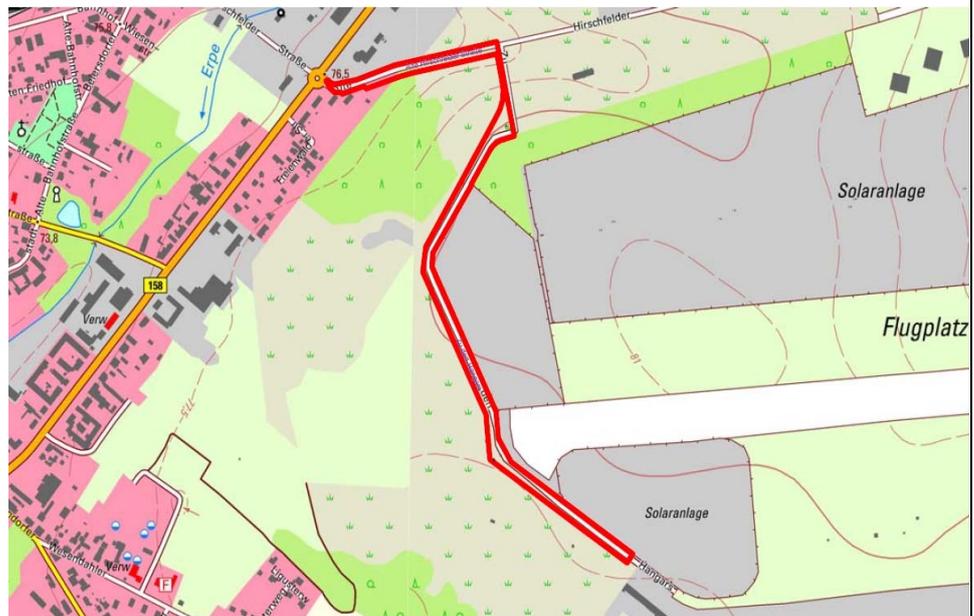


Begründung mit Umweltbericht
zum Bebauungsplan für die Straße

**„Zu den Hangars“
der Stadt Werneuchen**



Übersichtskarte zur
Lage des
Geltungsbereichs im
Stadtgebiet



Quelle: Geo-Basis-DE/LGB (2019)

Stadt Werneuchen
Sachgebiet Bauverwaltung
Am Markt 5
16356 Werneuchen

Planverfasser



Plan und Recht GmbH
Oderberger Straße 40
10435 Berlin

Stand: 27. Januar 2022, Satzungsfassung

Inhaltsverzeichnis

A.	Einleitung.....	4
1.	Lage und Größe des Plangebietes.....	4
2.	Planungsanlass und -erfordernis.....	4
3.	Ziele und Zwecke der Planung.....	5
4.	Verfahren.....	6
B.	Grundlagen der Planung.....	7
5.	Umweltbericht.....	7
6.	Planerische und rechtliche Grundlagen.....	7
6.1	Landesplanerische Vorgaben.....	7
6.2	Regionalplanerische Vorgaben.....	9
6.3	Flächennutzungsplan.....	10
6.4	Bebauungspläne.....	11
6.5	Planungsrechtliche Zulässigkeit des Straßenbaus.....	14
6.6	Denkmalschutz.....	15
6.7	Wasserrechtliche Belange.....	15
6.7.1	Hochwasserschutz.....	15
6.7.2	Wasserschutzgebiete.....	15
7.	Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes.....	16
7.1	Topografie und Baugrundverhältnisse, Grundwasser.....	17
7.2	Natur, Artenschutz und Landschaft.....	17
7.3	Technische Infrastruktur.....	17
7.3.1	Verkehrsinfrastruktur.....	17
7.3.2	Ver- und Entsorgungsanlagen.....	18
7.4	Eigentumsverhältnisse an den Grundstücken im Plangebiet.....	19
C.	Inhalte des Bebauungsplans.....	25
8.	Verkehrliches Erschließungskonzept.....	25
8.1	Alternativenprüfung.....	25
9.	Begründung der Festsetzungen.....	33
9.1	Geltungsbereich.....	33
9.2	Verkehrsflächen.....	35
9.2.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen.....	35
9.3	Grünordnerische Festsetzungen, Festsetzungen zur Kompensation von Eingriffen.....	36
9.4	Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise.....	39
D.	Auswirkungen des Bebauungsplans, Flächenbilanz.....	41
10.	Auswirkungen des Bebauungsplans.....	41
10.1	Arbeitsplatzentwicklung.....	41
10.2	Bevölkerungsentwicklung.....	41
10.3	Verkehrsentwicklung.....	41

