen betroffen, die von der Treuhandanstalt (THA) mit Bescheid vom 18. Mai 1993 dem Land Berlin zugeordnet wurden. Der Zuordnungsbescheid ist seit August 1996 bestandskräftig. Das Land Berlin hat diese Flächen dem treuhänderischen Entwicklungsträger BAAG (Berlin Adlershof Aufbaugesellschaft) übertragen.

Die vorhandene ca. 28 m breite Trasse der Rudower Chaussee ist als öffentliche Straßenverkehrsfläche gewidmet.

Auf Flächen nordwestlich der alten Trasse, die durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee - Corso - berührt werden, ist eine vielfältige Nutzung vorzufinden. Nutzungsschwerpunkte bilden Bürodienstleistungen, Einzelhandel und konsumnahe Dienstleistungen sowie Handwerk.

In Anspruch genommen werden westlich der Planstraße Nord 12 das bezirkliche Gesundheitszentrum, das sogenannte Ärztehaus mit zwei Zahnarzt- und einer Radiologenpraxis, kleinere Dienstleistungsbetriebe (z. B. Nagel- und Kosmetikstudio), weiter westlich ein Getränkegroßhandel, ein Autohaus sowie westlich der Planstraße Nord 20 Teile der TÜV Akademie Berlin-Brandenburg.

Durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee - Corso - wird auch das Umspannwerk, das sich an der Schnittstelle der Rudower Chaussee - Corso - und Planstraße Ost 1 ("Verlängerter Groß-Berliner-Damm") befindet sowie Elektroverteiler (Elt)-Übergabestationen berührt.

An das Bebauungsplangebiet XV-67 b grenzen die Geltungsbereiche der Bebauungsplanentwürfe XV-55 a, XV-55 b, XV-51 a, XV-51 b, XV-51 e, XV-67 c an.

Die südlich an die Rudower Chaussee - Corso - angrenzenden Bebauungsplangebiete sind stadträumlich und nutzungsstrukturell vor allem durch die Bereiche des ehemaligen Produktions- und Verwaltungszentrums des ehemaligen Deutschen Fernsehfunks - DFF - (nördlich der Agastraße) und der ehemaligen Akademie der Wissenschaften (südlich der Agastraße) geprägt.

Die Flächen der ehemaligen Akademie der Wissenschaften werden überwiegend durch Forschungs- und Entwicklungsinstitute und -betriebe genutzt. Im Umfeld der

Forschungsinstitute, die mit ihren Abteilungen gegenwärtig noch über eine große Anzahl von Gebäuden verteilt bzw. in Behelfsbauten untergebracht sind, gibt es darüber hinaus an die hundert kleinere, gewerblich orientierte Forschungs- und Entwicklungsbetriebe.

SenStadtUm

Zwischen der Rudower Chaussee - Corso -, Rudower Chaussee West (angrenzender Bebauungsplanentwurf XV-67 c) und den Planstraßen Süd 14 ("Volmerstraße"), Süd 17 ("Planckstraße") und Süd 10 ("Magnusstraße") befinden sich die unter Denkmalschutz stehenden ehemaligen Verwaltungs- und Institutsgebäude der Deutschen Versuchsanstalt für Luftfahrt aus den 1930er Jahren, die in einem funktionalen Zusammenhang mit den ebenfalls denkmalgeschützten Bauten des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal nördlich der Rudower Chaussee stehen.

Im östlichen Teil des Geländes des nördlich angrenzenden Bebauungsplanentwurfs XV-55 b sind überwiegend Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung, Sport- und Kultureinrichtungen untergebracht. Hier befinden sich z. B. das Arbeitsamt IX, das Wohnungsamt, das Stadtplanungsamt und das Hochbauamt des Bezirksamtes Treptow sowie mehrere Kultur- und Sporteinrichtungen des Bezirks, wie das Sportzentrum für Freizeit und Gesundheit Adlershof mit einem Schwimmbad, das Jugendfreizeitzentrum "COME IN" und eine Musikschule.

Die Bebauungsstruktur auf dem ehemaligen Kasernengelände ist geprägt durch mehrgeschossige, zeilenförmige Kasernen- und Zweckbauten, durch Hangars des ehemaligen Flugplatzes Johannisthal und Behelfsbauten, die von diversen provisorischen Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen und Lagerflächen genutzt werden.

Die Leitungen der verschiedenen Versorgungsträger liegen zu einem großen Teil in der gegenwärtigen Trasse der Rudower Chaussee als öffentliche Erschließungsstraße. Für die Zukunft ist dies weiterhin vorgesehen.

Folgende Leitungen führen durch die Rudower Chaussee:

Die Wasserhauptleitung (WH-1000) des Wasserwerks Johannisthal führt über den Groß-Berliner-Damm und das Flughafengelände bis an die Rudower Chaussee heran. Das Ringsystem wird über eine weitere Wasserhauptleitung (WH-600/500) geschlossen, die über die Rudower Chaussee und den Eisenhutweg verläuft. In der weiteren Planung werden diese Leitungen in der Rudower Chaussee bestehen bleiben.

Das Schmutzwasser wird zur Großkläranlage Waßmannsdorf gepumpt. Es ist vorgesehen, daß die neuen Hauptsammler aus der Rudower Chaussee in das Pumpwerk (im Bebauungsplanentwurf XV-58) einmünden.

Circa 70 m östlich sowie unmittelbar an der Planstraße Süd 15 ("Nernstraße") unterhält die WISTA-MG Schmutzwassereinleitstellen.

Dem Regenwasser, das nicht im Plangebiet versickert, dient zur Zeit der gemauerte Haubenkanal in der Rudower Chaussee als Hauptsammler. Dies ist auch für die Zukunft so geplant, da der Haubenkanal sich in einem guten baulichen Zustand befindet und weiter genutzt werden kann.

Vorhandene Trassen für die Gasversorgung in der Rudower Chaussee werden beibehalten.

In der Rudower Chaussee sind Leitungen zur Elektroenergieversorgung unterschiedlicher Spannungsebenen vorhanden, für die bei einer Überbauung durch Fahrbahnen oder Gleisanlagen Maßnahmen zum Schutz der Kabel bzw. Neuverlegungen in dem zukünftigen Fahrbahnbereich vorzunehmen sind.

Durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee - Corso - werden die Standorte von 4 Elt-Übergabestationen sowie ein Umspannwerk, das sich an der Schnittstelle der Rudower Chaussee - Corso - und Planstraße Ost 1 ("Groß-Berliner-Damm") befindet, berührt. Die berührten Umspannstationen 9001 und 9002 bleiben erhalten und werden umgebaut. Betroffen sind lediglich Gebäudeteile, in denen sich Notaggregate befinden. Diese sind nicht in Betrieb. Nicht betroffen sind die für die Energieversorgung der angrenzenden Betriebe notwendigen Gebäudeteile. Die Versorgung mit Elektroenergie über die genannten Stationen für die angrenzenden Einrichtungen ist somit weiterhin als Zwischenzustand bis zu einer endgültigen Regelung gesichert. Langfristig ist die Versorgung mit Strom durch die BEWAG im Ringsystem geplant.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes. Der bereits derzeit als Straße genutzte Bereich ist als gewidmetes Straßenland anzusehen, die nördlich anschließenden und für die Verbreiterung erforderlichen Flächen sind planungsrechtlich nach § 34 BauGB einzustufen.

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan Berlin - FNP 94 - vom 1. Juli 1994 (ABl. S.1972) ist die Rudower Chaussee in voller Länge nicht als Verkehrsfläche (übergeordnete Hauptverkehrsstraße oder Autobahn) dargestellt. Sie befindet sich ab dem Adlergestell bis in Höhe der künftigen Magnusstraße innerhalb einer als "Gemischte Baufläche, (M2)" dargestellten

Fläche mit Einzelhandelskonzentration und einer nördlich angrenzenden Sportfläche. Daran westlich angrenzend ist "Gewerbliche Baufläche" dargestellt. Die Festsetzung der Rudower Chaussee als örtliche Straßenverbindung mit ihrer zusätzlichen Funktion als Boulevard, an dem sich eine Vielzahl von Nutzungen konzentrieren sollen, ist gem. Pkt. 10.2, Satz 2 der gemeinsamen Richtlinien zum Darstellungsumfang (Entwicklungsrahmen) des FNP vom 12. Oktober 1995 (ABl. S. 4617) aus dem FNP '94 entwickelt. Der Flächennutzungsplan Berlin wird u. a. für den Bereich der Entwicklungsmaßnahme Berlin-Johannisthal/Adlershof zur Zeit in einem Parallelverfahren geändert. Mit diesem Verfahren soll weder die Nichtdarstellung der Rudower Chaussee im FNP aufgehoben werden noch ist dies in Anbetracht der gewollten Modifizierungen von Baugebieten zu erwarten. Aufgrund dessen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie FNP-Planreife für den Bebauungsplan XV-67 b am 21. November 1997 erklärt.

Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm/Artenschutzprogramm vom Juli 1994 stellt das Bebauungsplangebiet und die angrenzenden Gebiete als städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzung dar, für den der Erhalt und die Entwicklung typischer Elemente des Landschaftsbildes, der Nutzungs- und Strukturvielfalt, die Beseitigung von Landschaftsbildschäden, die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna sowie die Kompensation von Nutzungsintensivierungen z. B. durch Entsiegelung, als Ziele gelten. Der Berücksichtigung des Bodens- und Grundwasserschutzes und einer dezentralen Regenentwässerung kommt auf Grund der Lage in der Wasserschutzzone III besondere Bedeutung zu. Darüber hinaus liegt das Plangebiet im Vorranggebiet Klimaschutz.

Da das Bebauungsplangebiet als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden soll, wird durch die Verbreiterung der Straßenverkehrsfläche zusätzliche Fläche versiegelt. Mit der Anlage einer vierreihigen Allee, die durch diesen Bebauungsplan festgesetzt wird, werden Grünstrukturen entwickelt, die zur Verbesserung der Stadtgliederung beitragen, stadtteilprägend sind und übergeordnete Bezüge aufgreifen. Dadurch werden die Ausweisungen des Landschaftsprogrammes Berlin zum Orts- und Landschaftsbild berücksichtigt, da die beschriebenen Maßnahmen zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes beitragen.

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der freiraumbezogenen Erholung wird durch die Entwicklung von Fuß- und Radwegen geleistet. Der Bebauungsplan setzt diese nicht

fest, da die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festsetzungen ist. Die festgesetzte Straßenraumbreite ermöglicht jedoch die in der Vorplanung vorgesehenen Gehwegbreiten und Radwege. Diese sind Bestandteil übergeordneter Wegebeziehungen und nehmen historische Dorfverbindungen auf. Darüber hinaus werden mit der Neupflanzung von Bäumen Maßnahmen zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes berücksichtigt.

Als Standort in der Wasserschutzgebietszone III muß die Planung und der Ausbau der Rudower Chaussee nach den "Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten" (RiStWag) erfolgen. Einzelaspekte des Straßenbaus sind mit der Wasserbehörde abzustimmen.

Altlasten

Laut Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ist im vorhandenen Straßenbereich jedoch grundsätzlich mit Kontaminationen durch die Parameter PAK, PCB, MKW und Schwermetalle zu rechnen. Darüber hinausgehende Verdachtsmomente, die Altlastenuntersuchungen erfordern würden, liegen nicht vor. Dies gilt auch für die nördlich und südlich angrenzenden Baugrundstücke.

Bei Baumaßnahmen, die den Aufbruch und die Erneuerung der Straßendecke vorsehen, muß eine ordnungsgemäße Entsorgung des anfallenden alten Straßenmaterials über die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie vorgenommen werden. Zusätzlich sind Sohl- und Wandbeprobungen der Baugrube sowie Deklarationsanalysen vorzunehmen, da möglicherweise kontaminiertes Auffüllungsmaterial beim damaligen Straßenbau verwendet wurde. Im Zuge einer Neubebauung muß das eventuell kontaminierte Auffüllungsmaterial ausgekoffert und ordnungsgemäß entsorgt werden.

Grundsätzlich steht einer Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche nichts entgegen.

II. Verfahren

Der Beschluß des Bezirksamtes Treptow von Berlin vom 13. September 1994
über

die Aufstellung der Bebauungspläne XV-52 und XV-55 wurde gemäß § 2 Abs. 1 des Baugesetzbuchs im Amtsblatt für Berlin 1994 S. 3261 bekanntgemacht.

Der Senat von Berlin hat am 25. Oktober 1994 die Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches einschließlich zweier Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme Berlin - Johannisthal/Adlershof beschlossen (GVBl. S. 499 vom 21. Dezember 1994), in deren Geltungsbereich der Bebauungsplan XV-67 b liegt.

Wegen der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung der Entwicklungsmaßnahme ist die weitere Zuständigkeit des Bebauungsplanverfahrens gemäß § 4 c des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs auf die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen übergegangen (Senatsbeschluß vom 20. Dezember 1994).

Die öffentliche Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die Erörterung mit den Bürgern nach § 3 Abs. 1 des Baugesetzbuchs fand in der Zeit vom 9. bis 23. November 1994 statt. Das Ergebnis der Bürgerbeteiligung ist in die weitere Planung eingeflossen.

Der Ausschuß für Bau- und Wohnungswesen hat am 21. Juni 1995 das Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zur Kenntnis genommen.

Am 12. Dezember 1995 hat die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen die Änderung der Geltungsbereichsgrenzen der Bebauungspläne XV-52 und XV-55 beschlossen. Gleichzeitig wurde die Aufstellung des Bebauungsplanes XV-67 (Rudower Chaussee) beschlossen (ABl. Nr. 66 vom 29. Dezember 1995, S. 5138).

Die Beteiligung der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind (§ 4 Abs. 1 Baugesetzbuch) wurde vom 18. März 1996 bis zum 19. April 1996 durchgeführt und bis zum 17. Mai 1996 verlängert.

Die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr hat am 13. Juli 1996 beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes XV-67 (Rudower Chaussee) in die

drei Bebauungsplanentwürfe XV-67 a (Rudower Chaussee - Ost), XV-67 b (Rudower Chaussee - Corso) und XV-67 c (Rudower Chaussee - West) aufzuteilen (ABl. Nr. 40 vom 2. August 1996, S. 2694).

Der Ausschuß für Bau- und Wohnungswesen hat am 11. September 1996 das Ergebnis der Trägerbeteiligung zur Kenntnis genommen. Die erforderlichen Änderungen wurden veranlaßt.

Der nach der Trägerbeteiligung überarbeitete Bebauungsplan XV-67 b hat in der Zeit vom 20. November bis einschließlich 20. Dezember 1996 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes XV-67 b wurde fristgemäß im Amtsblatt von Berlin vom 8. November 1996 (ABl. Nr. 57, S. 3974) sowie in der örtlichen Presse mit Anzeige vom 12. November 1996 bekanntgemacht. Die gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben - SenBauWohnV III H 44 - vom 12. November 1996 über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Während der Auslegungszeit und in den anschließenden Wochen sind insgesamt 71 schriftliche Stellungnahmen mit Bedenken und Anregungen von Bürgern bei der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr eingegangen, davon 60 mit gleichem Wortlaut.

Darüber hinaus haben sich 3 Träger öffentlicher Belange schriftlich geäußert.

Im folgenden werden die abwägungsrelevanten Bedenken, Anregungen und Hinweise und deren Behandlung benannt:

Das Bezirksamt Treptow von Berlin, Abt. Bau- und Wohnungswesen und Umwelt, Stadtplanungsamt gibt folgende Hinweise:

Stellungnahme:

Der in der Begründung enthaltenen Feststellung, daß durch die Festsetzung des Straßenabschnittes "Corso" im vorliegenden Bebauungsplanentwurf XV-67 b die angrenzenden Abschnitte der Rudower Chaussee nicht präjudiziert werden, kann nicht gefolgt werden.

Behandlung:

Die Aufweitung der Rudower Chaussee ist auf Grund der geplanten Nutzungen auf den angrenzenden Baufeldern, der Bedeutung der Straße sowie auf Grund des Erfordernisses einer Aufweitung der Eisenbahnunterführung am S-Bahnhof Adlershof auch in den an den Bebauungsplanentwurf angrenzenden Straßenabschnitten notwendig. Die noch nicht abgeschlossene Vorplanung sieht dafür Lösungen in Varianten vor, von denen der abgestimmte Abschnitt des Corsos nicht berührt wird. Die Bedenken können aus diesem Grunde nicht geteilt werden.

