

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

XV-67c

für das Grundstück Eisenhutweg 2/14 im Bezirk Treptow von Berlin, 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) sollen im Bezirk Treptow, Ortsteil Johannisthal, städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen 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 c soll die planungsrechtliche Grundlage für den zügigen Ausbau eines Abschnittes der Rudower Chaussee 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 c liegt innerhalb des 420 ha großen Entwicklungsbereiches. Die Rudower Chaussee soll die Funktion einer örtlichen Straßenverbindung (Verbindungsstufe III) übernehmen.

Der Geltungsbereich umfaßt eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereiches Berlin-Johannisthal/Adlershof für einen Abschnitt der verbreiterten Rudower Chaussee südlich der künftigen Volmerstraße bis zur Wegedornstraße einschließlich ihrer Einmündung 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 östlichen Geltungsbereichsgrenze und der künftigen Newtonstraße sind Flächen betroffen, die bisher nicht zur Rudower Chaussee gehörten und durch die geplante Verbreiterung des Straßenraumes berührt werden. Diese Flächen sind von der Treuhandanstalt (Rechtsnachfolgerin ist die Bundesanstalt für Vereinigungsbedingte Sonderausgaben) mit Bescheid vom 18. Mai 1993 dem Land Berlin zugeordnet worden. Der Zuordnungsbescheid ist seit August 1996 bestandskräftig. Das Land Berlin hat die Fläche dem treuhänderischen Entwicklungsträger BAAG (Berlin Adlershof Aufbaugesellschaft) übertragen.

Das Gebiet an der künftigen Newtonstraße ist im Eigentum der WISTA Management GmbH (Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort Berlin Adlershof), ehemalige EGA (Entwicklungsgesellschaft Adlershof) und wird demnächst auf Grundlage eines rechtsgültigen Vertrages dem Land Berlin rückübertragen.

Durch die Verbreiterung der Rudower Chaussee werden im südöstlichen Bereich des Bebauungsplanes in Höhe der künftigen Magnusstraße ebenfalls Flächen der WISTA berührt. Diese werden von der WISTA der BAAG direkt übertragen; es handelt sich um Freiflächen.

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

Westlich der Planstraße Nord 26 befindet sich die Praxisausbildungsstätte der TÜV-Akademie mit ihren Werkstätten und einer Kfz-Lackiererei (Ausbildungsstätte). An der Planstraße Nord 10 (Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-54 c) wurde ein Neubau für die TÜV-Akademie errichtet.

An den Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes XV-67 c grenzen die Bebauungsplanentwürfe XV-52, XV-55 a, XV-58, XV-51 e, XV-51 h und XV-67 b an.

Die südlich an die Rudower Chaussee angrenzenden Bebauungsplangebiete sind stadträumlich und nutzungsstrukturell vor allem durch die ehemalige Akademie der Wissenschaften geprägt. Die Flächen der ehemaligen Akademie der Wissenschaften werden überwiegend durch Forschungs- und Entwicklungsinstitute und -betriebe genutzt. Fachzentren wie das Innovations- und Gründerzentrum (IGZ) oder das Business-Center wurden zum Teil bereits errichtet bzw. befinden sich im Bau; hier sollen je nach Themenschwerpunkt der Zentren fachspezifische Unternehmen angesiedelt werden.

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.

Zwischen der Rudower Chaussee, der künftigen Volmerstraße und der künftigen 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 Flugplatz Johannisthal nördlich der Rudower Chaussee stehen.

Westlich der künftigen Magnusstraße ist entlang der Rudower Chaussee der Gebäudebestand in großen Teilen abgerissen bzw. der Abriß geplant. Auf diesen freigeräumten Flächen ist der 1. Bauabschnitt (BA) des IGZ bereits fertiggestellt worden: zwei siebengeschossige Baukörper zu beiden Seiten der künftigen Rutherfordstraße, die durch einen fünfgeschossigen Zwischenbau über der künftigen Rutherfordstraße miteinander verbunden sind, sowie ein viergeschossiges Gebäude westlich der künftigen Rutherfordstraße (Business-Center). Der 2. BA des IGZ ist kurz vor der Fertigstellung, das fünfgeschossige Gebäude liegt südwestlich des 1. BA an der Rudower Chaussee. Nördlich des IGZ befindet sich das fünfgeschossige Business-Center.

Auf dem Gelände westlich des ehemaligen Kasernengeländes war ein Teil der ehemaligen Akademie der Wissenschaft. Die zu DDR-Zeiten entstandene Nutzungsmischung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ist weitgehend erhalten geblieben. So befinden sich hier das Max-Born-Institut für nichtlineare Optik und Kurzzeitspektroskopie, das Institut für Kristallzüchtung und das Innovationszentrum für Systemtechnologie.

Derzeit befindet sich das Photonikzentrum, welches ein weiteres in einer Reihe von Fachzentren im Entwicklungsbereich und seinen Anpassungsgebieten sein soll, im Bau. Ein Wettbewerbsergebnis lieferte Entwürfe für drei Neubauten, die zusammen mit dem zu erhaltenden Gebäudebestand das zukünftige Photonikzentrum bilden werden.

Ein ehemaliger Flugzeughangar, der unter Denkmalschutz steht, liegt an der nordwestlichen Geltungsbereichsgrenze. Weiter nordöstlich an der Ecke zur künftigen Newtonstraße befindet sich eine unter Denkmalschutz stehende ehemalige Werkhalle, die in den geplanten Straßenraum der Rudower Chaussee ragt und aus der Bauflucht herauspringt.

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.

SenStadtUm

Folgende Leitungen führen durch die Rudower Chaussee:

Die Wasserhauptleitung (WH-1000) des Wasserwerkes Johannisthal führt über den Groß-Berliner-Damm und das Flughafengelände bis an die Rudower Chaussee in der Höhe des S-Bahnhofes Adlershof 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.

Dem Regenwasser, das nicht im Plangebiet versickert, dient zur Zeit der gemauerte Haubenkanal in der Rudower Chaussee als Hauptsammler. Da sich der Haubenkanal in einem guten baulichen Zustand befindet, kann er weiter genutzt werden.

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

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. umfangreiche Neuverlegungen in dem zukünftigen Fahrbahnbereich vorzunehmen sind.