10.4	Auswirkungen auf vorhandene Verkehrsanlagen und angrenzende Bebauungspläne.....	42
10.5	Lärmentwicklung, sonstige Immissionen	42
10.6	Stadtplanerische Auswirkungen.....	51
10.7	Auswirkungen auf die Umwelt	52
10.8	Klimaschutz, Bodenschutz.....	52
10.9	Kosten	52
10.10	Nachbarschutz.....	52
11.	Flächenbilanz	52
E.	Ergebnisse der Beteiligung.....	54
12.	Beteiligungsschritte im Planverfahren.....	54
12.1	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB	54
12.2	Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB	54
12.3	Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB	55
12.4	Förmliche Beteiligung der Behörden und Träger öffentliche Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB	55
13.	Schlussabwägung	56
	Wesentliche Rechtsgrundlagen	59
	Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung.....	60

A. EINLEITUNG

1. Lage und Größe des Plangebietes

Das Plangebiet des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ liegt östlich des bebauten Stadtgebiets von Werneuchen. Es umfasst Teile der Alten Hirschfelder Straße ab dem Kreisverkehr mit der Freienwalder Straße (B 158) und erstreckt sich im weiteren Verlauf nach Süden über die ehemaligen sog. „Taxiway“ im westlichen Bereich der Start- und Landebahn des Flugplatzes bis hin zu den südlich des Flugplatzes gelegenen ehemaligen Hangar-Gebäuden. Nordöstlich des Bebauungsplans befinden sich gewerbliche Nutzungen, östlich des Plangebiets schließen sich Photovoltaik-Freiflächenanlagen an und die Flächen westlich des gegenständlichen Bebauungsplans sind nicht bebaut. Entlang der Freienwalder Straße (B 158) in südlicher Richtung befindet sich eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe. Das Plangebiet umfasst eine Fläche von circa 2,7 ha.

