

Stadt Ludwigsfelde

Bebauungsplan Nr. 7.1

"Ostverbinder"

Entwurf - Begründung

Stand: 08. Oktober 2001

Stadt Ludwigsfelde
Stadtplanungsamt
Rathausstraße 3
14974 Ludwigsfelde

Bearbeitung:
Spath & Nagel
Büro für Städtebau und Stadtforschung
Helmholtzstraße 2-9, 10587 Berlin

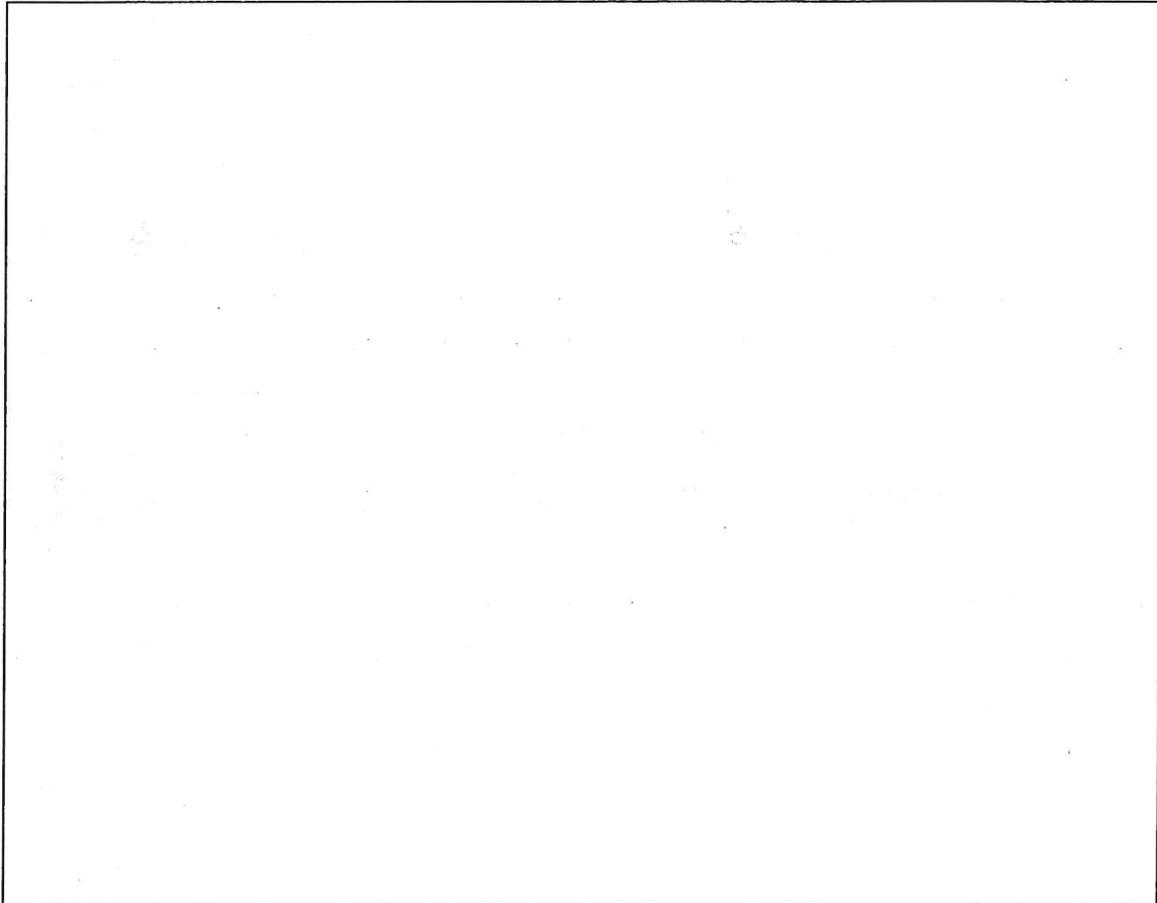
Inhalt

1.	Räumlicher Geltungsbereich	3
2.	Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung	3
3.	Ausgangssituation	4
3.1	Stadt- und landschaftsräumliche Einbindung	4
3.2	Natur und Landschaft	4
3.3	Bebauung und Nutzung	5
3.4	Verkehr	5
3.5	Lärm	6
3.6	Kampfmittelbelastung	6
3.7	Eigentumsverhältnisse	6
3.8	Planungsrechtliche Situation	6
4.	Planungsbindungen	6
4.1	Vorgaben der Landes- und Regionalplanung	6
4.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	7
4.3	Landschaftsrahmenplan und Landschaftsplan	7
4.4	Sonstige rechtliche Bindungen	8
5.	Planungskonzept	8
6.	Planinhalt	9
6.1	Straßenverkehrsflächen	9
6.2	Pflanzbindungen und Erhaltungsbindung	9
6.3	Unversiegelte Anlage von Straßenverkehrsflächen	9
6.4	Nachrichtliche Übernahmen	10
7.	Auswirkungen der Planung	10
7.1	Verkehrliche Auswirkungen	10
7.2	Auswirkungen auf die Immissionsbelastung	10
7.3	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	11
7.4	Auswirkungen auf Eigentumsverhältnisse	13
7.5	Kosten und Finanzierung	13
8.	Verfahren	13
8.1	Aufstellungsbeschluss, Änderungsbeschluss	13
8.2	Landesplanerische Anfrage	14
8.3	Frühzeitige Bürgerbeteiligung	14
8.4	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB	14
8.5	Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB	14
9.	Rechtsgrundlagen	14
	Textliche Festsetzungen	15
	Nachrichtliche Übernahmen	15
	Hinweis	15

1. Räumlicher Geltungsbereich

Der Bebauungsplan Nr. 7.1 "Ostverbinder" umfasst die Verkehrsflächen einer neuen Straßenverbindung unter der Autobahn hindurch im Nordosten des Zentrums von Ludwigsfelde. Sein Geltungsbereich umfasst rund 1,0 ha beiderseits der Autobahn. Die Abgrenzung des Plangebietes ergibt sich aus den geplanten Anbindungspunkten an die Straße der Jugend gegenüber dem Hirschweg und am Joliot-Curie-Platz.

Zum Plangebiet gehören in der Gemarkung Ludwigsfelde, Flur 4, Teile der Flurstücke 2, 17, 18, 19, 104, 105 und 109 und in der Gemarkung Ludwigsfelde, Flur 3, Teile der Flurstücke 448, 449, 647, 645, 644, 648, 776, 777, 538, 515, 457, 456. Die genaue Lage und Abgrenzung des Plangebiets sind der Planzeichnung zu entnehmen.



Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 7.1 "Ostverbinder"- Maßstab 1:5.000.

2. Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Anlass für die Aufstellung des Bebauungsplans ist das Ziel der Stadt Ludwigsfelde, die durch die Autobahn BAB A 10 getrennten Stadtteile im Norden und Süden dieser Verkehrsstrasse besser miteinander zu verknüpfen. Dieses Ziel ist nur durch den Bau zusätzlicher Autobahnquerungen zu erreichen. Durch den „Ostverbinder“ sollen kürzere und sicherere Wege aus den Wohngebieten zu den Einkaufsgelegenheiten und Infrastruktureinrichtungen (z.B. Waldstadion, Krankenhaus, Schulen) im jeweils anderen Teil der Stadt geschaffen werden, insbesondere auch für Kinder und Jugendliche, für Radfahrer und Fußgänger. Darüber hinaus ist es Ziel, die bisher einzige Verbindung über die Potsdamer Straße von einigen innerstädtischen Verkehrsvorgängen zu entlasten, um Überlastungserscheinungen entgegenzuwirken und die Entwicklung des neuen Stadtzentrums zu erleichtern. Nicht zuletzt soll die geplante Straße für Teile des Stadtgebietes kurze Verbindungen mit dem geplanten neuen Stadtzentrum ermöglichen. Die Aufstellung eines Bebauungsplans ist erforderlich, da nur so die planungsrechtlichen

Voraussetzungen für die Realisierung der neuen Straße, die teilweise im „Außenbereich“ gemäß § 35 des Baugesetzbuches (BauGB) verläuft, geschaffen werden können.

3. Ausgangssituation

3.1 Stadt- und landschaftsräumliche Einbindung

Das Plangebiet liegt in einer Zwischenzone zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen von Ludwigsfelde, die im wesentlichen durch die Autobahn sowie durch autobahnbegleitende Freiflächen bestimmt ist. Der nördliche Teilbereich wird geprägt durch die südlichen Ausläufer des Waldgebietes der Damsdorfer Heide, durch das von Grüngürteln eingefasste Waldstadion sowie durch die ungenutzten Baulichkeiten eines früheren Arbeiterwohnheims. Der südliche Teilbereich verläuft im Randbereich der Heinrich-Heine-Siedlung zwischen dem Grundstück der 2. Grundschule und der sich am Joliot-Curie-Platz anschließenden Wohnbebauung.

3.2 Natur und Landschaft

Topographie und Böden

Das Plangebiet liegt auf der durch flachwellige Grundmoränenflächen geprägten naturräumlichen sogenannten Teltowplatte. Das Relief ist nahezu eben. Die Böden bestehen aus fein- bis grobkörnigen Sanden mit teilweise geringen Kiesbeimengungen; im Plangebiet überwiegend Braunerden aus Sand über Lehmsand.

Grundwasser, Altlasten

Nach der hydrogeologischen Karte der DDR liegt das Grundwasser im Untersuchungsgebiet zwischen fünf und zehn Metern unter der Geländeoberfläche. Der bindige Anteil des Bodenkörpers in der Versickerungszone beträgt weniger als 20% so dass das Grundwasser gegenüber flächenhaft eindringendem Schadstoffen relativ geschützt ist.

Hinweise auf das Vorhandensein von Bodenverunreinigungen im Plangebiet liegen nicht vor.

Vegetation

Der Kiefern-Eichen-Mischforst nordwestlich der Autobahn mit seinem hohen Anteil an Laubbäumen und einer gut ausgebildeten Strauchschicht ähnelt der potentiellen natürlichen Vegetation und hat eine hohe Bedeutung für den Naturschutz.

Zu den Biotoptypen mit mittlerer Bedeutung zählen die verschiedenen Baumgruppen und -reihen aus standortgerechten Laubbäumen im westlichen Teil des Plangebietes sowie zwischen Schule und Wohngebäude am Joliot-Curie-Platz. Auch der kleine Pappel-Vorwald auf dem Schulgelände, der Kiefernforst an der nördlichen Plangebietsgrenze gegenüber den Baracken sowie der mit Birken durchsetzte Kiefernforst im Randbereich des Waldstadions gehören in diese Kategorie.

Abstandsgrünflächen mit und ohne Gehölze, der brachgefallene, ehemalige Schulgarten, verdichtete bzw. versiegelte Wegeflächen und die Autobahnunterführung haben nur eine geringe bzw. sehr geringe Bedeutung als natürlicher Lebensraum.

Versiegelung

Mit Ausnahme des Waldbereiches nordwestlich der Autobahn sind fast alle Flächen im Plangebiet versiegelt oder durch Verdichtung vorbelastet.

Stadtklima

Die Waldflächen und - in geringerem Umfang - die Randbereiche des Waldstadions sind Teil des Grüngürtels nördlich der Kernstadt und haben für diese eine klimatische Ausgleichsfunktion. Ein breiter Korridor beiderseits der Autobahn ist durch hohe verkehrsbedingte Emissionen belastet.

Landschaftsbild

Das Siedlungs- und Landschaftsbild im Umfeld der geplanten Straße ist heterogen: Ausgehend von der Straße der Jugend im Westen führt die Trasse zunächst über versiegelte und verdichtete Wegeflächen nördlich des Feuerwehrgebäudes. Im Bereich des Waldstadions wird eine Rasenfläche gequert, die beidseitig von Gehölzbeständen gesäumt ist. Weiter östlich vermittelt das ehemalige Wohnheim durch Verfall und Vandalismus einen verwahrlosten Eindruck, während der nördlich und östlich anschließende, mit Eichen und Birken durchsetzte Kiefernwald aufgrund seines Struktureichtums eine hohe landschaftliche Vielfalt, Eigenart und Schönheit aufweist; der Waldrand nördlich des ehemaligen Wohnheims ist durch teilweise mächtige Kiefern und vereinzelt Eichen geprägt. Die auf einem Damm verlaufende Autobahn wird durch Lärmschutzwände eingefasst und beeinträchtigt das Landschaftsbild erheblich, ebenso der durch Bauarbeiten devastierte südliche Randbereich. Zum Schulgelände der Hans-Beimler-Grundschule gehören neben einem brachgefallenen Schulgarten stattliche und ortsbildprägende Baumgruppen aus Linden und Pappeln.

Grün- und Freiflächenversorgung

Großräumig betrachtet grenzt das Plangebiet an das Waldgebiet der Damsdorfer Heide, die durch Kiefernschläge, z.T. mit Laubholzanteilen, bestimmt ist. Zwischen Kernstadt und Industriegebiet gelegen, bildet die Damsdorfer Heide einen wichtigen Grüngürtel, der als „Stadtwald“ trotz teilweise geringer Strukturvielfalt und Naturnähe eine Bedeutung für die Naherholung hat. Ein zentrumsnaher südlicher Ausläufer dieses Waldgebietes wird durch die geplante Straße gequert. Die Erholungseignung des Plangebiets und seiner unmittelbaren Umgebung ist jedoch durch die Autobahn und durch benachbarte bauliche Nutzungen stark beeinträchtigt.