An der künftigen Leibnizstraße befindet sich ein Fußgängertunnel, der auf der nördlichen Seite der Rudower Chaussee an der künftigen Newtonstraße endet. Dieser Tunnel soll abgerissen werden. Parallel zu diesem Tunnel befindet sich der begehbare Leitungskanal. In diesem Bauwerk werden Kabel zur Elektroenergie- und Kommunikationsversorgung geführt, die das Nord- und Südgelände des WISTA-Grundstückes verbinden. Auch dieser Leitungstunnel soll aufgegeben werden, eine Querung der Rudower Chaussee durch die o. g. Leitungen ist jedoch weiterhin vorgesehen.

Im Bereich des südlichen Gehweges befinden sich Informations- und Kommunikationsleitungen, die beibehalten werden sollen. Gleiches gilt für Kabelkanaltrassen für Meldekabel der Feuerwehr.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtsverbindlichen Bebauungsplanes.

Planungsrechtlich ist der Planbereich 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.

Mit Beschluß des Ausschusses für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie vom 16.09.98 wurde die FNP-Planreife für den Geltungsbereich des Bebauungsplans XV-67 c beschlossen.

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, Dachbegrünung, als Ziele gelten. Der Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes und einer dezentralen Regenentwässerung kommt aufgrund 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. Aufgrund der Anforderungen an die Lage des Plangebietes in der Grundwasserschutzzone III wird die Versickerung des anfallenden Regenwassers auf den Geh- und Radwegen in den Pflanzstreifen empfohlen, jedoch nicht festgesetzt. Den Erfordernissen an das Landschaftsbild und den Klimaschutz wird durch die geplanten und in der Vorplanung berücksichtigen Baumpflanzungen in Form einer zweireihigen Allee Rechnung getragen.

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.

Baudenkmale

Durch die Verbreiterung des Straßenraumes wurde ein Baudenkmal berührt, das sich an der Ecke Rudower Chaussee/künftige Newtonstraße befand. Bei diesem Denkmal handelte es sich um den Eingang der Fußgängerunterführung, der das nördliche WISTA-Gelände mit dem südlichen WISTA-Gelände verband. Der unter Denkmalschutz stehende Tunnel mit seinen Eingängen wurde mit Zustimmung der Denkmalpflege abgerissen.

Zur Erhaltung der dreischiffigen Werkzeughalle an der Rudower Chaussee/künftige Newtonstraße, die zum Bestandteil des Ensembles der früheren Versuchsanstalt für Luftfahrt e.V. (DVL) gehört, nimmt die Planung der Rudower Chaussee Rücksicht auf das Gebäude. In diesem Bereich wird der Straßenraum verengt, was durch Reduzierung der Gehwegbreite von 3,0 m punktuell auf bis zu 1,81 m und den Verzicht des Pflanzstreifens ohne verkehrliche Beeinträchtigungen möglich ist.

Altlasten

Südöstlich des derzeitigen Verlaufes der Rudower Chaussee befinden sich zwischen der künftigen Leibnizstraße und der künftigen Magnusstraße laut der historischen Recherche zwei Altlastenverdachtsflächen, ein Chemikalienlager und eine Grube für Chemieabwässer. Die Bodenuntersuchungen im Rahmen der orientierenden Altlastenuntersuchung (Fa. envi sann GmbH, Gutachten vom 25. September 1994) in dem relevanten Bereich waren ohne Auffälligkeiten.

Historische Recherchen wiesen westlich der künftigen Magnusstraße zwei Altlastenverdachtsflächen (eine Lackiererei und ein Faßlager) aus. Die orientierende Altlastenerkundung durch die Fa. envi sann GmbH (Gutachten vom 17. März 1994) ergab für den Bereich der Straßenerweiterung der Rudower Chaussee mit Ausnahme einer punktuellen Belastung durch Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK) des Bodens keine Auffälligkeiten. In dem Abstrompegel des besagten Areals wurden erhöhte PAK-Konzentrationen im Grundwasser nachgewiesen, wobei sämtliche Einzelparameter leicht erhöht waren.

Die Fa. Protekum GmbH führte orientierende Altlastenuntersuchungen in dem Bereich nördlich der Rudower Chaussee zwischen der künftigen Newtonstraße und der künftigen Scheelestraße durch (Gutachten vom November 1993). Die in dem Bebauungsareal befindlichen Bodenuntersuchungen zeigten keine Belastungen.

In der Planstraße Nord 24 sowie auf den westlich anschließenden Flächen wurde eine orientierende Altlastenerkundung durchgeführt (Fa. envi sann GmbH, Gutachten vom 27. Juli 1994 und 7. Oktober 1994). Die Analysen von Boden- und Grundwasserproben in dem relevanten Grundstücksabschnitt zeigten schon in der orientierenden Untersuchung keine Auffälligkeiten, so daß hier keine Detailerkundung erforderlich war.

Laut Aussage der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie ist im vorhandenen Straßenbereich grundsätzlich mit Kontaminationen durch die Parameter PAK, polychlorierte Bephenyle (PCB), Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW) und Schwermetalle zu rechnen.

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 des Straßenneubaus muß das eventuell kontaminierte Auffüllungsmaterial ausgekoffert und ordnungsgemäß entsorgt werden.

Grundsätzlich stehen die bekannten bzw. vermuteten Altlasten einer Festsetzung als öffentliche Straßenverkehrsfläche nicht entgegen. Bei Realisierung der Baumaßnahmen müssen die o. g. ggf. erforderlichen Bodensanierungen durchgeführt werden, so daß einer bestimmungsgemäßen Nutzung der Straßenverkehrsfläche keine Hinderungsgründe entgegenstehen.

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 c 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. Es wurden keine Einwendungen zur Rudower Chaussee formuliert.

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), zum Bebauungsplan XV-67 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 c hat in der Zeit vom 20. Januar 1998 bis einschließlich 20. Februar 1998 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen.

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes XV-67 c wurde fristgemäß im Amtsblatt von Berlin vom 9. Januar 1998 (ABl. Nr. 2, S. 87) sowie in der örtlichen Presse mit Anzeige vom 13. Januar 1998 bekanntgemacht. Die gemäß § 4 Abs. 1 BauGB beteiligten Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben - SenBauWohnV IV JA 3 - vom 13. Januar 1998 über die öffentliche Auslegung benachrichtigt.