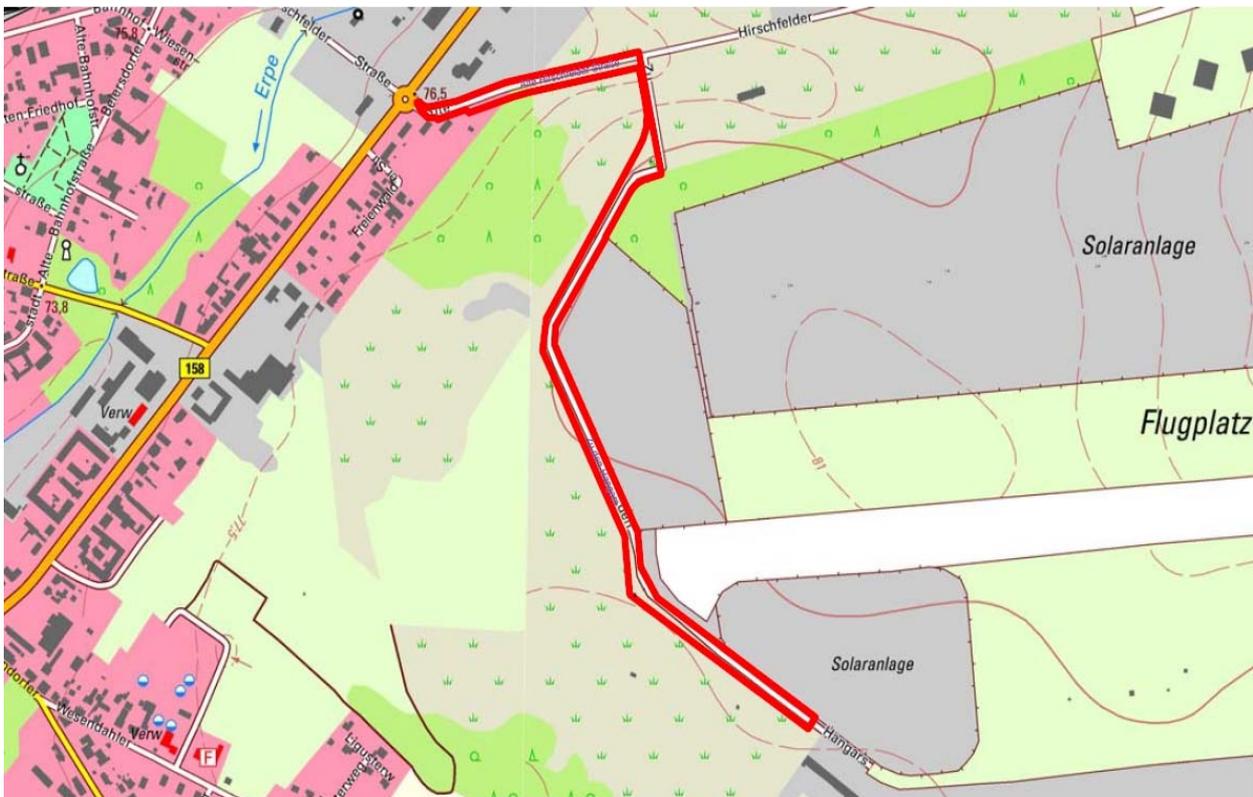


Abbildung 1: Übersichtskarte mit Umgrenzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes

Quelle: GeoBasis-DE/LGB (2019)

2. Planungsanlass und -erfordernis

Die Stadt Werneuchen verfügt über einen Flugplatz, der sich östlich des Stadtzentrums befindet. Bis 1945 diente dieser einer Jagdfliegerschule der Luftwaffe, gegenwärtig darf er als Sonderlandeplatz für kleinere Maschinen genutzt werden. Im südlichen Bereich des Flugplatzes befinden sich mehrere Gebäude (Hangars), die einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden

sollen. Für Teile des Flugplatzes liegen bereits rechtsverbindliche Bebauungspläne vor, die gewerbliche Nutzungen und Solarfreiflächenanlagen gestatten.

Die Entwicklung der im südlichen Bereich des Flugplatzes gelegenen Gewerbegebiete in den alten Hangar-Gebäuden scheiterte bislang an der verkehrlichen Erschließung. Die Stadt Werneuchen beabsichtigt, die Erschließung von Norden her durch den Bau einer neuen Straße herzustellen, um das südlich an die Hangars angrenzende Wohngebiet Rudolfshöhe / Rosenparksiedlung, erschlossen durch die Wesendahler Straße, vom gewerblichen Verkehr zu den Hangars freizuhalten. Bereits erfolgte verkehrstechnische Untersuchungen belegen, dass die Wesendahler Straße nicht für den prognostizierten Verkehr des zu entwickelnden Gewerbegebietes ausgelegt ist. Die stattdessen angestrebte nördliche Erschließung soll von der Alten Hirschfelder Straße abzweigen und entlang der westlichen Landebahnumfahrung (so genannter „Taxiway“) bis in das Gewerbegebiet hineingeführt werden, um dort an die im B-Plan festgesetzten Erschließungsflächen anzubinden. Um eine adäquate Erschließung für das Gewerbegebiet zu gewährleisten, sollen die Alte Hirschfelder Straße und die Planstraße um einen Gehweg erweitert werden. Der Bau der Straße in den einzelnen Abschnitten wird durch eine Ingenieurplanung vorbereitet.

Die Planung einer neuen Erschließungsstraße von der Alten Hirschfelder Straße im Norden über den westlichen Taxiway führend bis hin zum neuen Gewerbegebiet südlich des Flugplatzes ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Werneuchen (Neubekanntmachung vom Juli 2018) dargestellt.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den hier beabsichtigten Straßenbau zu schaffen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans erforderlich. Vor diesem Hintergrund hat die Stadtverordnetenversammlung (SVV) Werneuchen die Aufstellung des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ gemäß § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen (Beschluss Bv/372/2019 vom 23.05.2019).¹ Bislang befinden sich noch nicht alle der für den Straßenbau voraussichtlich erforderlichen Flächen im Eigentum der Stadt Werneuchen. Im Zuge des Aufstellungsverfahrens des B-Plans will die Stadt Werneuchen an die vom Straßenverlauf berührten Grundstückseigentümer herantreten, um den Flächenerwerb vorzubereiten. Sollte keine einvernehmliche Einigung über den Ankauf der Grundstücke erreicht werden, können weitere hoheitliche Maßnahmen zur Durchsetzung der Planung ergriffen werden. Auf der Grundlage des Bebauungsplans ist als letztes Mittel eine Enteignung nach §§ 85 bis 122 BauGB denkbar.

3. Ziele und Zwecke der Planung

Das wesentliche Ziel des Bebauungsplans besteht darin, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer Straße zur Erschließung der im Süden des Flugplatzes gelegenen Gewerbegebiete zu schaffen. Durch die Herstellung der Planstraße soll sichergestellt werden, dass keine Verschlechterung der Verkehrssituation im südlich angrenzenden Wohngebiet Rudolfshöhe entsteht. Umgekehrt soll durch die Planung eine Anbindung des Wohngebiets Rudolfshöhe in Richtung Norden an die Bundesstraße 158 hergestellt werden.