Stellungnahme:

Es wird darauf hingewiesen, daß es für die dringend erforderliche Erweiterung der Anbindung der Rudower Chaussee an das Adlergestell nach wie vor keine abgestimmte und auch finanziell gesicherte Lösung gibt. Auch Unterlagen über einen möglichen Anschluß des 44 m Querschnitts an den Bestand der Rudower Chaussee liegen dem Bezirksamt Treptow bisher nicht vor.

Behandlung:

Die Vorplanungen für eine Anbindung an das Adlergestell sind noch nicht abgeschlossen, da auch die Aufweitung der Eisenbahnbrücke noch nicht geklärt ist. Der Anschluß der Rudower Chaussee an das Adlergestell betrifft nicht den vorliegenden Bebauungsplanentwurf, sondern soll nach Abschluß der Vorplanungen im Verfahren des angrenzenden Bebauungsplanentwurfes XV-67 a behandelt werden.

Für den Anschluß des in diesem Bebauungsplanentwurf festgesetzten 44 m Profils an die bestehende Rudower Chaussee sollen bei Realisierung der Erweiterung des Straßenabschnittes "Corso" provisorische Anschlüsse eingerichtet werden.

Stellungnahme:

Aus bezirklicher Sicht ist die Planung für den Abschnitt Rudower Chaussee zwischen Planstraße Nord 12/Ost 6 und Adlergestell mit der gleichen Intensität zu betreiben wie für den Abschnitt des "Corso".

Behandlung:

Diesem Hinweis wird zugestimmt, betrifft jedoch nicht das Verfahren des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes.

Stellungnahme:

Des weiteren wird darauf hingewiesen, daß die Aussagen bzgl. der in Folge des Straßenbaus zu verlagernden bezirklichen Einrichtungen nicht ausreichen. Ein für 1997 geplanter Abriß der Gebäude setzt voraus, daß die Ersatz- und Neubaumaßnahmen mit dem Bezirksamt abgestimmt und planungsrechtlich sowie finanziell gesichert sind.

Behandlung:

Die von den Planungen berührten bezirklichen Einrichtungen sollen in bestehende bezirkliche Einrichtungen inner- und außerhalb des Entwicklungsbereiches verlagert werden. Die neuen Standortvorschläge sind mit dem Bezirk abgestimmt und im Steuerungsausschuß am 19. Dezember 1996 bestätigt worden. Die Finanzierung für die Verlagerung erfolgt im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme und soll im Rahmen eines Verlagerungsvertrages zwischen dem Entwicklungsträger und dem Bezirk gesichert werden.

Darüber hinaus sind folgende Bedenken, Anregungen und Hinweise von Betroffenen genannt worden:

Stellungnahme:

Die Aufweitung des Straßenquerschnittes wird als überdimensioniert angesehen. Es wird ein Verzicht auf eine Kfz-Fahrspur je Richtung bei gleichzeitiger Anlage eines jeweils 1,60 m breiten Fahrradweges auf der Fahrbahn vorgeschlagen.

Behandlung:

Auf Grund der vorhandenen und geplanten Nutzungen entlang der Rudower Chaussee, ihrer Funktion als Erschließungsachse für den Entwicklungsbereich nördlich des Teltowkanals und südlich des Bahndammes (örtliche Straßenverbindung, Verbindungsfunktionsstufe III) wird in Zukunft mit einer Belastung von 11 500 bis 12 500 Kfz pro Tag und pro Richtung gerechnet. Daher sind zwei Fahrspuren für den MIV pro Richtung erforderlich. Auf Grund des geplanten eigenen Gleiskörpers für die "in Aussicht genommene Straßenbahntrasse" sind auf Grund der Funktion als örtliche Straßenverbindung ebenfalls zwei Fahrstreifen pro Richtung erforderlich.

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes, so daß Radwege nicht festgesetzt werden. Die Vorplanung sieht jedoch bauliche Radwege in den Seitenbereichen der Straße in einer Breite von 1,50 bzw. 1,60 m vor, die an den Einmündungen und Kreuzungen zur Verbesserung der Sichtverhältnisse entlang der Fahrbahn verlaufen. Weiterhin soll im Straßenraum eine Trasse für die Straßenbahn in Mittellage mit Haltestellenbereichen vorgehalten werden. Der vorhandene Entwässerungskanal stellt dabei einen Zwangspunkt dar, da die Straßenbahn aus statischen Gründen nicht über ihn hinweg geführt werden kann. Dadurch entsteht südlich der Straßenbahntrasse ein breiter Grünstreifen, in dem die Haltestellen und eine Baumreihe untergebracht werden können.

An die Rudower Chaussee wird darüber hinaus ein hoher gestalterischer Anspruch gestellt. Die vierreihige Allee sowie breite Fußwege sollen den gewünschten "Boulevardcharakter" des Corso-Abschnittes unterstützen.

Die Breite der Rudower Chaussee - Corso - wird aus den o. g. Gründen nicht als "überdimensioniert" erachtet, da die o. g. Anforderungen und Ansprüche an diese Straße ihre Berücksichtigung finden müssen. Dabei werden die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer (MIV, Radfahrer und Fußgänger) gleichermaßen berücksichtigt. Auf der südlichen Fahrbahnbreite wird auf Parkstände verzichtet, um eine weitere Aufweitung der Straßenverkehrsfläche zu vermeiden.

Dem Hinweis wird daher nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan sollte die Trasse der Straßenbahn inklusive der Begrünung und die Art der Versickerung sowie Zugänglichkeit der Haltestellen von beiden Enden festgelegt werden. Unter anderem wird befürchtet, daß die nur "vorgehaltene" Fläche für die Straßenbahn dem MIV als Parkfläche oder als zusätzliche Fahrspur zum Opfer fallen.

Behandlung:

Die Straßenbahntrasse soll im Bebauungsplanentwurf nicht festgesetzt werden.

Für den Abschnitt zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der Planstraße an der Hochschule wird ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Damit ist die Straßenbahn dort rechtlich gesichert. Es ist geplant, daß die Straßenbahn in dem o. g. Abschnitt im Jahr 2000 in Betrieb genommen wird.

Die Haltestellenbereiche und die Art der Versickerung sowie die Weiterführung der Straßenbahn sollen durch Planfeststellung erfolgen.

Den Hinweisen wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Wertvolle Baumbestände sollen festgesetzt werden.

Behandlung:

Mit dem Ausbau und der Erweiterung der Rudower Chaussee werden die Bäume im ersten Bauabschnitt mit Ausnahme der Lindenreihe gefällt. Dem gegenüber steht jedoch die Gestaltung eines großzügigen, räumlich gefaßten und in sich gegliederten Straßenprofils. Die Festsetzung der vierreihigen Lindenallee stellt dabei ein unverzichtbares Element dar. Mit der Beseitigung bestehender Gehölze zugunsten der regelmäßigen und in der Art einheitlichen Pflanzungen von Bäumen werden stadtfunktionale und stadträumliche Bezüge unterstrichen, die heute nur schwer ablesbar sind. Der Erhalt und die Integration einer 150 bis 250 Jahre alten Eiche östlich der Planstraße Ost 6 soll laut Vorplanung in diesem Bereich aufgenommen werden. Ihr Erhalt ist somit vorgesehen.

Stellungnahme:

Verzicht auf umfangreiche Baumfällungen sowie die Anpflanzung einer Mischung verschiedener Baum- und Gehölzarten wird mit Hinweis auf die Krankheitsanfälligkeit in Monokulturen gefordert.

Behandlung:

Zwar müssen ungefähr 26 Bäume gefällt werden, im Gegenzug dazu soll aber eine vierreihige Lindenallee gepflanzt werden. Durch die Anpflanzung dieser Lindenallee werden stadträumliche Bezüge unterstrichen und der Straßenraum klar gegliedert. Der Verlust der o. g. Bäume wird dafür in Kauf genommen.

Die Anpflanzung von Linden als Straßenbaum ist geeignet, da es sich bei dieser Art um einen heimischen Baum handelt, der erfahrungsgemäß mit Staubbelastungen, wie sie durch den prognostizierten Verkehr zu erwarten sind, fertig wird. Seine Großkronigkeit macht ihn darüber hinaus zu einem gestalterisch sehr prägenden Baum.