Während der Auslegungszeit und in den Wochen danach sind insgesamt 8 schriftliche Stellungnahmen mit Bedenken und Anregungen von Bürgern und Trägern bei der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr eingegangen. Im folgenden werden die abwägungsrelevanten Stellungnahmen und ihre Behandlung benannt:

Stellungnahme:

Das in dem Bebauungsplanentwurf niedergelegte Verkehrskonzept, insbesondere was den Ausbau der Rudower Chaussee, der Planstraße Nord 21 und die Verlängerung des Groß-Berliner-Damms zur Rudower Chaussee anbelangt, wird für verfehlt gehalten. Gerade durch den Ausbau der Planstraße Nord 21 und der Verlängerung des Groß-Berliner-Damms wird es zu einer erheblichen städteplanerischen Störung und Beeinträchtigung der nordwestlich gelegenen Wohngebiete in Johannisthal kommen. Städteplanerisch verfehlt werden bisherige Gewerbegebiete (Sterndamm und Winckelmannstraße) benachteiligt und fast in eine Randlage verschoben. Angesichts des Ausbaus der Autobahn Richtung Schönefeld und des vorhandenen sechsspurigen Adlergestells ist es aus regionaler Sicht der Entwicklung des Bezirks Johannisthals als auch aus städteplanerischer Sicht des Landes Berlin verfehlt, weitere Haupteinfahrstraßen zu schaffen, diese durch bestehende Wohngebiete zu führen und damit letztendlich eine Erhöhung des innerstädtischen Verkehrs zu bewirken. Es wird in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Landgerichts Berlin vom 19. Juni 1995 - VG 11 A 568.93 - verwiesen, worin das Gericht als geschütztes Individualinteresse den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angesehen hat und im Vorfeld dieses Schutzrahmens dabei auch der Schutz vor Einwirkungen des Straßenverkehrs erfaßt wurde. Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtes besteht die Verpflichtung, die Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu schützen, in dem die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenecken beschränkt oder verboten bzw. der Verkehr umgeleitet wird. In Anwendung dieser Argumentation besteht diese Verpflichtung erst recht, soweit neue Straßen angelegt bzw. geplant werden. Der derzeitige Entwurf des Bebauungsplanes übersieht die eben genannten Auswirkungen in ermessensfehlerhafter Weise. Es ist richtig, daß es durch die Ansiedlung von vielzähligen Wissenschaftsbereichen zu einer erheblichen Verdichtung kommt. Moderne Stadtentwicklung erfordert allerdings nicht den Ausbau weiterer Straßen, um den Individualverkehr flüssig zu halten, sondern erfordert die Anbindung dieser neuen Wohnbereiche in sach- und fachgerechter Weise an das öffentliche Verkehrsnetz. Es wird daher angeregt, durch sachgerechte verkehrsbeschränkende Maßnahmen sowohl den Durchgangsverkehr der Planstraße Nord 21 sowie den Durchgangsverkehr von der Rudower Chaussee in den Groß-Berliner-Damm zu beschränken. Allein der Ausbau auf 22 m tritt den Vorstellungen des Bezirkes, ein "Ersatzadlergestell" einzurichten, nicht hinreichend entgegen. Sodann wäre zu überlegen, die Hauptflußrichtung aus dem Bebauungsgebiet allein in Richtung der zu schaffenden A 110 zu legen und nicht den gesamten Verkehr aus dem Gebiet "Adlershof" achteckig auf die Kreuzung Sterndamm/Groß-Berliner-Damm zuzuführen.

Behandlung:

Das Verkehrsplanungskonzept beruht auf dem Grundsatz, daß durch die großräumige Erschließung des Entwicklungsbereiches die angrenzenden Stadtgebiete möglichst wenig belastet werden. Über zwei Anschlußstellen zur künftigen BAB A 113 (neu), die innerhalb des Entwicklungsbereiches liegen, soll der Verkehr zu großen Teilen in den Entwicklungsbereich geführt werden. Der Ausbau der BAB A 113 (neu) ist in dem entsprechenden Teilbereich für ca. 2005 vorgesehen. Das Adlergestell stellt eine bestehende Hauptverkehrsstraße dar, die die überörtliche Erschließung im Nordosten des Entwicklungsbereiches sicherstellt. Anliegende Baugebiete einschließlich der angegebenen Gewerbegebiete werden über den Entwicklungsbereich an die BAB A 113 (neu) angebunden, ihre überörtliche Erschließung wird damit erheblich verbessert. Ein hierarchisiertes Straßennetz soll zu einer ausreichenden Erschließung des Entwicklungsgebietes führen, wobei der Hauptverkehr auf wenige Straßen konzentriert werden soll. Die Rudower Chaussee, der Groß-Berliner-Damm in Teilen und die Planstraße Nord 21 gehören zu diesen Straßen, wobei das Straßennetz nicht zu einem "Ersatzadlergestell" ausgebaut werden soll, sondern vornehmlich für die durch die künftigen Nutzungen im Entwicklungsbereich erzeugten Verkehre konzipiert ist. Gleichzeitig soll der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden. Die Planungen sehen mehrere Straßenbahnstrecken vor, die den Entwicklungsbereich mit den umliegenden S-Bahn- hōfen verbinden und zu einer optimalen Anbindung an das ÖPNV-Netz führen werden. Außerdem werden zusätzlich Buslinien entstehen.

Eine Straßenbahntrasse soll vom S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee, die Planstraße Nord 24, Nord 28 und den (künftig verlängerten) Groß-Berliner-Damm zum S-Bahnhof Schöneweide geführt werden. Der Aus- bzw. Neubau dieser Straßen ist u. a. deshalb erforderlich, weil eine Straßenbahn in Mittellage größtenteils mit einem eigenen Baukörper durch diese Straßen geführt werden soll. Durch diese Führung werden die geplanten Sondergebiete - Hochschule -, das Wohngebiet Zentrum und die Gewerbegebiete am Groß-Berliner-Damm durch den ÖPNV gut erschlossen.

Das Verkehrskonzept sieht einen Modal-Split zugunsten des öffentlichen Personennahverkehr vor. In einem Parkraumkonzept wurden entsprechende Maßnahmen zur Beschränkung des Parkraumangebotes erarbeitet, die zu einer Begünstigung des ÖPNV führen sollen. Der Modal-Split wird gesichert durch den S-Bahnanschluß, die Straßenbahnneuerschließung des Gebietes mit einem ergänzenden Busnetz, durch ein Parkraum- und ein radfahrerfreundliches Radwegekonzept.