Die beabsichtigte Straße soll mit einer Fahrspur je Richtung mit Schutzstreifen für Radfahrer, beidseitigen Mulden sowie einem einseitigen Fußweg errichtet werden. Im Bebauungsplan für die

¹ Amtsblatt für die Stadt Werneuchen, 16. Jahrgang, Ausgabe 6/2019, S. 24 f.

Straße „Zu den Hangars“ wird allein die Trasse für die geplante Verbindungsstraße festgesetzt. Die Einteilung des Straßenraumes in seine einzelnen Bestandteile ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanes und bleibt der Fach- und Ausführungsplanung vorbehalten.

Ein weiteres Ziel der Stadt Werneuchen im Zusammenhang mit dem gegenständlichen B-Plan ist die Sicherung der für den Straßenbau erforderlichen Grundstücke.

Im Zuge des Aufstellungsverfahrens werden alle betroffenen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, bewertet und gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen (§ 1 Abs. 7 und § 2 Abs. 3 BauGB).

Die Auswirkungen auf die natürlichen Lebensgrundlagen werden im Zuge der Umweltprüfung untersucht und notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Umweltverträglichkeit im Umweltbericht beschrieben (§ 2a BauGB).

4. Verfahren

Der Bebauungsplan wird im sogenannten Regelverfahren (volles Verfahren) nach Maßgabe der §§ 2 bis 4 c BauGB und § 10, 10a BauGB aufgestellt. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung (§ 2a BauGB). Im Rahmen des Aufstellungsverfahrens sind folgende Verfahrensschritte erfolgt bzw. beabsichtigt:

Verfahrensschritt	Zeitangabe
Aufstellungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Werneuchen, Beschluss Bv/372/2019 Bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Werneuchen, 17. Jahrgang, Nr. 1/2020, S. 2	23.05.2019
Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 BauGB Mit Schreiben vom 30.01.2020	Frist zur Abgabe der Stellungnahme bis 06.03.2020
Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB im Rahmen einer öffentlichen Unterrichtung und Erörterung Bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Werneuchen, 17. Jahrgang, Nr. 1/2020 vom 15. 01.2020, S. 2	03.02.2020 bis einschließlich 06.03.2020
Erneute frühzeitige Beteiligung der betroffenen Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB	Januar bis März 2021
Förmliche Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB Mit Schreiben vom 26.10.2021	Frist zur Abgabe der Stellungnahme bis 01.12.2021
Öffentliche Auslegung des Planentwurfs nebst Begründung mit Umweltbericht gemäß § 3 Abs. 2 BauGB Bekanntgemacht im Amtsblatt der Stadt Werneuchen, 18. Jahrgang, Nr. 12/2021 vom 20.10.2021, S. 2	01.11.2021 bis einschließlich 01.12.2021
Abwägungs- und Satzungsbeschluss gemäß § 10 Abs. 1 BauGB	

B. GRUNDLAGEN DER PLANUNG

5. Umweltbericht

Siehe den gesonderten Teil der Begründung.

6. Planerische und rechtliche Grundlagen

Zu den umweltrelevanten Grundlagen siehe den Umweltbericht.

6.1 Landesplanerische Vorgaben

Für den Bebauungsplan ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung auf der Ebene der Landesplanung insbesondere aus:

- dem Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. I S. 235),
- dem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 01.07.2019 (GVBl. II/2019, Nr. 35).

Die in den Raumordnungsplänen enthaltenen Ziele (Z) der Raumordnung sind im Rahmen der Planaufstellung zu beachten, die Grundsätze (G) in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen.

Für die vorliegende Planung sind im Detail die nachfolgend aufgeführten Ziele und Grundsätze maßgeblich. Das Verhältnis der vorliegenden Planung zu den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung wird jeweils erläutert.