3.3 Bebauung und Nutzung

Das Plangebiet ist bis auf das heute ungenutzte Gelände des ehemaligen Wohnheims, das teilweise in Anspruch genommen wird, unbebaut. Randliche Nutzungen sind die Feuerwehr, ein Schulungszentrum und das Waldstadion im Nordosten sowie die 2. Grundschule und eine Wohnzeile südlich der Autobahn.

3.4 Verkehr

Quelle und Ziel von Verkehrsaufkommen im Plangebiet sind die Feuerwache, das Schulungszentrum und das Waldstadion, die ausschließlich oder teilweise über die neue Straße erschlossen werden sollen. Im Nordwesten bindet die Trasse an die Straße der Jugend an, die eine wichtige innerstädtische Verbindung von der Potsdamer Straße in Richtung Krankenhaus und Industriepark darstellt.

Die Autobahn ist im Plangebiet bisher eine nicht überwindbare Barriere. Unmittelbar südlich parallel zur Autobahn verläuft die sogenannte Ostanbindung des Stadtzentrums, die - zunächst als Baustraße hergestellt - von der Genshagener Straße her kommend die Anhalter Bahn auf einer Brücke quert, um über eine geplante Verlängerung nach Westen den zukünftigen Zentrumsbereich von Osten her zu erschließen. Weiter südlich bindet die Trasse des "Ostverbinders" an den Joliot-Curie-Platz an, der über Wohngebietsstraßen mit der Potsdamer Straße verbunden ist. Diese ist sowohl Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs (einzige Verbindung zwischen den Wohngebieten beiderseits der Autobahn) als auch Landesstraße mit wichtiger Verbindungsfunktion für den überörtlichen Verkehr. Verkehrszählungen aus dem Jahr 1999 und 2000 (stadtraum, Gesellschaft für Raumplanung, Städtebau & Verkehrstechnik) ergaben eine Belastung von maximal etwa 24.000 Fahrzeugen am Tag; an den kritischen Knotenpunkten beiderseits der Autobahn wird die Leistungsfähigkeit in einzelnen Relationen zu 90 % ausgeschöpft. Eine weitere Zunahme der Verkehrsstärke wird nicht erwartet, da mögliche Verkehrsverlagerungen auf andere Strecken durch das allgemeine Verkehrswachstum etwa kompensiert werden.

3.5 Lärm

Das gesamte Plangebiet ist derzeit durch erhebliche Lärmemissionen beeinträchtigt, die von der Autobahn A 10 ausgehen. Die 1995 erarbeitete schalltechnische Untersuchung (TÜV Umwelt Berlin Brandenburg GmbH) hat ergeben, dass die Orientierungswerte des Beiblattes zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) bereits vor dem geplanten Autobahnausbau in weiten Teilen der Randbereiche des geplanten "Ostverbinders" überschritten wurden. Nach Aussage des 1995 für Ludwigsfelde erarbeiteten Lärminderungsplanes beträgt der von der Autobahn ausgehende Lärmpegel $L_{m(25)}$ 76,7 dB(A) bei Tag und 72,4 dB(A) bei Nacht. Für das Jahr 2010 wird für die Autobahn ein etwa 50 prozentiger Zuwachs der Verkehrsbelastung auf rund 70.000 Kfz am Tag prognostiziert. Entsprechend ist von Schallemissionspegeln auszugehen, die um jeweils 3,5 bis 4,2 dB(A) höher liegen als 1995. Aus der schalltechnischen Untersuchung wird deutlich, dass der für das Jahr 2010 prognostizierte Beurteilungspegel den Orientierungswert für allgemeine Wohngebiete nach DIN 18005 im gesamten Plangebiet überschreitet.

3.6 Kampfmittelbelastung

Da das Stadtgebiet von Ludwigsfelde im 2. Weltkrieg starken Bombenangriffen ausgesetzt war, kann eine Belastung des Bodens durch Kampfmittel nicht ausgeschlossen werden. Vor dem Straßenbau ist deshalb der Nachweis zu erbringen, dass die beanspruchte Fläche nicht kampfmittelbelastet ist. Vor Beginn der Baumaßnahmen ist eine Munitionsfreiheitsbescheinigung beim Staatlichen Munitionsbergungsdienst einzuholen.

3.7 Eigentumsverhältnisse

In städtischem Eigentum befinden sich die Flurstücke 2 und 109 der Flur 4 der Gemarkung Ludwigsfelde, die Flurstücke 278, 452, 456, 457, 515, 644 und 648 der Flur 3 der Gemarkung Ludwigsfelde.

Im Eigentum der (städtischen) Wohnungsgesellschaft „Märkische Heimat“ befinden sich die Flurstücke 104 und 105 der Flur 4 der Gemarkung Ludwigsfelde.

In privatem Eigentum befinden sich die Flurstücke 800, 802, 538, 645, 646 und 647 der Flur 3 der Gemarkung Ludwigsfelde.

3.8 Planungsrechtliche Situation

Das Plangebiet ist teilweise als Innenbereich im Sinne des § 34 BauGB, teilweise als Außenbereich im Sinne des § 35 BauGB einzustufen.

4. Planungsbindungen

4.1 Vorgaben der Landes- und Regionalplanung

Landesplanung

Im gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg/Berlin (LEPeV) von 1997 wird die Stadt Ludwigsfelde als städtischer Siedlungskern mit einem potenziellen Siedlungsbereich ausgewiesen. Der LEPeV sieht für diesen Gemeindetyp als Orientierungswert einen Bevölkerungszuwachs von bis zu 50 % der Einwohnerzahl (Stand 1990) vor. Darüber hinaus wird die Stadt in Übereinstimmung mit der Ausweisung als Mittelzentrum im Landesentwicklungsplan (LEP 1) als städtischer Siedlungskern mit Handlungsschwerpunkt "Zentrum" im engeren Verflechtungsbereich festgesetzt, das "unter Berücksichtigung seiner zentralörtlichen Versorgungsfunktion für seinen Einzugsbereich weiterzuentwickeln" ist. Im weiteren wird für den Siedlungskern ein besonderer Handlungsbedarf hinsichtlich einer qualitativen Stärkung der zentralörtlichen Funktion durch Verdichtung, Arrondierung und Neuordnung ausgewiesen.

Im Bereich von Natur und Landschaft gibt der LEPeV die landschaftsplanerischen Zielsetzungen des Schutzes der natürlichen Lebensgrundlagen, der sparsamen und schonenden Inanspruchnahme der Naturgüter sowie des Erhalts der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes vor.