Der Groß-Berliner-Damm soll im Abschnitt zwischen Planstraße Nord 29 und Rudower Chaussee unter Berücksichtigung des Bestandes in einer Breite von 22 m festgesetzt werden. Innerhalb des Straßenprofils wird nur eine Fahrbahn je Richtung entstehen. Im übrigen Abschnitt des Entwicklungsbereiches soll der Groß-Berliner-Damm in einer Breite von 38 m ausgebaut werden, um die Straßenbahntrasse einschließlich angrenzender Baumreihen bzw. Haltestellenbereiche integrieren zu können. In diesem Profil sollen zwei Fahrbahnen je Richtung entstehen, wobei jeweils eine Fahrbahn als kombinierter Parkstreifen genutzt werden soll. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind darüber hinaus im Bebauungsplan rechtlich nicht festsetzbar.

Den Hinweisen wurde nicht gefolgt.

Bürgerinitiative Stadtring-Süd; Interessengemeinschaft Teltowkanal; Betroffener
Stellungnahme:

Es wird darauf hingewiesen, daß der Ausbau der Rudower Chaussee in mittelbarem Zusammenhang mit dem Um- bzw. Ausbau der Dörpfeldstraße gesehen werden sollte. WISTA und andere Gewerbe in diesem Bereich werden Verkehrszuwachs zur Folge haben, weshalb ein intensiver Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs an erster Stelle stehen muß.

Behandlung:

Die Verkehrsplanungen im Entwicklungsbereich sehen einen umfangreichen Ausbau des ÖPNV vor. Insbesondere durch den Bau verschiedener Straßenbahntrassen soll zukünftig eine optimale Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz erfolgen. Die Straßenbahnlinie vom S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee, Planstraßen Nord 24 und Nord 28, Groß-Berliner-Damm zum Sterndamm (S-Bahnhof Schöneweide) soll in dem Abschnitt bis Ecke Planstraße Nord 24/Nord 28 im Jahr 2000 in Betrieb gehen.

Darüber hinaus gibt es weitere Optionen für eine Straßenbahnführung über die Wegedornstraße bzw. -brücke Richtung Altglienicke und über den Eisenhutweg und die Massantebrücke nach Rudow.

Das Verkehrskonzept sieht einen Modal-Split zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs vor. In einem Parkraumkonzept wurden entsprechende Maßnahmen zur Beschränkung des Parkraumangebotes erarbeitet, die zu einer Begünstigung des

ÖPNV führen sollen. Der Modal-Split wird gesichert durch den S-Bahnanschluß, die Straßenbahnneuerschließung des Gebietes mit einem ergänzenden Busnetz, durch ein Parkraum- und ein radfahrerfreundliches Radwegekonzept.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan sollte die Trasse der Straßenbahn einschließlich Begründung und die Art der Versickerung festgelegt werden. Außerdem sollten die Haltestellen für die Straßenbahn jeweils von beiden Enden zugänglich sein, was nach Meinung der Einwender auch möglich ist, da der Trassenverlauf der Straßenbahn in diesem Abschnitt unstrittig ist. Durch eine derartige Festlegung könnte auch ein zeitlich abgestimmter Bau der Straße, der Straßenbahn und der Begrünung erfolgen, wodurch dieser Abschnitt der Rudower Chaussee voll nutzbar wäre und seine städtebauliche Funktion erfüllen könnte, ohne spätere Beeinträchtigungen durch den Bau der Straßenbahntrasse.

Behandlung:

Im Bebauungsplan XV-67 c ist die in Aussicht genommene Straßenbahntrasse nur als Vorschlag eingetragen, denn innerhalb des Geltungsbereichs dieses Bebauungsplans hätte nur ein Abschnitt der Trasse der Straßenbahn festgesetzt werden können. Alle weiteren Einzelheiten hätten ohnehin durch eine ergänzende Planfeststellung festgestellt werden müssen (§ 28 Personenbeförderungsgesetz). Deshalb hat man sich nach der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange dazu entschlossen, für die Straßenbahnplanung ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Zudem verläuft die Trasse der Straßenbahn durch mehrere Bebauungspläne im Entwicklungsbe- reich, deren Planungsstände unterschiedlich sind. Durch ein eigenes Planfeststellungsverfahren wird die Trasse im Zusammenhang festgestellt und ist entkoppelt von dem Festsetzungszeitpunkt der Bebauungspläne. Die Planungen für die Straßenbahn sehen ein Grüngleis vor.

Die Haltestellen sind von beiden Seiten erreichbar. Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen. Sie betrafen teilweise nicht die Inhalte des Bebauungsplanes.

Stellungnahme:

Wie im Bebauungsplan XV-67 b sollte auch im Bebauungsplan XV-67 c eine textliche Festsetzung einer vier- bzw. zweireihigen Allee erfolgen. Diese Festsetzung würde die städtebauliche und gestalterische Bedeutung der Rudower Chaussee in seiner

Gesamtheit hervorheben. Um dies aber auch dauerhaft zu sichern, sollte in der Festsetzung auch deren Erhalt festgeschrieben werden.

Behandlung:

Die Straßenbreite der Rudower Chaussee reduziert sich in Höhe der künftigen Newtonstraße aufgrund des erhaltenswerten Gebäudebestandes, bereits realisierter Neubauten bzw. unterirdischen Leitungen. Auf eine repräsentative vierreihige Allee muß aus diesen Gründen in diesem Bereich verzichtet werden. Statt dessen sieht die Vorplanung jeweils einen Grünstreifen mit Baumreihe vor, die seitlich der Radwege geführt wird. Eine Selbstbindung der Gemeinde zur Umsetzung ist jedoch nicht erforderlich. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Dem Hinweis wurde nicht gefolgt.