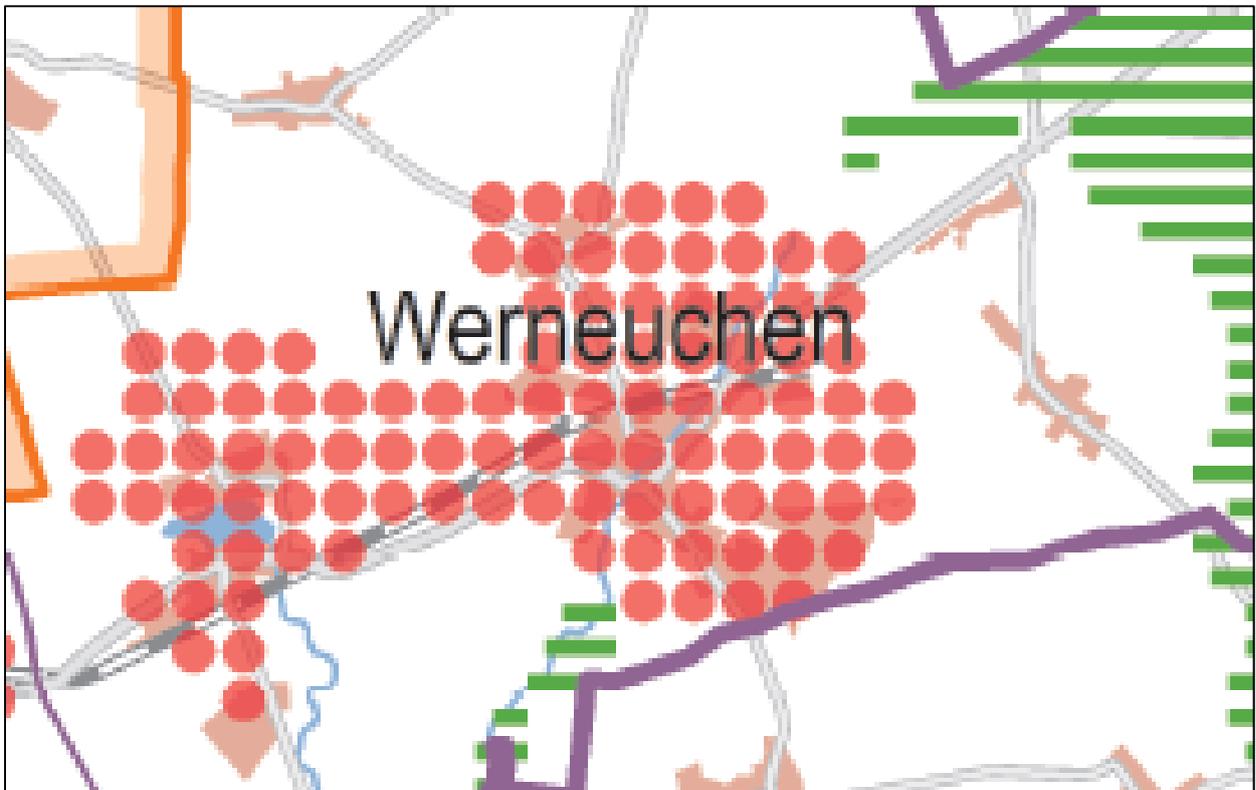


Abbildung 2: Ausschnitt aus der Festlegungskarte des LEP HR.

Quelle: Festlegungskarte des LEP HR 2019.

Gemäß Z.1.1 LEP HR gehört die Stadt Werneuchen zum Strukturraum Berliner Umland. Das Plangebiet befindet sich gemäß der Festlegungskarte zum LEP HR innerhalb des Gestaltungsraums Siedlung (Z 5.6 LEP), in dem die Ziele 5.2, 5.3 und 5.4 LEP HR zur Siedlungsflächenentwicklung nicht gelten. Das Plangebiet befindet sich außerhalb des Freiraumverbunds (Z 6.2 LEP HR).

§ 5 (2) LEPro (G): Siedlungsentwicklung

Die Innenentwicklung soll Vorrang vor der Außenentwicklung haben. Dabei sollen die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes in vorhandenen Siedlungsbereichen und die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit Priorität haben.

G 5.1 LEP HR: Innenentwicklung und Funktionsmischung

- (1) Die Siedlungsentwicklung soll unter Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen innerhalb vorhandener Siedlungsgebiete sowie unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur auf die Innenentwicklung konzentriert werden. Dabei sollen die Anforderungen, die sich durch die klimabedingte Erwärmung insbesondere der Innenstädte ergeben, berücksichtigt werden.
- (2) Die Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung und Erholung sollen einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt werden.

G 5.10 LEP HR: Nachnutzung von Konversionsflächen

- (1) Militärische und zivile Konversionsflächen sollen neuen Nutzungen zugeführt werden. Konversionsflächen im räumlichen Zusammenhang zu vorhandenen Siedlungsgebieten sollen bedarfsgerecht für Siedlungszwecke entwickelt werden.
- (2) Auf versiegelten oder baulich geprägten Teilen von Konversionsflächen außerhalb innerörtlicher Siedlungsgebiete sollen städtebaulich nicht integrierbare Vorhaben zugelassen werden, wenn eine tragfähige Entwicklungskonzeption vorliegt und eine raumverträgliche Verkehrsanbindung gesichert ist. Konversionsflächen außerhalb innerörtlicher Siedlungsgebiete mit hochwertigen Freiraumpotenzialen oder ohne wesentliche bauliche Vorprägung sollen einer Freiraumnutzung zugeführt werden.