Als übergeordnetes, räumliches Entwicklungsziel für das Planungsgebiet wird die langfristige Sicherung der Grundwasservorkommen genannt. Die regionalen Ziele für Ludwigsfelde sind u.a. der Vorrang der Innenentwicklung vor dem Bauen im Außenbereich, die Gliederung der Siedlungsgebiete durch Grünverbindungen, die Siedlungsentwicklung nur in Verbindung mit dezentralen Versickerungskonzepten zur Grundwasseranreicherung und die Sicherung ausreichender Grünflächen für die Bewohner.

Regionalplanung

Der Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming von 1998 weist Ludwigsfelde als Mittelzentrum aus, das so auszubauen und zu entwickeln ist, dass es für ein größeres Umland in Zukunft verstärkt überörtliche und anspruchsvolle Versorgungsfunktionen wahrnehmen kann.

Zur innergemeindlichen Straßenplanung treffen die Landesplanung und die Regionalplanung keine Aussage.

4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Ludwigsfelde befand sich während des Planverfahrens zum Bebauungsplan im Aufstellungsverfahren. Seine Genehmigung erfolgte am 22.08.2001. Der Bebauungsplan wurde deshalb gemäß § 8 Abs. 3 BauGB parallel zum Flächennutzungsplan aufgestellt. Dies ist erforderlich, um die Verkehrsverbindungen zwischen dem Nordteil und dem Südteil der Stadt zu verbessern, die zur Zeit über einen einzigen Engpass geführt werden und daher störungsanfällig sind und teilweise weite Umwege mit entsprechenden Belastungen für Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Umwelt erfordern. Im Entwurf des Flächennutzungsplans ist im Zuge des "Ostverbinders" eine „stadtteilverbindende Autobahnquerung“ dargestellt, die jedoch nicht Bestandteil des dargestellten übergeordneten Straßennetzes ist. Nach dem Stand der Planungsarbeiten ist anzunehmen, dass der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelbar ist.

4.3 Landschaftsrahmenplan und Landschaftsplan

Landschaftsrahmenplan Zossen- Königs Wusterhausen

Im Landschaftsrahmenplan Zossen-Königs Wusterhausen wird für den Forstbestand an der Autobahn der Erhalt und die Verbesserung als Immissionsschutzpflanzung gefordert, um den Schadstoffeintrag und die Lärmbelastung angrenzender Flächen zu begrenzen.¹ Zudem wird vorgeschlagen, straßenbegleitende Waldflächen in der Waldfunktionskartierung als Immissions- und Lärmschutzwald auszuweisen.

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Ludwigsfelde wurde parallel zum Flächennutzungsplan erarbeitet. Er geht von der übergeordneten Zielsetzung aus, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes im Gemeindegebiet zu erhalten und zu verbessern. Bezogen auf das Plangebiet des Bebauungsplans formuliert der Landschaftsplan die folgenden Zielsetzungen und Planungsaussagen²:

- Um den Eingriff zu minimieren, soll die Trasse möglichst über bereits vorbelastete Flächen geführt werden.
- Die Waldflächen nordwestlich der Autobahn sind beiderseits der geplanten Straßen-trasse zu erhalten und als naturnahe Laub- und Mischwälder zu entwickeln. Zu beiden Seiten der Straße sind naturnahe Waldränder neu zu entwickeln.
- Im Bereich des Waldstadions ist zur landschaftlichen Einbindung der Trasse der vorhandene Baumbestand als Grünzug zu erhalten.
- Um Beeinträchtigungen durch die Anlage von Verkehrswegen zu minimieren, sollen darüber hinaus allgemein die folgenden Planungsgrundsätze gelten:

¹ Landkreise Zossen und Königs Wusterhausen (1994): Landschaftsrahmenplan Zossen und Königs Wusterhausen, S. 99

² Stadt Ludwigsfelde (2001): Landschaftsplan Ludwigsfelde, Karte 8 - Entwicklungskonzept, S. 32 im Anhang

- naturnahe Gestaltung und Unterhaltung der Grünflächen an den Verkehrswegen, Verwendung heimischer Baum- und Straucharten.
- Begrenzung der Querschnitte auf das verkehrlich notwendige Mindestmaß, jedoch unter Berücksichtigung der Flächenansprüche von Baumpflanzungen bzw. begrünten Seitenstreifen.

4.4 Sonstige rechtliche Bindungen

Trinkwasserschutzzone

Der größte Teil des Plangebiets liegt innerhalb der Trinkwasserschutzzone III des nördlich gelegenen Wasserwerks der WARL. Im Bereich des nordöstlichen Knickpunkts der Straßenverkehrsfläche liegt ein Teil des Plangebiets in der Trinkwasserschutzzone II, in der Verkehrsanlagen einer Sondergenehmigung bedürfen. Diese wurde am 30.08.2001 bei der Trinkwasserschutzzonekommission beantragt, und mit Schreiben vom 04.10.2001 genehmigt. Die im Verfahren befindliche Neufestsetzung des Trinkwasserschutzgebietes sieht für den Geltungsbereich des Bebauungsplans die Einbeziehung in die Trinkwasserschutzzone III a vor.

Wald

Im nördlichen Teilbereich des Plangebietes ist die Fläche zwischen Autobahn und altem Wohnheim Wald im Sinne des Brandenburgischen Landeswaldgesetzes (LWaldG). Hier muss vor einer Inanspruchnahme für die Straßentrasse die Waldumwandlung nach § 8 LWaldG genehmigt werden.

Baumschutzsatzung

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich – außerhalb der Forstflächen – Bäume, die unter die Baumschutzsatzung der Stadt Ludwigsfelde vom 26.2.1995 fallen. Geschützt sind Bäume mit einem Stammumfang ab 30 cm, gemessen in 1,30 m Höhe, mehrstämmig ausgebildete Bäume, Hecken und Sträucher von mehr als 2,0 m Höhe sowie Gehölze, die aufgrund von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gepflanzt wurden.

Denkmale und urgeschichtliche Fundplätze

Im Plangebiet sind keine Bau- oder Bodendenkmale bekannt. Bei Bauarbeiten sind jedoch die Vorschriften des Denkmalschutzgesetzes vom 22. Juli 1991 zu beachten.

5. Planungskonzept

Die einzelnen Stadtteile Ludwigsfeldes wurden in den 30er Jahren sowie in der Nachkriegsperiode ohne verkehrsplanerisches Gesamtkonzept errichtet. Dies führte stadträumlich zu einer starken Fragmentierung des Siedlungskörpers und verkehrlich zu einer einseitigen Belastung der Potsdamer Straße. Das Verkehrskonzept der Stadt konzentriert den Großteil des örtlichen Verkehrs weiterhin auf der Potsdamer Straße, soweit er nicht durch neue Umfahrungen aus dem bebauten Stadtgebiet überhaupt herausgehalten werden kann. Die geplanten Autobahnquerungen östlich und westlich der Potsdamer Straße dienen lediglich zur stadtinternen Verknüpfung.