Stellungnahme:

Auch wenn die Aufteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand des Verfahrens ist, möchten die Einwender hierzu aber an dieser Stelle folgenden Vorschlag anbringen: Um den Erfahrungen bei Verkehrsunfällen mit Radfahrern Rechnung zu tragen, sollten die Radwege als Radfahrstreifen - also als dem Radverkehr vorbehaltene Fahrspuren neben den Fahrspuren für den übrigen Straßenverkehr - angeordnet werden. Also nicht wie in der Begründung zum Bebauungsplan XV-67 c dargestellt, hinter dem Parkstreifen, weil es durch eine solche Anordnung von Radwegen hinter den parkenden Fahrzeugen beim Rechtsabbiegen der Kraftfahrzeuge häufig dazu kommt, daß die Radfahrer übersehen werden, was durch den oben gewünschten Radfahrstreifen vermindert wird.

Behandlung:

Die Vorplanungen für die Rudower Chaussee sehen Radwege seitlich der Grünstreifen vor. An den Knotenpunkten werden sie jedoch an die Fahrbahn herangeführt, damit sie für abbiegende Kraftfahrzeuge besser einsehbar sind. Damit wird den allgemeinen Sicherheitsanforderungen an neuzuplanende bzw. auszubauende Straßen entsprochen. Dies ist mit den zuständigen Verwaltungen und Genehmigungsbehörden abgestimmt.

Bei Verlauf des Radweges zwischen Fahrbahn und Parkstreifen erhöht sich die Verkehrsgefährdung für Radfahrer erheblich durch den rangierenden Parkverkehr auf der gesamten Länge der Straße, aus Sicherheitsgründen wird deshalb der Radweg seitlich des Grünstreifens geführt. Dem Hinweis wurde nur teilweise durch die Ausführungsplanung gefolgt. Er betraf nicht den Inhalt des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Es wird davon ausgegangen, daß die Straßenbreite der Rudower Chaussee von 32,57 m an der Engstelle des Baudenkmals nicht unterschritten wird.

Behandlung:

Der Abstand zwischen dem eingemessenen Denkmal und der Flurstücksgrenze, also den Geltungsbereichsgrenzen an dieser Stelle, beträgt 32,54 m. Die Straßenbreite wird demnach nur minimal unterschritten, so daß keine Änderungen der abgestimmten Planungen notwendig sind. Dem Hinweis wurde gefolgt.

Stellungnahme:

Der Straßenquerschnitt in der Rudower Chaussee verjüngt sich ab der Max-Born-Straße auf 32,70 m. Bei Umsetzung der Straßenbahnoption muß der Fahrbahnquerschnitt umgestaltet werden, um einen besonderen Baukörper integrieren zu können. Eine Haltestelle zwischen Max-Born-Straße und Wegedornstraße ist nicht geplant.

Behandlung:

Die Planungen für die Rudower Chaussee im Abschnitt des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes XV-67 c sehen, wie in der Begründung ausgeführt wird, den Umbau für die Realisierung der Straßenbahntrasse auf einem Mittelstreifen vor. Die Hinweise betrafen nicht die Inhalte des Bebauungsplanes.

Betroffene:

Stellungnahme:

Die Tram soll in der Rudower Chaussee den Kfz-Verkehr möglichst wenig beeinflussen. Sie soll an Kreuzungen mit gleicher Welle mit den Kfz fahren. Eine entsprechende Einstellung von LSA sollte eine Tram-Beschleunigung ermöglichen. Das Problem ist dabei weniger das Geradeausfahren als vielmehr das der Linksabbieger, die der Tram den Weg abschneiden.

Behandlung:

Für die Festlegung der Straßenbahntrasse wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren mit eigener Abwägung durchgeführt. Die Gestaltung der Knotenpunkte wird danach im Rahmen der Ausführungsplanung für die Rudower Chaussee entschieden. Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen, sie betrafen nicht die Inhalte des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Die Einwenderin geht davon aus, daß der Altbaumbestand nördlich und südlich der Rudower Chaussee soweit wie möglich erhalten bleibt. Außerdem wird darauf hingewiesen, daß die zur Zeit laufenden, massiven Baumfällaktionen in Berlin eine Sensibilität der Verantwortlichen für den Schutz der Natur erheblich vermissen lassen.

Behandlung:

Der Altbaumbestand wird, wie in der Begründung beschrieben, möglichst berücksichtigt. Es müssen jedoch einzelne Bäume gefällt werden. Die erforderlichen Ersatzmaßnahmen werden im Landschaftspark durchgeführt. Dem Hinweis wurde gefolgt.

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB geäußerten Bedenken und Anregungen haben zu keinen Änderungen des Bebauungsplanes XV-67 c geführt.

Das Abgeordnetenhaus hat dem Entwurf des Bebauungsplanes am 1. Oktober 1998 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gebilligt.

III. Inhalt des Planes

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

Mit einer textlichen Festsetzung wurde folgende Regelung getroffen:

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes XV-67 c (Rudower Chaussee -West) soll die planungsrechtliche Grundlage für den Ausbau der Rudower Chaussee gesichert werden, um durch eine frühzeitige Erschließung eine Ansiedlung der angestrebten Nutzungen in den angrenzenden Gebieten zu ermöglichen. 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 b 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. Erschließungsfunktion 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 Verlängerung des Groß-Berliner-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 bis zum 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 zwischen dem S- und Regionalbahnhof Schöneweide und dem U-Bahnhof Zwickauer Damm vorgesehen. Neben der Option einer Verlängerung der Straßenbahnstrecke über die Wedegornstraße 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. In der Rudower Chaussee ist die Straßenbahntrasse mit eigenem Gleiskörper in Mittellage vorgesehen.

Im Radwegekonzept für den Entwicklungsbereich ist die Rudower Chaussee die zentrale Verbindung im Südosten des Plangebietes. Darüber hinaus soll besonders im östlich angrenzenden Plangebiet des Corso (Bebauungsplan XV-67 b) eine Aufwertung der Eingangssituation in den Entwicklungsbereich und ein der Bedeutung dieser als Einkaufsboulevard geplanten Straße entsprechender Akzent erzielt werden, der bis in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 c fortgeführt werden soll.

Die angestrebte Funktion der Rudower Chaussee als örtliche Straßenverbindung sowie die angestrebten Nutzungen südöstlich sowie nordwestlich 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 südöstlich sowie nordwestlich der Rudower Chaussee beschrieben.

Geplante Nutzungen südöstlich der Rudower Chaussee:

- Die Festsetzung von Kerngebieten an der Rudower Chaussee soll die angestrebte Ansiedlung städtischer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie den Medienstandort sichern.
- In dem Abschnitt zwischen der künftigen Magnusstraße und der Wegedornstraße sollen Kerngebiete festgesetzt werden.