Durch die Wiedernutzbarmachung der Hangar-Gebäude werden keine neuen Freiraumflächen in Anspruch genommen. Damit die Konversionsflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden können, muss deren Erschließung sichergestellt sein. Der Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ schafft hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen. Durch den B-Plan wird sichergestellt, dass die Erschließung im Wesentlichen auf bereits versiegelten Verkehrsflächen (hier: „Taxiway“ ehemalige Umfahrung des Flugplatzes) erfolgt und somit vorhandene Infrastruktur einbezogen wird. Das Vorhaben berücksichtigt somit die zuvor aufgeführten Grundsätze der Raumordnung.

§ 7 (3) LEPro (G): Verkehrsentwicklung

Eine umwelt-, sozial- und gesundheitsverträgliche Verkehrsentwicklung soll durch integrierte Verkehrsplanung unter Einbeziehung aller Verkehrsträger und -arten sowie deren Vernetzung, durch verkehrssparende Siedlungsstrukturen, ressourcenschonende Bündelung von Infrastrukturen, Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger sowie durch Steigerung der Attraktivität umweltfreundlicher Verkehrsangebote erreicht werden. Für die Mobilität im Nahbereich sollen gute Voraussetzungen geschaffen werden.

G 7.4 LEP HR: Nachhaltige Infrastrukturentwicklung

- (1) Leitungs- und Verkehrsstrassen sollen räumlich gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen.
- (2) Für Vorhaben der technischen Infrastruktur im Außenbereich sollen vorgeprägte raumverträgliche Standorte mit- oder nachgenutzt werden.
- (3) Bei Infrastruktur- und anderen Vorhaben mit einem nicht nur unwesentlichen Verkehrsaufkommen soll eine funktionsgerechte Anbindung an das Verkehrsnetz einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel sichergestellt werden.

Durch den gegenständlichen Bebauungsplan wird sichergestellt, dass die Gewerbegebiete im Süden des Flugplatzes funktionsgerecht angebunden und deren Erschließung gesichert werden. Der geplante Straßenverlauf sorgt für eine bestmögliche Ausnutzung der bestehenden Verkehrsflächen („Taxiway“) zwischen der Alten Hirschfelder Straße und dem Bebauungsplan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“. Auf der Straße entstehen Schutzstreifen für den Radverkehr. Neben der Straße wird ein einseitiger Fußweg errichtet. Die Einrichtung einer Buslinie ist möglich.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass dem Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ keine Ziele der Raumordnung auf der Ebene der Landesplanung entgegenstehen. Die gemeinsame Landesplanungsabteilung teilte in ihrer Stellungnahme vom 13.03.2020 mit, dass bei der vorliegenden Planung kein Widerspruch zu den Zielen der Raumordnung erkennbar ist. Die Ziele werden beachtet.

6.2 Regionalplanerische Vorgaben

Die Stadt Werneuchen befindet sich in der Regionalen Planungsregion Uckermark-Barmin. Für den Bebauungsplan ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung auf der Ebene der Regionalplanung insbesondere aus:

- dem sachlichen Teilplan „Windnutzung, Rohstoffsicherung und -gewinnung“ 2016 der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim vom 11.04.2016 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 43/2016, S. 1325),

- dem sachlichen Teilplan „Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim (2020), Entwurf für die Beteiligung vom 12.05.2020.

Weiterhin befindet sich gegenwärtig der integrierte Regionalplan Uckermark-Barnim 2030 in Aufstellung, ein Entwurf dieses Planwerks liegt noch nicht vor. Die in Kraft getretenen Ziele (Z) der Raumordnung sind zu beachten, Grundsätze (G) sowie in Aufstellung befindliche Ziele und Grundsätze der Raumordnung sind angemessen zu berücksichtigen.

Durch den Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ werden keine wirksamen oder in Aufstellung befindlichen Ziele und Grundsätze der Raumordnung auf der Ebene der Regionalplanung berührt.

6.3 Flächennutzungsplan

Bebauungspläne sind gemäß § 8 Abs. 2 BauGB aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Für die Stadt Werneuchen liegt ein rechtswirksamer Flächennutzungsplan vor, der im Juli 2018 neu bekanntgemacht wurde.