Mit dem Bebauungsplan sollen die planerischen Voraussetzungen für den „Ostverbinder“ als Fußgänger-, Radfahrer- und Kfz-Verkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen nördlich und südlich der Autobahn geschaffen werden. Die Straße soll der besseren innerstädtischen Vernetzung dienen. Den Anwohnern wird der Umweg über die Potsdamer Straße erspart, die dadurch in begrenztem Umfang entlastet wird. Insbesondere soll die Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen (vor allem der Schulen, des Krankenhauses und des Waldstadions) verbessert werden. Die neue Straße hat eine wichtige Funktion für den Fahrradverkehr, der bisher ebenfalls ausschließlich auf die Nutzung der Potsdamer Straße als Verbindung zwischen den Stadtteilen angewiesen ist.

In der Entwicklung der Stadtstruktur Ludwigsfeldes insgesamt dient der "Ostverbinder" der Verringerung der Barrierewirkung der Autobahn – zusammen mit anderen Maßnahmen wie der Aufständigung der Trasse im Bereich Potsdamer Straße und dem geplanten Westverbinder.

Des Weiteren kann der "Ostverbinder" - nach Fertigstellung des Stadtzentrums und des Zentrumszubringers von der Genshagener Straße her - durch Aufnahme des von Norden kommenden Zielverkehrs zum Stadtzentrum eine Entlastungsfunktion übernehmen. Ohne "Ostverbinder" könnten Besucher des Stadtzentrums aus nördlicher Richtung, die das geplante Parkhaus nutzen wollen, dieses nur über erhebliche Umwege erreichen, die den Kernbereich der Potsdamer Straße sowie auch die hier vorhandenen Wohnnutzungen weiter belasten würden.

6. Planinhalt

6.1 Straßenverkehrsflächen

Im Bebauungsplanentwurf werden gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB die Verkehrsflächen festgesetzt und durch Straßenbegrenzungslinien von Flächen anderer Nutzung getrennt. Die Verkehrsfläche wird entsprechend der örtlichen Bedeutung der Straßenverbindung so dimensioniert, dass neben zwei Fahrstreifen ein einseitiger gemeinsamer Fuß- und Radweg sowie die festgesetzten Baumpflanzungen (s. Abschn. 6.2) Platz finden und im Bereich des ehemaligen Wohnheims eine unversiegelte Anlage des nördlichen Randstreifens (Bankette) zum Schutz des angrenzenden Waldes möglich ist (s. Abschn. 6.3). Am Knoten mit dem Zentrumszubringer weitet sich die Straßenverkehrsfläche so auf, dass die Anlage eines Kreisverkehrs möglich wird, der abbiegende Verkehrsbeziehungen erleichtern und zugleich in beiden Straßen zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten beitragen soll. Südlich davon verengt sich das Straßenprofil, da hier beim Eintritt in das Wohngebiet nur Pkw-Verkehr zugelassen werden soll, und eine verkehrsberuhigende Breite und Ausgestaltung des Straßenquerschnitts vorgesehen ist.

Die Verkehrsfläche wird durch Straßenbegrenzungslinien eingefasst, mit Ausnahme der Anbindungspunkte an die Straße der Jugend, die Jahnstraße, die im angrenzenden Bebauungsplan gesicherte Planstraße westlich des ehemaligen Wohnheims, an die Ostanbindung des Stadtzentrums und an den Joliot-Curie-Platz, wo jeweils andere vorhandene oder geplante Straßen anschließen.

Durch die gewählte Lage und Breite der Trasse können die verkehrlichen und stadtstrukturellen Planungsziele unter relativ geringer Beeinträchtigung vorhandener Nutzungen und unter Minimierung der Beeinträchtigung von Natur und Landschaft erreicht werden. Insbesondere würde eine Anbindung an die Straße der Jugend über die Fichtestraße zu einer stärkeren Belastung angrenzender Wohnnutzungen führen.

6.2 Pflanzbindungen und Erhaltungsbindung

Für eine Teilfläche der Straßenverkehrsfläche im Nordwesten des Plangebietes wird auf der Grundlage von § 9 Abs. 1 Nr. 25 BauGB eine Pflanzbindung für sieben Laubbäume 1. Ordnung festgesetzt; zur Erschließung der angrenzenden Flächen sind Zufahrten über diese Fläche zulässig. Weiterhin wird entlang der Südseite der geplanten Straße im Abschnitt zwischen den Flurstücken 777 und 449 der Flur 3, d.h. etwa zwischen der Einmündung der Jahnstraße und dem Waldrand die Pflanzung von mindestens 17 Laubbäumen I. Ordnung festgesetzt. Die Pflanzbindungen dienen der Gestaltung und landschaftlichen Einbindung der Straßentrasse in ihre Umgebung sowie dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft; sie zeigen zugleich Möglichkeiten für nach der Baumschutzverordnung notwendige Ersatzpflanzungen auf. Im Randbereich des Kreisverkehrs ist ein Baum, der Bestandteil einer überwiegend außerhalb des Plangebietes gelegenen, stadtbildwirksamen Baumgruppe ist, als zu erhaltender Einzelbaum festgesetzt.

6.3 Unversiegelte Anlage von Straßenverkehrsflächen

Als Maßnahme zum Schutz von Natur und Landschaft gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB ist auf den Flurstücken 645 und 647 der Flur 3, d.h. auf dem Gelände des ehemaligen Wohnheims,

entlang der nördlichen Straßenbegrenzungslinie ein mindestens zwei Meter breiter Streifen unversiegelt anzulegen. Diese Festsetzung dient dem Schutz des unmittelbar nördlich anschließenden, überwiegend wertvollen Baumbestandes, der mit seinen Kronen- und Wurzelbereichen in die Straßenverkehrsfläche hineinreicht. Die Fläche kann für untergeordnete Nutzungen im Zusammenhang mit dem Bau und Betrieb der Straße, z.B. als Bankette oder für die Versickerung von Regenwasser, genutzt werden.

6.4 Nachrichtliche Übernahmen

Die im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Autobahnausbau planfestgestellten Brückenbauwerke zur Überführung der Autobahn über den geplanten "Ostverbinder", soweit sie im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegen, werden nachrichtlich in den Plan übernommen.

Das Plangebiet liegt in den Trinkwasserschutzzonen II und III der Wassererfassung WARL Ludwigsfelde, wobei sich die Trinkwasserschutzzone II auf den nordöstlichen Teil des Plangebiets beschränkt. Die Abgrenzung der Schutzgebietszonen werden nachrichtlich übernommen.