Geplante Nutzungen nordwestlich der Rudower Chaussee:

- Die Festsetzung von Kerngebieten an der Rudower Chaussee soll die angestrebte Ansiedlung städtischer Handels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie einzelner Hochschuleinrichtungen sichern.
- An der Rudower Chaussee soll der Standort der mathematisch-naturwissenschaftlichen Bereiche der Humboldt-Universität durch die Festsetzung von Sondergebieten - Hochschule - ermöglicht werden.
- Direkt an der Rudower Chaussee im angrenzenden Bebauungsplanentwurf XV-55 a zwischen der Planstraße Nord 26 und der künftigen Newtonstraße ist auch das "Forum" der Universität, ein nahezu unbebauter Platz mit einem Café und Informations- und Kommunikationszentrum vorgesehen. Das Forum soll der zentrale öffentliche Raum des Stadtteiles sein.
- Westlich der Planstraße Nord 24 soll neben den Kerngebieten auch ein Gewerbegebiet festgesetzt 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 an dieser Stelle zur näheren Erläuterung dargestellt werden sollen.

Bebauungsplanentwurf XV-67 a

Der Bereich zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der Planstraße Ost 6 stellt den Eingang in den Entwicklungsbereich dar. Der Bebauungsplanentwurf sieht derzeit eine Breite von 50,35 m vor. Die Breite dieses Straßenabschnittes 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 Zufahrtsbereich vorgesehen. 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.

Angrenzender Bebauungsplanentwurf XV-67 b

Nach der Kreuzung Planstraße Ost 6 und Planstraße Nord 12 verringert sich die Breite des Gehwegbereiches vor allem auf der südlichen Straßenseite, 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 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 Kommunikation entstehen. 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 des 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.

Bebauungsplanentwurf XV-67 c

Es ist eine Reduzierung der Straßenbreite in der Höhe der künftigen Newtonstraße vorgesehen, da die Rudower Chaussee in diesem Bereich nicht mehr den repräsentativen Boulevard-Charakter einnehmen wird, wie es in dem Abschnitt zwischen dem S-Bahnhof Adlershof und der künftigen Newtonstraße angestrebt wird. Hier wird zur Reduzierung der Straßenbreite auf die Pflanzstreifen seitlich der für Straßenbahntassen bereitgehaltenen Flächen, auf denen im breiteren Profil die Haltestellen für die Straßenbahnen untergebracht werden können und in denen auch die im angrenzenden Bebauungsplan geplante innere Baumreihe der vierreihigen Allee gepflanzt werden sollen, verzichtet. Weiterhin werden die Breiten der Gehwege und der Pflanzstreifen seitlich der Gehwege reduziert, so daß eine Straßenbreite zwischen 33,70 m und 44 m entsteht. Die Radwege auf der nördlichen und südlichen Straßenseite sind nicht betroffen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind pro Fahrtrichtung zwei Fahrbahnen mit zusätzlichem Parkstreifen und ein 3,50 m breiter Mittelstreifen geplant. Der gewählte Querschnitt läßt die Option einer Straßenbahn in Mittellage zu. Bei Umbau für die Realisierung der Straßenbahn wird dann der Mittelstreifen von 3,50 m um jeweils 2,05 m auf 7,60 m verbreitert. Die Fahrbahn liegt dann zum Teil auf dem vormaligen Parkstreifen. Parkstände können dann je nach Bedarf zwischen den Bäumen angelegt werden. Dies ist alles innerhalb der festgesetzten Breiten möglich.

Belastungsrechnung

Für das angrenzende und interne Straßennetz des Gebiets wurde eine Klassifizierung in die Kategorien Großräumige Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe I (Bundesautobahn BAB A 113 neu), übergeordnete Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe II, örtliche Straßenverbindung mit der Verbindungsfunktionsstufe III vorgenommen. Die Rudower Chaussee soll die Funktion einer vierstreifigen örtlichen Straßenverbindung (Verbindungsfunktionsstufe III) im nördlichen Abschnitt des Entwicklungsbereiches übernehmen. Die Fahrbahn wird vierstreifig vorgesehen.

Die Rudower Chaussee wurde 1993 von ca. 15 500 Kfz/Tag im Abschnitt zwischen

B 96 a und Wedegornstraße 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 im Ergebnis der Belastungsrechnung (DTVw = durchschnittlicher Tagesverkehrswert an Werktagen) für das übergeordnete Straßennetz ein Verkehrsaufkommen zwischen B 96 a und Wedegornstraße 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 bis 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.

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 Vorgaben 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-Bahnhof

Schöneweide und die perspektivische Weiterführung der Straßenbahn im Zuge Sterndamm und Stubenrauchstraße zum U-Bahnhof Zwickauer Damm ist vorgesehen. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist für 1999 geplant. Neben der Option einer Verlängerung der Straßenbahnstrecke über die Wededornstraße 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 Straßenbahnoptionen wird eine Straßenbahntrasse im Straßenabschnitt der Rudower Chaussee - West (Geltungsbereich des Bebauungsplanes) ganz bzw. teilweise bis zur Einmündung in die Planstraße Nord 24 erforderlich, so daß im Plangebiet die abgestimmte Straßenbahntrasse als "in Aussicht genommene Straßenbahntrasse" eingetragen ist, aber auf Grund des durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens nicht festgesetzt werden soll.

Die Lage der Straßenbahntrasse im Straßenraum der Rudower Chaussee wird in dem westlich angrenzenden Bebauungsplan XV-67 b (Rudower Chaussee - Corso) durch die Lage des gemauerten Regenwasserkanals bestimmt. Da dieser erhalten bleiben soll und aus statischen Gründen die Straßenbahn nicht oberhalb des Haubenkanals verlaufen kann, ist ihre Lage nördlich des Entwässerungskanals geplant. Daraus ergibt sich auch für den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes die Lage der Straßenbahn. Die festgesetzte Straßenbreite kann die geplante Straßenbahntrasse mit ihrem Haltestellenbereich aufnehmen.