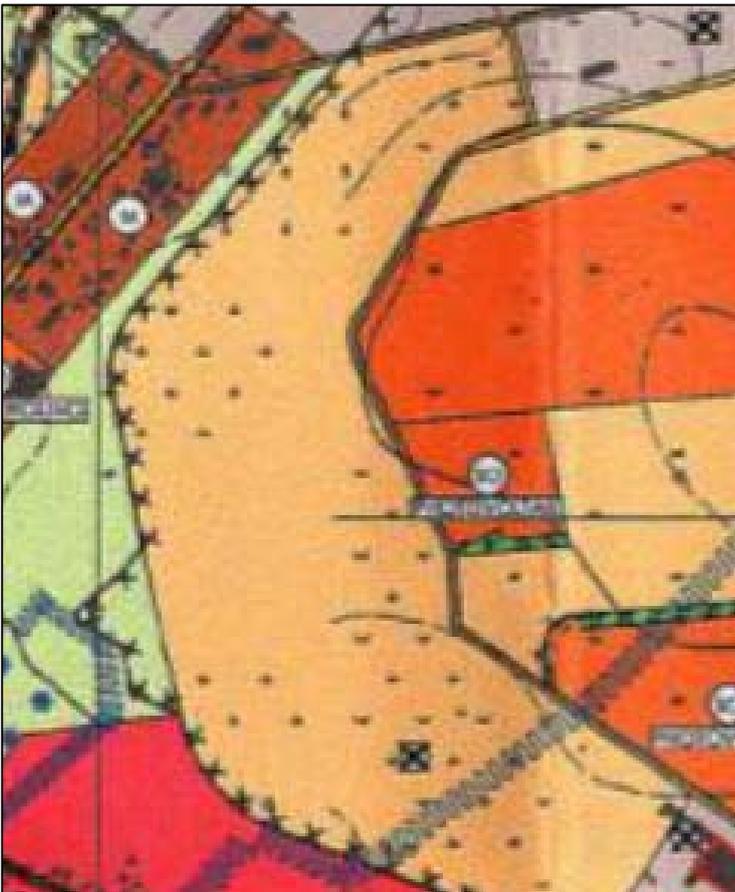


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Werneuchen.

Quelle: Stadt Werneuchen, Neubekanntmachung vom Juli 2018.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan sind der Verlauf der geplanten Verbindungsstraße im Bereich des „Taxiways“ sowie die Alte Hirschfelder Straße bereits dargestellt (siehe Abbildung:

Ausschnitt aus dem FNP). Dieser Straßenverlauf soll ganz überwiegend beibehalten werden, wofür der gegenständliche Bebauungsplan die planungsrechtlichen Grundlagen legt. Somit wird der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt, dem Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB wird entsprochen. Eine Änderung des Flächennutzungsplans ist nicht erforderlich.

6.4 Bebauungspläne

Für das Plangebiet ist bislang weder ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan noch eine sonstige städtebauliche Satzung vorhanden. In der Umgebung des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ liegen folgende rechtsverbindliche Bebauungspläne vor:

Die vorhabenbezogenen Bebauungspläne „Solarpark Flugplatz Werneuchen“, „Solarpark Flugplatz Werneuchen-West“, „Solarpark Flugplatz Werneuchen-West II“, „Solarpark Flugplatz Werneuchen-West III“ und „Solarpark Flughafen Werneuchen-West IV“ befinden sich östlich des gegenständlichen B-Plans. Im Wesentlichen begründen sie die Zulässigkeit von Photovoltaik-Freiflächenanlagen.

Der nördliche Bereich der Straße „Zu den Hangars“ befindet sich teilweise im Geltungsbereich des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ der Stadt Werneuchen (in Kraft getreten am 22.6.2004) und ist als Straßenverkehrsfläche mit der Bezeichnung „Planstraße West“ festgesetzt. Die im Bebauungsplan „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ enthaltene Straßenverkehrsfläche „Planstraße West“ ist im Bestand nach Osten hin noch nicht voll ausgenutzt. Die Fläche östlich der Straßenverkehrsfläche ist im Bebauungsplan „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ als Gewerbegebiet nach § 8 BauNVO dargestellt. Die Bestandsstraße „Planstraße West“ soll anteiliger Bestandteil der neuen Straße „Zu den Hangars“ werden und muss entsprechend straßenbaulich angepasst werden. Aufgrund der Straßenführung der neuen Straße „Zu den Hangars“ muss die „Planstraße West“ im südlichen Bereich zurückgebaut werden oder auf sonstige Weise eine Durchfahrt verkehrstechnisch unterbunden werden. Die skizzierten Maßnahmen sind auf Ebene des Planvollzugs in Verantwortung des Straßenbaulastträgers umzusetzen. Der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ muss für den Aus- und Umbau der Straße „Zu den Hangars“ in diesem Bereich nicht geändert werden. Es ist lediglich eine Umsetzung des bestehenden Planungsrechts nötig (vgl. folgende Abbildung).