Monokulturen können nur bei einer flächenhaften Anpflanzung von Bäumen, nicht jedoch bei einem Linienelement wie einer Allee zu einer erhöhten Krankheitsanfälligkeit führen. Die Linde soll nicht im gesamten Entwicklungsbereich gepflanzt werden. Für das gesamte Straßennetz ist ein Gestaltungskonzept erarbeitet worden, das je nach Straßentyp Linden, Eichen, Kastanien, Birken, Ahorn, Rotdorn und Bergahorn vorsieht. Auf den Baufeldern sind weitere Baumarten vorhanden und vorgesehen (z. B. Buchen, Ulmen, Platanen). Insgesamt ist somit die Anpflanzung einer Vielzahl von Baumarten geplant. Innerhalb der einzelnen Straßenräume ist es jedoch erforderlich, sich jeweils für eine Baumart zu entscheiden, um ihnen ein klares Gesicht zu verleihen.

Den Hinweisen wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Es wird die Festsetzung der Radwege als Radfahrstreifen neben den Fahrspuren für den MIV gefordert.

Behandlung:

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes, somit werden die Radwege nicht festgesetzt. Die abgestimmte Vorplanung sieht Radwege von der Fahrbahn abgetrennt vor, um den gewünschten Boulevardcharakter der Rudower Chaussee zu unterstützen.

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Dem Ausbau der Rudower Chaussee wird aus ökologischen Gründen widersprochen (Treibhauseffekt durch erhöhten MIV, Eingriff in Natur und Landschaft).

Behandlung:

Der Ausbau der Rudower Chaussee ist auf Grund der vorhandenen und geplanten Nutzungen entlang der Rudower Chaussee, ihrer Funktion als Erschließungsachse für den Entwicklungsbereich nördlich des Teltowkanals und südlich des Bahndammes (örtliche Straßenverbindung, Verbindungsfunktionsstufe III) und ihrer Bedeutung als ÖPNV-Trasse notwendig. Die Anzahl der Stellflächen für den ruhenden Verkehr orientiert sich an einem für das Plangebiet angestrebten Modal Split von 60 % ÖPNV und 40 % MIV. Mit dieser Zielsetzung soll die Belastung durch den MIV zugunsten des ÖPNV reduziert werden.

Darüber hinaus werden mit der Anpflanzung einer vierreihigen Allee durch Schattenspende und Staubbindung sowie durch Luftabkühlung aus der Verdunstung des in unterirdischen und oberirdischen Organen gespeicherten Wassers besonders Eingriffe in den Klima- und Wasserhaushalt ausgeglichen. Für den Gesamtbereich der Entwicklungsmaßnahme soll ein Ausgleich für den Eingriff in Natur und Landschaft erzielt werden, vor allem durch die Anlage des zentralen Landschaftsparks auf den Flächen des ehemaligen Flugfeldes.

Dem Hinweis wird nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Der beabsichtigten Maßnahme wird widersprochen, da es hierfür kein verkehrliches Erfordernis gibt, Steuergelder verschwendet und Grünflächen vernichtet werden (60 Stellungnahmen enthalten diesen Wortlaut).

Behandlung:

Das verkehrliche Erfordernis für die Verbreiterung der Rudower Chaussee ergibt sich auf Grund der vorhandenen und geplanten Nutzungen entlang der Rudower Chaussee und ihrer Funktion als Erschließungsachse für den Entwicklungsbereich nördlich des Teltowkanals und südlich des Bahndammes (örtliche Straßenverbindung, Verbindungsfunktionsstufe III). An die Rudower Chaussee wird darüber hinaus ein hoher gestalterischer Anspruch gestellt. Die vierreihige Allee sowie breite Fußwege sollen den gewünschten "Boulevardcharakter" des Corso-Abschnittes unterstützen.

Die Breite der Rudower Chaussee - Corso - entspricht den Anforderungen und Ansprüchen an diese Straße. Dabei werden die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmer (MIV, Radfahrer, Fußgänger und insbesondere ÖPNV) berücksichtigt.

Durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee werden keine Grünflächen zerstört, vielmehr entsteht mit der in Aussicht genommenen Straßenbahntrasse ein breiter Grünstreifen, in dem die Haltestellen und zwei Baumreihen untergebracht werden können.

Insgesamt bleibt festzuhalten, daß den Bedenken aus Abwägungsgründen nicht gefolgt werden kann.

Das Abgeordnetenhaus hat dem Entwurf des Bebauungsplanes am 26. März 1998 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gebilligt.

Die nach der Zustimmung des Abgeordnetenhauses durch die planfestsetzende Behörde mit Datum vom 9. Juli 1999 vorgenommenen redaktionellen Korrekturen des Bebauungsplans haben nur Berichtigungscharakter und bedürfen deshalb keiner erneuten Auslegung des Bebauungsplans und auch keiner eingeschränkten Betroffenenbeteiligung im Sinne von § 3 Abs. 3 Baugesetzbuch. Sie ändern weder die mit dem Bebauungsplan verfolgten und in der ausgelegten Begründung dargelegten planerischen Ziele noch tangieren sie das Abwägungsgeflecht.

III. Inhalt des Planes

Der Bebauungsplan setzt in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan Straßenverkehrsflächen mit Straßenbegrenzungslinien für einen Abschnitt der Rudower Chaussee fest.

Mit textlichen Festsetzungen wurden folgende Regelungen getroffen:

1. Die Einteilung der Straßenverkehrsflächen ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
2. Die Rudower Chaussee - Corso - ist als vierreihige Allee auszubilden. Es sind Linden/Tilia in Sorten zu verwenden.
3. Zwischen den Punkten AB, CD, EF, GH, JK, LM sowie NO und PQ sind
Ein- und
Ausfahrten unzulässig.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes XV-67 b (Rudower Chaussee - Corso) soll die planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau des Corso-Abschnittes der Rudower Chaussee gesichert werden, um die angrenzenden bereits vorhandenen und geplanten Nutzungen frühzeitig zu erschließen. Der geplante Ausbau der Rudower Chaussee in seiner gesamten Länge vom Adlergestell bis zum Eisenhutweg soll des weiteren auch in den Bebauungsplänen XV-67 a, -67 c und -52 planungsrechtlich gesichert werden. Der innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans liegende Teil der Rudower Chaussee ist bedingt durch den beidseitigen Anschluß an die bestehende Rudower Chaussee als verkehrlich eigenständig nutzbarer Abschnitt anzusehen, der die o. g. Erschließungsfunktionen übernimmt.

Die Erweiterung der Rudower Chaussee ist erforderlich, da zukünftig mit einer erhöhten Verkehrsbelastung zu rechnen ist. Die Ursachen liegen in der allgemeinen Verkehrszunahme durch den Entwicklungsbereich selbst sowie durch die Veränderungen im übergeordneten Straßennetz, die sich auf die Rudower Chaussee auswirken. Hierzu zählen der geplante Bau der A 113 (neu) und der Anschlußstelle Rudow-Ost, die Durchbindung des Groß-Berlin-Damms vom Sterndamm zur Rudower Chaussee sowie der Ausbau des Segelfliegerdamms und die geplante durchgängige Befahrbarkeit der Straße am Flugplatz bis zur Rudower Chaussee. Durch diese Veränderungen übernimmt die Rudower Chaussee zusätzlich zur erhöhten Erschließungsfunktion und bisherigen örtlichen Verbindung weitere Verteilungsfunktionen.

Die Rudower Chaussee soll darüber hinaus künftig die zentrale ÖPNV-Trasse des Entwicklungsbereiches darstellen. Das Straßenbahnkonzept des Landes Berlin, in der Investitionsplanung abgesichert, sieht eine Verlängerung der Straßenbahn vom S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee im Bereich "Corso" zum Wissenschaftsstandort nördlich der Rudower Chaussee in einem ersten Bauabschnitt im Jahr 2000 vor. In einem zweiten Bauabschnitt ist die Verlängerung und Verknüpfung mit dem S- und Regionalbahnhof Schöneweide und den dort endenden Straßenbahnlinien vorgesehen. Nach dem Jahr 2000 ist eine Verlängerung zum U-Bahnhof Zwickauer Damm vorgesehen. Des weiteren ist eine langfristige Option zur Verlängerung der Straßenbahnstrecke von der Rudower Chaussee über die Wegedornstraße und Schönefelder Chaussee in der Straßenbahnkonzeption des Landes Berlin enthalten. In der Rudower Chaussee ist die Straßenbahntrasse mit eigenem Gleiskörper in Mittellage, als Tramallee, vorgesehen.

Im Radwegekonzept für den Entwicklungsbereich ist die Rudower Chaussee die zentrale Verbindung im Südosten des Plangebietes. Darüber hinaus soll eine Aufwertung der Eingangssituation in den Entwicklungsbereich und ein der Bedeutung dieser als Einkaufsboulevard geplanten Straße entsprechender Akzent erzielt werden.