Die Straßenbahntrasse in der Mittellage wird favorisiert, da im Gegensatz zur Seitenlage bei der Mittellage bei einer mit dem Kfz-Verkehr gleichgeschalteten Freiphase mit der geringsten Schwächung der Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr an Kreuzungspunkten zu rechnen ist. Die Mittellage der Straßenbahn ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit und der übersichtlicheren Verkehrsentwicklung zu bevorzugen.

In der Rudower Chaussee verkehren zur Zeit folgende Buslinien:

Eine Buslinie führt ab dem S-Bahnhof Adlershof über die Rudower Chaussee, Altglienicke zum U-Bahnhof Rudow.

Eine weitere Linie führt vom S-Bahnhof Köpenick über die Nipkowstraße, S-Bahnhof Adlershof, Rudower Chaussee, Wedegornstraße ebenfalls zum U-Bahnhof Rudow.

Buslinien sollen die geplanten Straßenbahnlinien sinnvoll ergänzen.

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.

Die Rudower Chaussee wird nach ihrem Ausbau bzw. ihrer Fertigstellung zu einer Lärmbelastung der umliegenden Gebiete führen.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände oder -wälle sind städtebaulich nicht in die Rudower Chaussee integrierbar. Aufgrund der zu erwartenden hohen Lärmemissionen auf der Rudower Chaussee sind deshalb für die Gebiete nördlich und südlich der Rudower Chaussee passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

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 bauliche oder sonstige Vorkehrungen zum Immissionsschutz getroffen 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 Schalldämm-Maße der Fassaden.

Die Berechnung der durch Straßen und Schienenwege verursachten Immissionen im Entwicklungsbereich hat für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 c 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. 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 18 005 - Schallschutz im Städtebau - als Bewertungsgrundlage wie 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.

Maßgeblich für die Eingriffsbewertung nach § 8 a BNatSchG sind die Eingriffe, die erstmalig aufgrund 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 c im großräumig abgegrenzten Innenbereich gemäß § 34 Baugesetzbuch.

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

Der durch den Bebauungsplan ermöglichte Ausbau der Rudower Chaussee führt zu einer zusätzlichen Versiegelung von Flächen im Vergleich zur zulässigen Nutzung nach § 34 BauGB. Wird der Berliner Mindeststandard hinsichtlich Ausbau und Einteilung von Straßenverkehrsflächen zugrundegelegt, ohne daß Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt werden, würde der Versiegelungsgrad auf 96 % ansteigen. Damit ist ein Eingriff in Natur und Landschaft verbunden.

Werden die in der Vorplanung geplante Straßenprofilierung und vorgesehenen Maßnahmen (Baumpflanzungen, Grünstreifen, Regenwasserversickerung, Verwendung wasserdurchlässiger Beläge für Geh- und Radwege) realisiert, kann der Eingriff in Natur und Landschaft faktisch kompensiert werden.

Der Bebauungsplan kann diese Maßnahmen jedoch nicht regeln, da die Aufteilung der Straßenverkehrsflächen nicht festgesetzt werden. In die Eingriffsbewertung nach § 8 a BNatSchG können aber nur Maßnahmen zum Ausgleich herangezogen werden, die auch im Bebauungsplan festgesetzt werden.

Die Festsetzung von Straßenverkehrsfläche führt somit zu einem Eingriff in Natur und Landschaft, der aus Abwägungsgründen hinzunehmen ist. Ausgleichsmaßnahmen sind i. ü. im Landschaftspark möglich. Der Landschaftspark dient als zentrale Sammelausgleichsfläche für nicht ausgleichbare Eingriffe in den Baugebieten. Wegen der Aufstellungspflicht von Bebauungsplänen nach dem Entwicklungsrecht ist der vorgesehene Landschaftspark auch "so gut wie" gesichert.

Bewertung der Eingriffe in Landschaftsbild und -struktur

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

Aufgrund fehlender öffentlichkeitswirksamer Nutzungen und der introvertierten, internen Erschließung der angrenzenden Bereiche ist die Funktion der Rudower Chaussee gegenwärtig jedoch auf die Erschließung im verkehrlichen technischen Sinne reduziert. Die Gestalt des Straßenraumes spiegelt dies wieder. Aufgrund 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 kaum gerecht.

Einen Ansatz zur gestalterischen Aufwertung des Straßenraumes stellt die gepflanzte Lindenreihe am südlichen Rand dar.

Mit dem Ausbau und der Erweiterung der Rudower Chaussee müssen die Bäume am nördlichen Rand der Rudower Chaussee gefällt werden. Diesem Eingriff in das Landschaftsbild steht jedoch die Gestaltung eines großzügigen, räumlich gefaßten und in sich gegliederten Straßenprofils gegenüber. Die Eingriffe in vorhandene raumbildende und gestaltprägende Gehölze sollen durch die in der Vorplanung vorgesehene Neuanlage einer zweireihigen Lindenallee kompensiert werden. 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.

Die zusammenfassende Bewertung ergibt, daß mit dem Ausbau der Rudower Chaussee vorhandene, erhaltswerte Gestaltelemente (Lindenreihe) weitgehend berücksichtigt und in das neue Gestaltkonzept integriert werden, sowie bestehende Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes beseitigt und neue Qualitäten entwickelt werden. Der Bebauungsplanentwurf setzt die in der Vorplanung vorgesehenen Maßnahmen jedoch nicht fest. Es verbleibt somit im planungsrechtlichen Sinne ein Eingriff in das Landschaftsbild, der im Rahmen des Sammelausgleiches im Landschaftspark kompensiert werden kann.

Maßnahmen zur Minimierung des Eingriffs

In der Tiefbaumaßnahme sind Elemente enthalten, 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 erhaltenden Bäume sind in der Vorplanung gekennzeichnet.
- Mit der Verwendung von wasser- und luftdurchlässigen Materialien bei der Befestigung der Geh- und Radwege erhöht sich die Versickerungsrate von Niederschlagswasser. Durch eine zusätzliche Versiegelung verursachte Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes werden damit vermindert.
- Die in der Vorplanung gekennzeichneten Neupflanzungen von Bäumen als zweireihige Allee tragen zu einer qualitätvollen Gestaltung des Straßenraumes bei. Darüber hinaus haben die Bäume eine ökologische Wertigkeit und klimatisch entlastende Funktion.
- Mit der Begrünung des Mittelstreifens und der Versickerung des auf der Straßenbahntrasse anfallenden Niederschlagswassers im östlichen Abschnitt des Plangebietes 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.