Nordwestlich der Autobahn durchquert als Teil einer unterirdischen Ferngasleitung ein Steuerkabel das Plangebiet. Im Zuge einer einheitlichen Darstellung mit den benachbarten Bebauungsplänen 7.2 und 7.3 wird das Steuerkabel nachrichtlich übernommen.

7. Auswirkungen der Planung

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans werden die planerischen Voraussetzungen für die Anlage einer Gemeindestraße geschaffen. Hieraus können sich Auswirkungen insbesondere auf die Verkehrssituation, die Lärm- und Immissionsbelastung der angrenzenden Bauflächen sowie auf Natur und Umwelt ergeben.

7.1 Verkehrliche Auswirkungen

Die Realisierung des "Ostverbinders" bewirkt eine bessere Verknüpfung der benachbarten Stadtteile. Insbesondere entstehen bessere Zugangsmöglichkeiten zu den Schulen, dem Sportplatz, dem Krankenhaus nördlich der Autobahn und sonstigen Wohnfolgeeinrichtungen im jeweils auf der anderen Seite der Autobahn gelegenen Stadtteil. Das geplante Stadtzentrum kann aus den nördlichen Wohngebieten sowie aus der Heinrich-Heine-Siedlung auf kurzen Wegen unter Umgehung der Potsdamer Straße erreicht werden. So entfallen lange Umwege; Wege, die bisher mit dem Auto gefahren wurden, können mit dem Fahrrad oder zu Fuß erledigt werden, der gesamtstädtische Verkehr wird entlastet.

Der Kfz-Verkehr, der seinen Weg über den "Ostverbinder" suchen könnte, soll jedoch durch geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und des „Durchfahrtswiderstandes“ im Teilabschnitt zwischen dem Joliot-Curie-Platz und dem Knotenpunkt mit der Ostanbindung (z.B. Ausschluss von Lkw-Verkehr, „Tempo 30“, Einengung des Straßenquerschnitts) auf ein wohngebietsverträgliches Maß begrenzt werden. Aus diesem Grund ist auch eine bauliche Veränderung des Joliot-Curie-Platzes selbst nicht vorgesehen, so dass weiterhin die Umfahrung der Mittelinsel erforderlich sein wird. Die Einzelheiten des Straßenausbaus und der verkehrsberuhigenden Maßnahmen werden im Rahmen der Ausbauplanung für die neue Straße festgelegt.

Durch die Einmündung des "Ostverbinders" auf den Joliot-Curie-Platz wird eine Teilfläche der bestehenden Schulbushaltestelle beansprucht. In unmittelbarer Umgebung des Platzes sind jedoch ausreichend Flächen für eine alternative Anordnung einer Schulbushaltestelle vorhanden, so dass weiterer Handlungsbedarf nicht gesehen wird.

7.2 Auswirkungen auf die Immissionsbelastung

Das Bebauungsplangebiet und seine Umgebung sind von erheblichen Lärm-Vorbelastungen durch die Autobahn betroffen. Zur Abschätzung der zusätzlichen Belastung durch den "Ost-

verbinder" wurde ein schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan erarbeitet,³ das mögliche Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes - Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) - sowie ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen untersucht.

Das Gutachten geht von einer Belastung der neuen Verbindung mit 3.800 Kfz/24h, einem Anteil von Schwerlastverkehr und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h aus. Es kommt zu dem Ergebnis, dass nördlich der Autobahn keine Konflikte mit bestehenden Nutzungen verursacht werden. Im Verlauf südlich der Autobahn überschreitet der nach den getroffenen Annahmen errechnete Beurteilungspegel die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei der Schule in der Theodor-Fontane-Straße 2 und bei den Wohngebäuden Joliot-Curie-Platz 1, 2 und 3 um maximal 7 bzw. 5 dB(A) tags und nachts; für diese Gebäude besteht demnach Anspruch auf die Untersuchung, ob passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich sind. Da jedoch in dem durch den "Ostverbinder" betroffenen Bereich verkehrsberuhigende und damit auch lärmindernde Maßnahmen vorgesehen sind, die die Zusatzbelastung durch diese Straße gegenüber dem rechnerischen Ansatz deutlich reduzieren werden, und da die im schalltechnischen Gutachten empfohlenen Maßnahmen des passiven Lärmschutzes bereits auch Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses für die Autobahn sind, wird weiterer, durch die Planung des "Ostverbinders" verursachter Handlungsbedarf nicht gesehen. Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen bzw. auf Entschädigung, die durch den Autobahnausbau entstehen, werden im Rahmen der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses bearbeitet.

Die Abgasbelastung steigt bei dem prognostizierten Verkehrsaufkommen nur geringfügig an; da durch die Straße kein nennenswerter „Neuverkehr“ entsteht, dürfte sie aufgrund durchschnittlich reduzierter Wegelängen auf den durch die neue Verbindung entlasteten Straßen gleichzeitig in mindestens dem gleichen Maße zurückgehen. Hier wird daher kein Handlungsbedarf gesehen.

7.3 Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Der Bebauungsplan bereitet den Bau einer neuen Verkehrsstraße vor. Im Rahmen des grünordnerischen Fachbeitrags zum Bebauungsplan wurde - unter Bezugnahme auf die Schutzgüter Boden, Grundwasser, Klima, Arten- und Biotopschutz sowie Landschafts- und Ortsbild - geprüft, inwieweit bei der Umsetzung des Bebauungsplans Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind, inwieweit diese Eingriffe vermeidbar sind, welche Maßnahmen sinnvoll und erforderlich sind, um die Eingriffe zu minimieren, und welche Maßnahmen sinnvoll und erforderlich sind, um unvermeidbare Eingriffe auszugleichen. Die im Fachbeitrag vorgeschlagenen Maßnahmen wurden - nach Prüfung und Abwägung - in den Bebauungsplan übernommen.

In den folgenden Abschnitten werden auf der Grundlage des grünordnerischen Fachbeitrags die voraussichtlichen Auswirkungen des Bebauungsplans auf Natur und Landschaft im Sinne einer Eingriffs-/ Ausgleichsbilanz zusammengefasst dargestellt. Für die detaillierte Bewertung der einzelnen Schutzgüter wird auf den Fachbeitrag verwiesen.

Ein Eingriff liegt grundsätzlich vor, da die geplante Verkehrsfläche auch bisher unversiegelte und unbebaute Flächen in Anspruch nimmt und das Landschaftsbild nachhaltig und erheblich verändert. Im Hinblick auf das planerische Ziel, die durch die Autobahn getrennten Teile der Stadt im Norden und Süden des Berliner Autobahnringes besser mit einander zu verknüpfen und die Potsdamer Straße von Verkehr zu entlasten, ist der mit dem Bebauungsplan verbundene Eingriff im Grundsatz unvermeidbar.