Die angestrebte Funktion der Rudower Chaussee - Corso - als Einkaufsboulevard und örtliche Straßenverbindung für den geplanten Universitäts- und Wissenschaftsbereich und das Wohngebiet nordwestlich der Rudower Chaussee sowie die angestrebten Nutzungen südöstlich dieser Achse, die angestrebte Dichte in diesen Gebieten, die enge Verflechtung der Nutzungen, die funktionalen und gestalterischen Zusammenhänge erfordern eine Absicherung der Ziele durch die Bauleitplanung.

Zur Verdeutlichung werden die geplanten Nutzungen südlich und nördlich der Rudower Chaussee beschrieben:

Geplante Nutzungen südlich der Rudower Chaussee:

- Durch die Festsetzung von Kerngebieten an der Rudower Chaussee wird die Ansiedlung städtischer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen angestrebt; der Medienstandort soll gesichert und ausgebaut werden.

- Psycho-
- Die Fakultät II der Humboldt-Universität (HUB) mit ihren Fachbereichen
logie, Geographie, Mathematik und Informatik wird sich hier ansiedeln.

Geplante Nutzungen nördlich der Rudower Chaussee:

- Die Festsetzung von Kerngebieten an der Rudower Chaussee soll die
angestrebte
Ansiedlung städtischer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie eines
kommunalen Zentrums zur Konzentration der vorhandenen und künftigen
Einrichtungen des Bezirksamtes und verschiedener sportlicher Einrichtungen sichern.
- Zwischen der Rudower Chaussee und dem geplanten Landschaftspark
soll der
Standort der Fakultät I der HUB mit ihren mathematisch-naturwissenschaftlichen
Bereichen angesiedelt werden. Hier ist geplant, die Fachbereiche Pharmazie, Chemie,
Biologie und Physik unterzubringen. Direkt an der Rudower Chaussee sollen Hörsäle,
die Verwaltung der Universität, im Bereich des angrenzenden Bebauungsplanentwurfes
XV-67 c die Bibliothek und das Informations- und Kommunikationszentrum errichtet
werden.

Im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme sind ein Verkehrskonzept und ein Konzept zur Gestaltung des öffentlichen Raumes erstellt worden. Für die Rudower Chaussee sind dabei Profile entstanden, die die geplante Straßenbahntrasse berücksichtigen und dem angestrebten Charakter und der zukünftigen Funktion einer örtlichen Straßenverbindung Rechnung tragen. In allen Varianten der Straßenvorplanungen für die Rudower Chaussee ist die Trasse der Straßenbahn vorgesehen. Ihre Realisierung ist für diesen Abschnitt unstrittig. Das Verfahren hat gezeigt, daß das 44 m-Profil der Rudower Chaussee ausreicht, um eine Straßenbahntrasse in Mittellage mit Haltestellenbereichen aufzunehmen.

An dieser Stelle sollen zur näheren Erläuterung die Profile auch für die angrenzenden Bebauungsplanentwürfe XV-67 a und XV-67 c dargestellt werden, um die geplante Entwicklung der Rudower Chaussee im Zusammenhang zu verdeutlichen.

Angrenzender Bebauungsplanentwurf XV-67 a

Der Bereich zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der Planstraße Ost 6 stellt den Eingang in den Entwicklungsbereich dar. Die Breite dieses Straßenabschnittes von 50,35 m ist jedoch noch nicht abschließend geklärt, da sie von der Aufweitung der S-Bahnunterführung und der Lage der Straßenbahn (Seiten- oder Mittellage) abhängt.

Nach derzeitigem Planungsstand sind zwei mal zwei Fahrspuren mit einer Aufweitung im Zufahrtbereich vorgesehen. Die südliche Fahrbahn soll nach derzeitigem Planungsstand zwei-, die nördliche Fahrbahn dreistreifig angelegt werden. Der Straßenraum soll großzügig mit einer vierreihigen Allee, einer Straßenbahntrasse, Radwegen und breiten Gehwegen ausgestattet werden, um der angestrebten Funktion der Rudower Chaussee als Einkaufsboulevard, Eingangs- und Zentrumsbereich gerecht zu werden.

Bebauungsplanentwurf XV-67 b

Nach der Kreuzung Planstraße Ost 6 und Planstraße Nord 12 wird der Querschnitt zusammengezogen, so daß eine Straßenbreite von 44 m entsteht.

Eine vierreihige Allee, die Straßenbahn in Mittellage, Radwege und ein breiter Gehweg auf der Nordseite der Rudower Chaussee - Corso -sollen die adäquate Weiterführung des neuen, repräsentativen Eingangsbereiches am S-Bahnhof Adlershof in die Wissenschafts- und Wirtschaftsstadt darstellen. Der funktionell höheren Qualität des Stadtraumes im Corso folgend soll die gestalterische Qualität durch die Wahl anspruchsvoller Materialien entsprochen werden, um so auch gestalterisch der höheren Aufenthaltsqualität gerecht zu werden. Die Materialabstimmung wird im Rahmen der Erarbeitung der Bauplanungsunterlagen (BPU) vorgenommen.

In der Rudower Chaussee soll eine vierreihige Lindenallee zur Gestaltqualität des Straßenraumes beitragen und die übergeordneten stadträumlichen Bezüge unterstreichen. Die Wahl der Baumart orientiert sich an der vorhandenen Lindenreihe auf der Südseite der Rudower Chaussee.

Der breitere Gehweg (ca. 5 m) auf der nördlichen Straßenseite entspricht dem durch die vorgesehenen Nutzungen zukünftig zu erwartenden Besucherstrom. Hier soll Raum zum Flanieren, zur Begegnung und zur Kommunikation entstehen. Cafés sollen die Möglichkeit haben, im Sommer ihre Tische und Stühle ins Freie zu stellen. Der funktionell höheren

Qualität des Stadtraumes im Corso folgend hat auch die gestalterische Qualität der höheren Aufenthaltsqualität zu entsprechen. Die Materialabstimmung wird im Rahmen der BPU vorgenommen. Der vergleichsweise schmale Gehsteig auf der südlichen Straßenseite spiegelt die unterschiedliche Charakteristik der beiden Gebiete wieder. Hier wird nicht in dem Maße mit Dienstleistungen und Einzelhandel zu rechnen sein, wie auf der gegenüberliegenden Seite. Für den Bereich der Humboldt-Universität ist der Raum für Kommunikation und Begegnung vor allem innerhalb des Universitätskomplexes oder auf der nördlichen Seite der Rudower Chaussee (z. B. dem Forum) zu suchen.

Das Profil der Rudower Chaussee wird auch durch die Lage des Regenwasserkanals bestimmt, der aus statischen Gründen nicht durch die geplanten Straßenbahngleise überbaut werden darf. Um trotz der Querschnittseinflüsse dieses Kanals auf der Nordseite der Rudower Chaussee einen großzügig angelegten Gehweg zu realisieren, wird die geplante nördliche Baumreihe in Abstimmung mit den zuständigen Verwaltungen in Baumscheiben angelegt. Eine Versickerung des auf den Geh- und Radwegen anfallenden Niederschlagswassers ist in diesem Bereich damit nicht möglich. In der Abwägung mit den besonderen Gestaltanforderungen an den angestrebten Boulevardcharakter werden die Belange des Natur- und Umweltschutzes damit zurückgestellt.

Um die Breite der Straßenverkehrsfläche trotz der o. a. Anforderungen möglichst gering zu halten, wurde im Gegensatz zur nördlichen Straßenseite auf der südlichen Straßenseite auf einen Parkstreifen verzichtet. Damit konnte der erforderliche Eingriff in die nördlich der Rudower Chaussee gelegenen Baufelder minimiert und eine eigenständige, die Rudower Chaussee begleitende und straßenraumbildende Bebauung ermöglicht werden.

Angrenzender Bebauungsplanentwurf XV-67 c

Es ist eine Reduzierung der Straßenbreite in der Höhe der Planstraße Nord ("Newtonstraße") vorgesehen, da die Rudower Chaussee in diesem Bereich nicht mehr den repräsentativen Boulevardcharakter einnehmen wird, wie es in dem Abschnitt zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der Planstraße Nord 30 ("Newtonstraße") angestrebt wird. Hier wird zur Reduzierung der Straßenbreite auf die Pflanzstreifen seitlich der für Straßenbahntrassen bereitgehaltenen Flächen, auf denen im breiteren Profil die Haltestellen für die Straßenbahnen untergebracht werden können, verzichtet.