Immissionsbelastung

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

Die Berechnung der durch Straßen und Schienenwege verursachten Immissionen im Entwicklungsbereich des Bebauungsplans XV-67 c beziehungsweise für die 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 Vegetation 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 lediglich mit passiven Schallschutzmaßnahmen in den straßenbegleitenden Gebäuden begegnet werden, da sich innerhalb des Straßenraumes die Lärmbelastung kaum reduzieren läßt. Psychologisch positive Wirkung hinsichtlich der subjektiv empfundenen Beeinträchtigungen durch den Verkehr haben sicherlich die Gliederung des Straßenraumes durch den Erhalt bzw. (i. ü. siehe Ausführungen oben) die Anlage von Pflanzstreifen und Baumreihen, die eine räumliche Distanz zwischen Fahrbahn und Gehweg schaffen.

Eingriffe in den Baumbestand

Laut Vorplanung sind von dem Ausbau der Rudower Chaussee 27 Bäume betroffen. Dazu gehört eine Baumreihe aus 14 Pyramidenpappeln, 4 Ahornbäume, 3 Robinien, 2 Eschen, 2 Hängebirken, 1 Pyramidenpappel, 1 Stieleiche, die alle am nördlichen Rand der Rudower Chaussee stehen. Die Bäume sind fast vollständig durch die Baumschutzverordnung geschützt.

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 Abs. 1 Satz 1 BaumSchVO Berlin). Sind zwingende Gründe zur Beseitigung der Bäume gegeben und wird die Beseitigung genehmigt, sind nach § 5 Abs. 1 Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Die geplante zweireihige Lindenallee (ca. 60 neu zu pflanzende Bäume) kann auf die erforderlichen Ersatzpflanzungen angerechnet werden. Die Anzahl der geplanten

Neupflanzungen wird voraussichtlich zur Kompensation der zu fällenden Bäume am nördlichen Rand der Rudower Chaussee jedoch nicht ausreichen.

Zur Minimierung des Eingriffs wird empfohlen zu prüfen, ob drei Ahornbäume westlich der Einmündung der Taylorstraße, eine Esche und ein Ahorn zwischen Taylorstraße und Newtonstraße verpflanzt werden können.

Die am südlichen Rand der Rudower Chaussee stehende Lindenreihe (16 Bäume) kann laut Vorplanung erhalten und in die geplante Allee integriert werden.

Da der Bebauungsplanentwurf den Erhalt und die Anpflanzung von Bäumen nicht festsetzt, entsteht im planungsrechtlichen Sinne ein Eingriff in den Naturhaushalt. Dieser Eingriff wird im Rahmen des Sammelausgleiches im Landschaftspark ausgeglichen.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen außerhalb des Geltungsbereiches

Unabhängig von den förmlichen Verfahren zu den einzelnen Bebauungsplänen wird für den gesamten Entwicklungsbereich eine Ausgleichskonzeption erarbeitet, die die insgesamt durch die Entwicklungsmaßnahme vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie den notwendigen Kompensationsbedarf im Zusammenhang betrachtet.

Entsprechend der Ausgleichskonzeption stellt der Landschaftspark (Bebauungsplan XV-68) auf dem ehemaligen Flugfeld die zentrale Sammelausgleichsfläche für nicht ausgleichbare Eingriffe - auch denen, die aus dem Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-67 c resultieren - dar.

Die Maßnahmen werden vom Entwicklungsträger nach einem festgelegten Zeit- und Finanzrahmen durchgeführt und aus dem Treuhandvermögen finanziert. Dazu werden die entsprechenden Mittel in der Kosten- und Finanzierungsübersicht und die jeweiligen jährlichen Wirtschaftspläne der Entwicklungsmaßnahme eingestellt und damit sichergestellt.

Zusammenfassende Bewertung

Nach § 8 a BNatSchG wird im planungsrechtlichen Sinn ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet.

Werden die in der Vorplanung zur Rudower Chaussee geplanten Maßnahmen realisiert, können die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Eingriffe faktisch kompensiert werden. Der Bebauungsplan setzt diese Maßnahmen jedoch nicht fest, da es sich um öffentliches Straßenland handelt, somit sind diese Maßnahmen über den Bebauungsplanentwurf nicht gesichert.

Die beschriebenen durch den Bebauungsplan verursachten Eingriffe in den Naturhaushalt sollen mit Blick auf die Bedeutung der verbreiterten Rudower Chaussee als vierstreifige örtliche Straßenverbindung mit Straßenbahntrasse, Rad- und Gehwegen hingenommen werden. Neben ihrer verkehrlichen Funktion ist sie die Haupteerschließungsachse für den geplanten Universitäts- und Wissenschaftsbereich, das Wohngebiet nordwestlich der Rudower Chaussee sowie die angestrebten Nutzungen südöstlich dieser Achse (Nutzungen der WISTA). Entlang der Rudower Chaussee sollen neben den o. g. Nutzungen vor allem auch Kerngebiete festgesetzt werden, so daß sich hier ein Einkaufs- und Zentrumsbereich etablieren kann. Die angestrebte Dichte in den angrenzenden Gebieten, die enge Verflechtung der Nutzungen, die funktionalen und gestalterischen Zusammenhänge erfordern die festgesetzte Breite der Straßenverkehrsfläche.

Unabhängig von der Schwere des Eingriffes zielt die Ausgestaltung der Tiefbaumaßnahme auf eine Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes und den Abbau und die Minderung von Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ab.

Sonstigen 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 TÜV-Ausbildungsstätte ist in die TÜV-Akademie an der Planstraße Nord 10 (Geltungsbereich des Bebauungsplanes XV-54 c) verlagert worden.

Der Abriß der Gebäude östlich der künftigen Newtonstraße ist - soweit erforderlich - erfolgt. Für die durch die Verbreiterung des Straßenraumes betroffenen Gebäude der WISTA gilt gleiches.

SenStadtUm

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).

SenStadtUrm

VERORDNUNG

über die Festsetzung des Bebauungsplans XV-67 c
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 c vom 8. Dezember 1997 für eine Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereiches Berlin-Johannisthal/Adlershof für einen Abschnitt der verbreiterten Rudower Chaussee südlich der künftigen Volmerstraße bis zur Wegedornstraße einschließlich ihrer Einmündung 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.