Bei der Ermittlung der notwendigen Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe war zu prüfen, inwieweit diese bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren, da für solche Eingriffe nach § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB ein Ausgleich nicht erforderlich ist. Die Prüfung hat ergeben, dass die beabsichtigte Straßentrasse in den eingriffsrelevanten Bereichen zur Zeit planungsrechtlich nicht zulässig ist. Eine Zulässigkeit ist allenfalls im westlichen Abschnitt nördlich des Feuerwehrgebäudes gegeben, der aufgrund seiner Vorbelastungen für die Eingriffsbewertung keine Bedeutung hat. Ein Ausgleich für Eingriffe im Bereich der planfestgestellten Autobahntrasse, einschließlich der Baustraße (später: Zentrumszubringer) ist nicht

³ Zentrum für Logistik und Verkehrsplanung GmbH Berlin: Schalltechnisches Gutachten zum Bebauungsplan Nr. 12 "Ostverbinder"

erforderlich, da der hierfür notwendige Ausgleich im Rahmen der Planfeststellung und der Errichtung des Bauwerkes erfolgt ist.

Boden

Bei einer vollständigen Versiegelung der im Entwurf des Bebauungsplans vorgesehenen Straßenverkehrsfläche, ausgenommen die Flächen, die nach den Festsetzungen des Bebauungsplans für Pflanzbindungen vorgesehen oder unversiegelt anzulegen sind, werden zusätzlich rund 5.700 m² Fläche neu versiegelt. Diese Neuversiegelung ist nach den mit dem Bebauungsplan verfolgten Planungszielen der Gemeinde im Grundsatz nicht vermeidbar und innerhalb des Plangebietes nur in sehr geringem Umfang ausgleichbar (Entsiegelung der Flächen mit Pflanzbindungen). Es muss deshalb ein entsprechender Ausgleich außerhalb des Geltungsbereiches sichergestellt werden. Da geeignete Entsiegelungsflächen nicht zur Verfügung stehen, hat der Ausgleich in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde teilweise durch Anpflanzung von Bäumen zu erfolgen (ein Baum mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm je 75 m² zusätzlicher Versiegelungsfläche); durch die Festsetzung von 24 Bäumen dieser Größenordnung im Bebauungsplan wird der Eingriff in das Schutzgut Boden damit zu etwa 30 % ausgeglichen. Weiterhin sind etwa 3.000 m² bisher überwiegend versiegelte bzw. verfestigte Teilflächen der ehemaligen NVA-Kaserne in der Neckarstraße für eine geplante Erstaufforstung (s.u.) zu entsiegeln bzw. durch bodenverbessernde Maßnahmen aufzuwerten. Entsprechende vertragliche Vereinbarungen sind zwischen der Stadt Ludwigsfelde, den Stadtgütern Berlin als Eigentümer der Fläche sowie dem Amt für Forstwirtschaft vor der Festsetzung des Bebauungsplans zu treffen. Der verbleibende Ausgleich erfolgt durch Pflanzung von 39 Bäumen mit einem Stammumfang von mindestens 12 cm entlang der Westseite des Nunsdorfer Weges bei Wietstock. Die Stadt verpflichtet sich, die genannten Maßnahmen durchzuführen. Damit kann der Eingriff in das Schutzgut Boden annähernd ausgeglichen werden.

Grundwasser

Das auf den versiegelten Straßenflächen anfallende Niederschlagswasser soll – unter Vorschaltung eines Schlammfanges - in den nahegelegenen „Bahnstromausstich“ eingeleitet und dort versickert werden. Ein nachhaltiger und erheblicher Eingriff in den Grundwasserhaushalt ist daher nicht zu erwarten.

Klima

Beeinträchtigungen entstehen durch die zusätzliche Versiegelung und den erhöhten Schadstoffeintrag in die Luft infolge des vermehrten Verkehrsaufkommens. Angesichts der relativ kleinen betroffenen Fläche und der Entlastungseffekte an anderer Stelle durch Vermeidung von Umwegfahrten kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Eingriff in das Schutzgut Klima insgesamt nicht erheblich ist.

Arten- und Biotope

Im Bereich des "Ostverbinders" gehen 1.700 m² Biotopflächen mit hoher, 1.120 m² mit mittlerer und 2.460 m² mit geringer Wertigkeit verloren. Weiterhin wird durch den Straßenbau und die damit einhergehende Zerschneidung eines zusammenhängenden Waldgebietes die Bedeutung der angrenzenden Waldgebiete als Biotop beeinträchtigt.

Das nach Ausschöpfung der Ausgleichsmöglichkeiten innerhalb des Plangebietes (Pflanzbindungen) und der im Rahmen der Waldumwandlungsgenehmigung gesicherten Neuanlage mehrschichtig ausgebildeter Waldsäume entlang der neuen Straße verbleibende Ausgleichserfordernis wird durch die Aufforstung von 4.100 m² Kasernenfläche mit gegenwärtig sehr geringem bzw. geringem Biotopwert sowie durch die vorgesehenen Baumpflanzungen im Nunsdorfer Weg bei Wietstock weitgehend ausgeglichen (s.o.).

Baumschutz

Durch den Bau des "Ostverbinders" entsteht ein Verlust von Einzelbäumen und Baumgruppen mit einem Gesamtstammumfang von etwa 120 m. Daraus resultiert entsprechend der Ludwigsfelder Baumschutzsatzung ein Ausgleichserfordernis zur Anpflanzung von 234 Bäumen des Stammumfanges 12/14, das zu einem kleinen Teil durch die festgesetzten Pflanzbindungen

im Plangebiet abgegolten werden kann. Im Übrigen sind Ersatzpflanzungen im Rahmen der Neuanlage des Freizeitparks August-Bebel-Straße mit Bäumen und Gehölzen bereits erfolgt.

Waldflächen

Durch die neue Straße werden 1.700 m² Wald im Sinne des Brandenburgischen Waldgesetzes in Anspruch genommen; beim Amt für Forstwirtschaft wurde dafür ein Antrag auf Waldumwandlung gestellt. Als Ausgleichsfläche für die Erstaufforstung ist eine 4.100 m² große Fläche im Randbereich der ehemaligen NVA-Kaserne an der Neckarstraße vorgesehen. Die Pflanzflächen wurden zwischen der Stadt Ludwigsfelde, den Stadtgütern Berlin als Eigentümer der Fläche sowie dem Amt für Forstwirtschaft abgestimmt und werden vor Festsetzung des Bebauungsplans vertraglich gesichert.