Belastungsrechnung

Für das angrenzende und interne Straßennetz des Gebiets wurde eine Klassifizierung in die Kategorien Großräumige Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe I (Bundesautobahn A 113 (neu), übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II, örtliche Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe III vorgenommen. Die Rudower Chaussee soll zusammen mit dem Groß-Berliner-Damm die Funktion einer vierstreifigen örtlichen Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) im nördlichen Abschnitt des Entwicklungsbereiches übernehmen. Die Fahrbahn wird vierstreifig vorgesehen, wobei sich jeweils vor Knotenpunkten aus einem Fahrstreifen der Linksabbieger entwickeln soll.

Die Rudower Chaussee wurde 1993 von ca. 15 500 Kfz/Tag im Abschnitt zwischen B 96 a und Wegedornstraße befahren. Zukünftig werden sich die Verkehrsverhältnisse erheblich ändern. Ursachen hierfür liegen hauptsächlich im geplanten Bau der A 113 (neu) einschließlich Anschlußstelle Rudow-Ost und in dem wachsenden Aufkommen des Entwicklungsbereiches.

Für den geplanten Endzustand des Gesamtgebietes wird von der Abteilung XII (Verkehr) der SenBauWohnV für die Rudower Chaussee - Corso -im Ergebnis der Belastungsrechnung (DTVw = durchschnittlicher Tagesverkehrswert an Werktagen) für das übergeordnete Straßennetz ein Verkehrsaufkommen zwischen B 96 a und Wegedornstraße von bis zu 20 000 Kfz pro Tag prognostiziert. Diese Berechnung beruht auf der Umlegungsrechnung der Verkehrsmengenschätzung für den Prognosefall 2010. Dieser geht davon aus, daß entsprechend den derzeitigen Planungen, bis zum Jahre 2010 die A 113 (neu) gebaut, das Straßennetz innerhalb des Entwicklungsbereiches ausgebaut, die Planstraße Süd 1 ("Teltowkanaluferbegleitstraße") als Hauptzubringer mit einer erwarteten Belastung von 20 000 - 25 000 Kfz/Tag zur A 113 (neu) in Betrieb genommen wird und die Planstraße Ost 1 ("Verlängerter Groß-Berliner-Damm") eine Funktion als örtliche Straßenverbindung übernimmt.

Mit der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme erfährt das Gebiet eine Nutzungsveränderung und Aufwertung. Dabei ist es notwendig, den Entwicklungsbereich durch öffentliche Verkehrsmittel zu erschließen, sowie das Gebiet in das bestehende öffentliche Verkehrsnetz einzubinden. Die günstige Lage des Entwicklungsbereiches zu den S-Bahnhöfen Adlershof und Schöneweide stellt dabei eine gute Voraussetzung zur Anbindung an das Schnellbahnnetz dar.

Im Zuge der vorgesehenen Entwicklung muß das ÖPNV-Netz den neuen Anforderungen angepaßt werden, wobei von einem Modal-Split von 60 % ÖPNV zu 40 % MIV ausgegangen wird.

Die Rudower Chaussee erfüllt dabei eine weitere wichtige Funktion für den öffentlichen Personennahverkehr. Ihr Ausbau dient auch der Erweiterung des Bus- und Straßenbahnnetzes.

Planungen für das Straßenbahnnetz wurden bereits im Verkehrsentwicklungsplan für die Region Berlin (VEP) formuliert. Die weiterentwickelten Ergebnisse des Sachstandsberichtes zu den Straßenbahnplanungen vom Januar 1994 nannte die Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe (SenVuB) als Vorgabe für die vorgenommenen verkehrlichen Untersuchungen.

Zur Zeit verkehrt im Bebauungsplangebiet selbst keine Straßenbahnlinie. Die Verlängerung der derzeit am S-Bahnhof Adlershof endenden Linie über die Rudower Chaussee, die Planstraße Nord 24 und den Groß-Berliner-Damm zum S- und Regionalbahnhof Schöneweide und die perspektivische Weiterführung der Straßenbahn im Zuge Sterndamm und Stubenrauchstraße zum U-Bahnhof Zwickauer Damm ist - wie bereits dargelegt - vorgesehen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist für 1999 geplant. Neben der Option einer Verlängerung der Straßenbahnstrecke über die Wegedornstraße wurde auf Wunsch des Entwicklungsträgers BAAG die Option einer weiteren Straßenbahnführung über die Rudower Chaussee, den Eisenhutweg mit Anschluß an die vorgenannte zukünftige Linie im Sterndamm und der Stubenrauchstraße zum U-Bahnhof Zwickauer Damm aufgenommen. Für sämtliche geplante Straßenbahnverbindungen wird eine Straßenbahntrasse im Abschnitt Corso erforderlich, so daß im Plangebiet die abgestimmte Straßenbahntrasse nachrichtlich eingetragen, aber auf Grund des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nicht festgesetzt werden soll.

Die Haltestellen für die Straßenbahnen können innerhalb der seitlich an die Straßenbahntrassen angrenzenden Pflanzstreifen mit Baumpflanzungen realisiert werden. Die festgesetzte Straßenbreite kann die geplante Straßenbahntrasse mit ihren Haltestellenbereichen aufnehmen.

Die Straßenbahntrasse in der Mittellage wird favorisiert, da im Gegensatz zur Seitenlage bei der Mittellage bei einer mit dem Kfz-Verkehr gleichgestalteten Freiphase mit der

geringsten Schwächung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr an Kreuzungspunkten zu rechnen ist.

In der Rudower Chaussee verkehren zur Zeit folgende Buslinien:

- Eine Buslinie führt ab dem S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee und Altglienicke zum U-Bahnhof Rudow.
- Eine weitere Linie vom S-Bahnhof Köpenick über die Nipkowstraße, S-Bahnhof Adlershof, Rudower Chaussee, Wedgornstraße ebenfalls zum U-Bahnhof Rudow.

Buslinien sollen die geplanten Straßenbahnlinien sinnvoll ergänzen.

Auf den nördlichen und südlichen Straßenabschnitten sollen durch die textliche Festsetzung Nr. 3 Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt festgesetzt werden. Mit dieser Festsetzung sollen Überfahrten, die eine Unterbrechung des Gehwegbereiches darstellen würden, ausgeschlossen werden.

Bei den betreffenden Straßenabschnitten handelt es sich um einen Boulevard, der von den Anwohnern, Berufstätigen und Studierenden stark frequentiert werden wird und dessen Aufenthaltsqualität durch auf die Baugrundstücke ein- und ausfahrende Fahrzeuge nicht beeinträchtigt werden soll. Auf Grund der in den angrenzenden Bebauungsplangebieten festgesetzten Kerngebiete, die die Ansiedlung einer Vielzahl von Einzelhandelsbetrieben, Geschäften und anderen Betrieben ermöglichen, ist mit einer hohen Anzahl von Lieferfahrzeugen und somit auch mit einer hohen Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in diesem Abschnitt der Rudower Chaussee zu rechnen.

Die Erschließung der angrenzenden Grundstücksflächen ist durch die an die Rudower Chaussee - Corso - anschließenden Planstraßen gesichert. Nördlich der Rudower Chaussee ist eine Anlieferung der Betriebe ebenfalls über die von der Rudower Chaussee abgehenden Planstraßen bzw. parallel zu ihr liegenden Planstraßen oder über eine private Erschließung in den hinteren Bereichen der Baufelder geplant.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 2 soll die Anlage einer vierreihigen Lindenallee gesichert werden. Diese Maßnahme dient der Gestaltung des Straßenraumes. Auf Grundlage eines eigenen Baumkonzeptes, das für den öffentlichen Straßenraum des

Entwicklungsbereiches die Anpflanzung bestimmter Baumarten nach Quartiersbezug festlegt, ist an der Rudower Chaussee - Corso - die Anpflanzung von Linden/Tilia in Sorten beabsichtigt.

Durch Schattenspende und Staubbinding sowie durch Luftabkühlung aus der Verdunstung des in unterirdischen und oberirdischen Organen gespeicherten Wassers werden besonders Eingriffe in den Klima- und Wasserhaushalt ausgeglichen.

Immissionsschutz

Grundsätzlich gilt für den Immissionsschutz im vorliegenden Fall:

Die Planrechtfertigung (§ 1 Abs. 3 BauGB) für den in Rede stehenden Straßenabschnitt ergibt sich aus dem bereits oben Dargelegten. Vorgaben für den Immissionsschutz ergeben sich aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG).