Landschaftsbild

Die durch das Amt für Forstwirtschaft in der Genehmigung zum Antrag auf Waldumwandlung festgelegte Entwicklung eines Waldsaumes beiderseits der geplanten Straße sowie die durch die Pflanzbindungen gesicherte Begrünung des Straßenraumes im westlichen Teilabschnitt mindern den Eingriff in das Orts- bzw. Landschaftsbild. Der Eingriff wird durch die vorgesehenen Neuaufforstungen und Baumpflanzungen außerhalb des Plangebietes weitgehend kompensiert.

7.4 Auswirkungen auf Eigentumsverhältnisse

Die geplante Straße kann überwiegend auf Flächen realisiert werden, die im Eigentum der öffentlichen Hand stehen. Zwischen Waldstadion und ehemaligem Wohnheim werden jedoch Teile von mehreren Flurstücken, die sich in privater Hand befinden, für die Realisierung der Planung benötigt. Diese Flächen müssen von der Stadt erworben werden. Dabei handelt es sich um die Abtrennung untergeordneter Teilflächen, die eine wirtschaftliche Nutzung des Restgrundstücks nicht grundsätzlich in Frage stellen. Alternativtrassen, die eine Inanspruchnahme dieser Flächen vermeiden würden, wurden geprüft, jedoch wegen erheblich schwerer wiegender Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. in ein vorhandenes Wohngebiet verworfen.

7.5 Kosten und Finanzierung

Der Bebauungsplan setzt eine öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Bei Realisierung der Maßnahme entstehen der Stadt Herstellungskosten und laufende Kosten für den Erhalt. Für den Straßenbau sind von 2001 bis 2003 insgesamt 960.000 DM vorgesehen. Hinzu kommen bewilligte Fördermittel in Höhe von 990.000 DM.

Zur Herstellung der Straße müssen private Grundstücksflächen angekauft werden. Die Bodenrichtwerte liegen in dem relevanten Teilbereich nördlich der Autobahn bei etwa 160 DM / m². Für Waldflächen wird ein Richtwert von 1 DM / m² angesetzt.⁴

Weitere Kosten entstehen der Stadt durch die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Plangebietes (etwa 30.000 DM), durch Durchführung der Ersatzaufforstung (21.000 DM) sowie für weitere Ausgleichsmaßnahmen außerhalb des Plangebietes (voraussichtlich etwa 70.000 DM).

8. Verfahren

8.1 Aufstellungsbeschluss, Änderungsbeschluss

Die Aufstellung der Satzung über den Bebauungsplan Nr. 7 wurde am 22.10.1992 in öffentlicher Sitzung der Stadtverordnetenversammlung beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt Nr. 3 vom 30.10.1992 bekannt gemacht.

In den Sitzungen am 28.9.1993 und am 19.6.1997 hat die Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde die Änderung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 7 beschlossen und die Stadtverwaltung mit der Durchführung dieses Beschlusses beauftragt.

⁴ Bodenrichtwertkarte des Landkreis Teltow-Fläming, Stand 1.1.2001.

8.2 Landesplanerische Anfrage

Die landesplanerische Stellungnahme zum Bebauungsplan ist durch Plananzeige am 23.02.1993, 26.08.1997 und 24.05.2000 beantragt worden. Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung hat am 07.07.2000 eine Stellungnahme abgegeben, in der keine Bedenken gegen die Planung geäußert werden.

8.3 Frühzeitige Bürgerbeteiligung

In einer Informationsveranstaltung am 21.3.2001 wurden die Bürger über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung informiert und es wurde ihnen Gelegenheit zur Erörterung gegeben. Es wurden keine Einwendungen gegen die geplante Straße erhoben.

8.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Mit Schreiben vom 26.3.2001 wurden die Träger öffentlicher Belange sowie die Nachbargemeinden über die Planung informiert und um ihre Stellungnahme gebeten. Ihnen wurde eine Ausfertigung des Vorentwurfs und eine Begründung dazu zugesandt.

8.5 Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Am 24.07.2001 wurde der Entwurf des Bebauungsplans mit Begründung in der Fassung vom 20.06.2001 von der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ludwigsfelde beschlossen und zur Auslegung bestimmt.

Die Bekanntmachung des Beschlusses bzw. die Ankündigung der Auslegung erfolgte am 25.07.2001 im Amtsblatt Nr. 24 der Stadt Ludwigsfelde. Der Planentwurf, bestehend aus der Planzeichnung mit den textlichen Festsetzungen und die Begründung, ist in der Zeit vom 06.08.2001 bis zum 06.09.2001 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt worden.

9. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137);
- 4. Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) in der Fassung vom 21. September 1998 (GVBl I S. 2994).
- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege im Land Brandenburg (Brandenburgisches Naturschutzgesetz - BbgNatSchG) in der Fassung vom 25. Juni 1992 (GVBl. I S. 208), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes zur Änderung der Brandenburgischen Bauordnung und anderer Gesetze vom 18. Dezember 1997 (GVBl. I S. 124)
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) in der Fassung vom 12. Juni 1990 (BGBl. S. 1036)
- Planzeichenverordnung 1990 (PlanzV 90) in der Fassung vom 18. Dezember 1990 (BGBl. Teil I S. 58)

Textliche Festsetzungen

1. Innerhalb der Fläche zum Anpflanzen von Bäumen sind sieben Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen.
2. In der Straßenverkehrsfläche sind zwischen den Flurstücken 777 und 449 der Flur 3, Gemarkung Ludwigsfelde entlang der südlichen Fahrbahnseite mindestens 17 Laubbäume mit einem Stammumfang von mindestens 18 cm, gemessen in 1 m Höhe, zu pflanzen.
3. Auf den Flurstücken 645 und 647 der Flur 3, Gemarkung Ludwigsfelde, ist der nördliche Rand der Straßenverkehrsfläche in einer Breite von mindestens 2 m, gerechnet von der nördlichen Flurstücksgrenze, unversiegelt anzulegen.

Nachrichtliche Übernahmen

Innerhalb des Geltungsbereiches verläuft die planfestgestellte Trasse der Bundesautobahn BAB A 10.

Hinweis

Es wird empfohlen, für die festgesetzten Baumpflanzungen die folgenden Baumarten zu verwenden:

Pflanzenliste

Feldahorn	<i>Acer campestre</i>
Bergahorn	<i>Acer pseudoplatanus</i>
Hänge-Birke	<i>Betula pendula</i>
Winterlinde	<i>Tilia cordata</i>
Rotbuche	<i>Fagus sylvatica</i>
Stieleiche	<i>Quercus robur</i>
Traubeneiche	<i>Quercus petraea</i>
Esche	<i>Fraxinus excelsior</i>
Flatterulme	<i>Ulmus laevis</i>