Dem Gebot der Optimierung des § 50 BImSchG kann nur im vorliegenden Umfang Rechnung getragen werden. Eine weitere Trennung von Straßenverkehrsfläche und Bauflächen ist weder aus städtebaulichen Gründen angebracht noch zweckmäßig. Dem Vermeidungsgebot kann ebenfalls nur bedingt - durch aktive Schallschutzmaßnahmen - Rechnung getragen werden. Deshalb ist zu prüfen, inwieweit mit passiven Lärmschutzmaßnahmen in den benachbarten Bebauungsplänen (für die auf Grund des Entwicklungsrechts die Aufstellungspflicht besteht) oder durch Abschluss städtebaulicher Verträge dem Immissionsschutz in gebotenem Umfang Rechnung getragen werden kann.

Da es sich bei dem durch den Bebauungsplan vorbereiteten Ausbau der Rudower Chaussee um eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen handelt, ist die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zu berücksichtigen.

Aus vorliegenden Verkehrsstärkenprognosen zur Rudower Chaussee kann eine Einschätzung der zukünftigen Immissionsbelastung erfolgen. Diese ist mit den Immissionsgrenzwerten (16. BImSchV 2 (1)) abzugleichen. Werden diese Immissionsgrenzwerte überschritten und ist eine Überschreitung nicht vermeidbar, müssen - wie oben dargelegt - bauliche oder sonstige Vorkehrungen zum aktiven bzw. passiven Immissionsschutz getroffen werden.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung für den südlich angrenzenden Bebauungsplanentwurf XV-51 sind durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz

Luftschalldämmmaße sowie Grundrißanforderungen für die Bebauung entlang der Rudower Chaussee gefordert worden. Die angrenzenden Bebauungsplanentwürfe haben auf dieser Grundlage textliche Festsetzungen getroffen, in denen Luftschalldämmmaße und die Anordnung von Aufenthaltsräumen (nach Maßgabe der o. g. Senatsverwaltung) bestimmt werden.

Für den gesamten Entwicklungsbereich ist ein Gutachten zur Berechnung der künftigen Umweltbelastungen durch den Verkehr (Lärm- und Luftschadstoffbelastung) in Auftrag gegeben worden, dessen Ergebnis seit Februar 1997 vorliegt. Grundlage der Ableitung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen im Bebauungsplangebiet bildet eine aktuelle Verkehrsnetzberechnung zur zukünftigen Kfz-Belastung. Die Berechnung der Emissionsbelastungen erfolgt für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Benzol und Ruß. Die Lärmuntersuchungen beinhalten auch die Bestimmung der erforderlichen Schalldämmmaße der Fassaden.

Auf der Grundlage des prognostizierten Verkehrsaufkommen hat die Berechnung der durch Straßen und Schienenwege verursachten Immissionen im Entwicklungsbereich für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 b beziehungsweise für die angrenzenden Bereiche ergeben, daß die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nördlich und südlich der Rudower Chaussee überschritten, während die Konzentrationswerte für Luftverunreinigungen der 23. BImSchV in Bezug auf Stickstoffdioxid, Benzol und Ruß nicht erreicht werden. Durch Einsatz eines Rasengleises können die Immissionen durch die geplante Straßenbahn vermindert werden. Aus städtebaulichen Gründen können weitere aktive Schallschutzmaßnahmen an diesem städtischen Boulevard aus städtebaulichen Gründen jedoch nicht in Betracht gezogen werden. Daher bestehen in diesen Bereichen gegenüber dem Träger der Straßenbaulast Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen an den bestehenden Gebäuden, die in den angrenzenden Bebauungsplänen gesichert werden sollen.

Bei Berücksichtigung der DIN 18005 als Rahmenbedingung/Bewertungsgrundlage - Schallschutz im Städtebau - aber auch der DIN 4109 sind für die geplanten Kerngebiete und Sondergebiete nördlich und südlich der Rudower Chaussee passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen, da für diese Baugebiete die Immissionsrichtwerte überschritten werden.

Die angrenzenden Eigentümer, der Entwicklungsträger BAAG und die WISTA-Management GmbH, haben sich bereits im Vorfeld zur Durchführung der rechtlich gebotenen Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet.

Eingriffe in Natur und Landschaft

Mit dem Bebauungsplan werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau eines Abschnitts der Rudower Chaussee geschaffen.

Planungsrechtlich maßgeblich für die Eingriffsbewertung nach 8 a BNatSchG sind die Eingriffe, die erstmalig auf Grund des Bebauungsplanes ermöglicht werden. Der Eingriffsbewertung ist der nach bestehendem Baurecht mögliche Zustand von Natur und Landschaft zugrunde zu legen.

Grundlage ist die Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität nach §§ 34, 35 Baugesetzbuch. Danach liegt der Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 b im großräumig abgegrenzten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch. Die Erweiterungsflächen nördlich des vorhandenen Straßenraumprofils wären demnach im Rahmen der Anforderungen des § 34 Abs. 1 BauGB überbaubar gewesen, was letztlich auch Bodenversiegelung nach sich gezogen hätte.

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereiches sind zum überwiegenden Teil versiegelt und damit in ihrer Leistungsfähigkeit für den Grundwasserhaushalt und Bodenschutz stark beeinträchtigt. Sowohl auf Grund des hohen Versiegelungsgrades als auch auf Grund des Verkehrsaufkommens ist bereits im Bestand von lokalklimatischen Belastungen auszugehen.

Durch die Erweiterung der Rudower Chaussee an der Nordseite werden zusätzliche Flächen versiegelt und vorhandene Gehölzbestände beseitigt.

Bewertung der Eingriffe in Landschaftsbild und -struktur

Die Rudower Chaussee stellte schon mit den Anfängen der Besiedlung Johannisthals eine wichtige Überlandverbindung nach Köpenick dar. Sie zeichnet zusammen mit der Straße am Flugplatz, dem Segelfliederdamm und dem Groß-Berliner-Damm die Grenzen des ehemaligen Flugplatzgeländes nach.

Auf Grund fehlender öffentlichkeitswirksamer Nutzungen und der introvertierten, internen Erschließung der angrenzenden Bereiche ist die Funktion der Rudower Chaussee gegenwärtig jedoch auf die Erschließung im verkehrlich technischen Sinne reduziert. Die Gestalt des Straßenraumes spiegelt dies wieder. Auf Grund fehlender baulicher Fassung,

mangelnder Gliederung des überdimensioniert wirkenden Raumes, eintöniger Materialverwendung und fehlender Möblierung und des desolaten Zustandes wird die Rudower Chaussee ihrer besonderen Funktion im Stadtgrundriß nicht gerecht.

Einen Ansatz zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes stellt die gepflanzte Lindenreihe am südlichen Rand dar. Am nördlichen Rand und westlichen Abschnitt des geplanten "Corsos" dominieren Pappelreihen, zum Teil mit selbst ausgesätem Jungwuchs durchsetzt, das Bild. Eine Besonderheit stellt die alte Eiche am östlichen Rand außerhalb des Geltungsbereiches dar. Zusammen mit den 150 bis 250 Jahre alten Eichen östlich der Planstraße Ost 6 außerhalb des Geltungsbereiches ist sie ein Relikt des ehemaligen Waldgebietes der Kölnischen Heide.

Mit dem Ausbau und der Erweiterung der Rudower Chaussee werden die Bäume im ersten Bauabschnitt mit Ausnahme der Lindenreihe gefällt. Dem gegenüber steht jedoch die Gestaltung eines großzügigen, räumlich gefaßten und in sich gegliederten Straßenprofils. Die Festsetzung der vierreihigen Allee stellt dabei ein unverzichtbares Element dar. Mit der Beseitigung bestehender Gehölze zugunsten der regelmäßigen und in der Art einheitlichen Pflanzungen von Bäumen werden stadtfunktionale und stadträumliche Bezüge unterstrichen, die heute nur schwer ablesbar sind.

In jedem Falle zu erhalten ist die alte Eiche östlich der Grenze des bereits abgestimmten ersten Bauabschnittes.

Die zusammenfassende Bewertung ergibt, daß mit dem Ausbau der Rudower Chaussee vorhandene, erhaltenswerte Gestaltelemente (Lindenreihe) weitgehend berücksichtigt und in das neue Gestaltkonzept eingearbeitet, bestehende Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes beseitigt und neue Qualitäten entwickelt werden.

In der Vorplanung wurden Maßnahmen vorbereitet, die auf eine hochwertige Entwicklung zur Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes und eine Minderung der Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes abzielen:

- Der Erhalt der vorhandenen Lindenreihe auf der Südseite der Rudower Chaussee folgt dem Gebot der Vermeidung von Eingriffen in Natur und Landschaft. Die zu erhaltenen Bäume sind in der Vorplanung gekennzeichnet.

- Mit der Verwendung von wasser- und luftdurchlässigen Materialien bei der Befesti-

gung der Geh- und Radwege erhöht sich die Versickerungsrate von Niederschlagswasser. Durch eine zusätzliche Versiegelung verursachte Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden damit gering gehalten.

- Mit der Begrünung des Mittelstreifens und der Versickerung des auf der Straßen-

bahntrasse anfallenden Niederschlagswassers können vorhandene Beeinträchtigungen in den Naturhaushalt abgebaut werden. Diese Maßnahmen werden voraussichtlich im Planfeststellungsverfahren zur Straßenbahn gesichert.

Diese Maßnahmen sollen im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden, sie sind lediglich Bestandteil der Vorplanungen der Tiefbaumaßnahme und somit nicht in die Betrachtungen zur Bewertung des Eingriffs eingeflossen.

Die in der Vorplanung gekennzeichneten Neupflanzungen von Bäumen als vierreihige Allee hingegen sollen im Bebauungsplanentwurf aus stadtgestalterischen Gründen festgesetzt werden, damit eine qualitätsvolle Gestaltung des Straßenraumes gesichert wird. Darüber hinaus haben die Bäume eine ökologische Wertigkeit und klimatisch entlastende Funktion.

Durch den Ausbau der Rudower Chaussee zur vierspurigen Hauptverkehrsstraße ist im Zusammenhang mit der städtebaulichen Neustrukturierung des Entwicklungsgebietes mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen zu rechnen. Damit ist - wie bereits dargelegt - eine Zunahme von Verkehrslärm- und Schadstoffbelastung zu erwarten.

Die Berechnung der durch Straßen und Schienenwege verursachten Immissionen im Entwicklungsbereich des Bebauungsplans XV-67 b beziehungsweise der angrenzenden Bereiche hat ergeben, daß die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nördlich und südlich der Rudower Chaussee überschritten, während die Konzentrationswerte für Luftverunreinigungen der 23. BImSchV in Bezug auf Stickstoffdioxid, Benzol und Ruß nicht erreicht werden.

Die Filterfunktion von Vegetationen kann lokal zur Minderung der Schadstoff- und Staubkonzentration beitragen. Der Beitrag zur Verbesserung der Lufthygiene durch die Anlage von Pflanzstreifen und Baumpflanzungen im Straßenraum ist allerdings begrenzt.

Der steigenden Lärmbelastung kann - wie oben ausgeführt - um zum Schutz gebotenen Umfang mit passiven Schallschutzmaßnahmen in den straßenbegleitenden Gebäuden begegnet werden, da sich innerhalb des Straßenraumes die Lärmbelastung kaum reduzieren läßt. Eine Immissionsreduzierung ist höchstens durch die Anlage von Rasengleisen bei der Straßenbahn zu erwarten. Psychologisch positive Wirkung hinsichtlich der subjektiv empfundenen Beeinträchtigungen durch den Verkehr haben sicherlich die Gliederung des Straßenraumes durch einen begrünten Mittelstreifen und die Schaffung räumlicher Distanz zwischen Fahrbahn und Gehweg durch den Erhalt bzw. die Anlage von Pflanzstreifen und Baumreihen.

Etwa 26 der Bäume, die entsprechend der Vorplanung gefällt werden müssen, sind durch die Berliner Baumschutzverordnung geschützt. Sie weisen einen Stammumfang von mindestens 60 cm auf. Bei den anderen Bäumen handelt es sich um selbstausgesäten Jungaufwuchs (Pappeln und Robinien) mit geringerem Stammumfang.

Ein Antrag zur Fällung der Bäume muß unabhängig vom Bebauungsplanverfahren gestellt werden. Eine Ausnahmegenehmigung zur Beseitigung der Gehölze kann erteilt werden, "wenn eine sonst zulässige Nutzung des Grundstückes nicht oder nur unter wesentlichen Beschränkungen verwirklicht werden kann oder eine solche Nutzung unzumutbar beeinträchtigt wird" (§ 4 (1) Satz 1 BaumSchVo Berlin). Sind zwingende Gründe zur Beseitigung der Bäume gegeben und wird die Beseitigung genehmigt, sind nach § 5 (1) Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Als Ersatzpflanzungen kann die geplante Pflanzung von Linden angerechnet werden.

Zusammenfassende Bewertung

Nach § 8 a BNatSchG verursacht die Verbreiterung der Rudower Chaussee einen Eingriff in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild. Dieser Eingriff wird durch die Festsetzung einer vierreihigen Allee kompensiert.

Ohne diese festgesetzte Kompensationsmaßnahme würde durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes erheblich zunehmen. Die Festsetzung einer vierreihigen Lindenallee stellt neben dem Aspekt der Gestaltung eine geeignete Maßnahme mit erheblicher Ausgleichswirkung dar. Durch die Festsetzung der vierreihigen Allee kann der Eingriff in den Naturhaushalt weitgehend ausgeglichen werden. Durch die positiven Wirkungen der Bepflanzung auf das Landschaftsbild kann der Eingriff insgesamt vollständig ausgeglichen werden.

Sonstige Auswirkungen

Die notwendigen sozialen Maßnahmen nach § 180 BauGB werden von dem Entwicklungsträger BAAG durchgeführt.

Es waren Entmietungen bzw. Ersatzmaßnahmen notwendig, sofern die Mietverträge nicht durch ihre zeitliche Befristung ausgelaufen sind. Die Betroffenen konnten in der Regel innerhalb der Entwicklungsmaßnahme umgesetzt werden.

Die von den Planungen berührten bezirklichen Einrichtungen sind in bestehende bezirkliche Einrichtungen inner- und außerhalb des Entwicklungsbereiches verlagert worden. Die neuen Standorte sind mit dem Bezirk abgestimmt und im Steuerungsausschuß am 19. Dezember 1996 bestätigt worden. Die Finanzierung für die Verlagerung erfolgte im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme und wurde im Rahmen eines Verlagerungsvertrages zwischen dem Entwicklungsträger und dem Bezirk gesichert.

Die TÜV-Ausbildungsstätte ist in das Bebauungsplangebiet XV-54 auf einen Standort nordöstlich des Groß-Berliner-Damms verlegt worden.

Der Abriß der Gebäude auf dem Gelände der BEHIM und des Landes Berlin entlang der Rudower Chaussee ist bereits erfolgt. Für die durch die Verbreiterung des Straßenraumes betroffenen Gebäude der WISTA gilt gleiches.

RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049/2076).

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) vom 11. Dezember 1987 (GVBl. S. 2731), zuletzt geändert durch Artikel V des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (GVBl. S. 177, 210).

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

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz -BNatSchG) in der Fassung vom 21. September 1998 (BGBl. I S. 2994), in Verbindung mit der Fassung vom 12. März 1987 (BGBl. I S. 889), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 27. Mai 1997 (BGBl. II S. 1054).

Berlin, den

.....
Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr

VERORDNUNG

über die Festsetzung des Bebauungsplans XV-67 b
im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal

Vom 9. Juli 1999

Auf Grund des § 10 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), in Verbindung mit § 4 c Abs. 3 und § 4 b Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) vom 11. Dezember 1987 (GVBl. S. 2731), zuletzt geändert durch Artikel V des Gesetzes vom 25. Juni 1998 (GVBl. S. 177, 210), wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan XV-67 b vom 21. Oktober 1996 für einen Abschnitt der künftig verbreiterten Rudower Chaussee zwischen der östlichen Begrenzung des Grundstückes Rudower Chaussee 4 (ehemalige Kaserne) und der Einmündung der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") einschließlich eines 30-Meter-Abschnittes südlich der Planstraße Süd 14 ("Volmerstraße") im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, Abteilung Vermessungswesen, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Bezirksamt Treptow von Berlin, Abteilung Bau-, Wohnungswesen und Umwelt, Stadtplanungsamt und Bau- und Wohnungsaufsichtsamt, während der Dienststunden 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 BauGB) und
2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Abs. 4 BauGB)

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 § 20 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs ist 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.