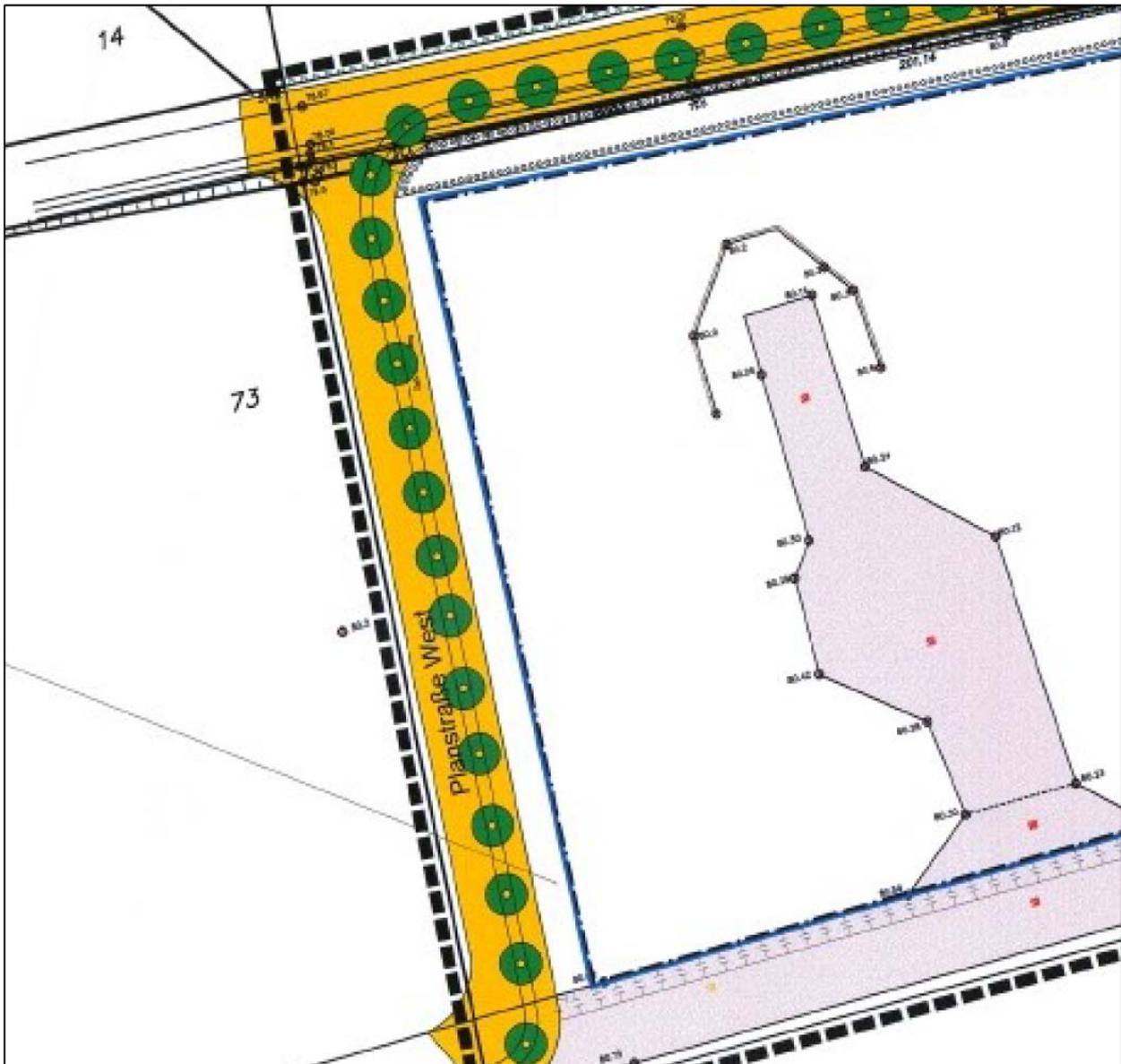


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Bebauungsplan „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“
Quelle: Stadt Werneuchen 2004

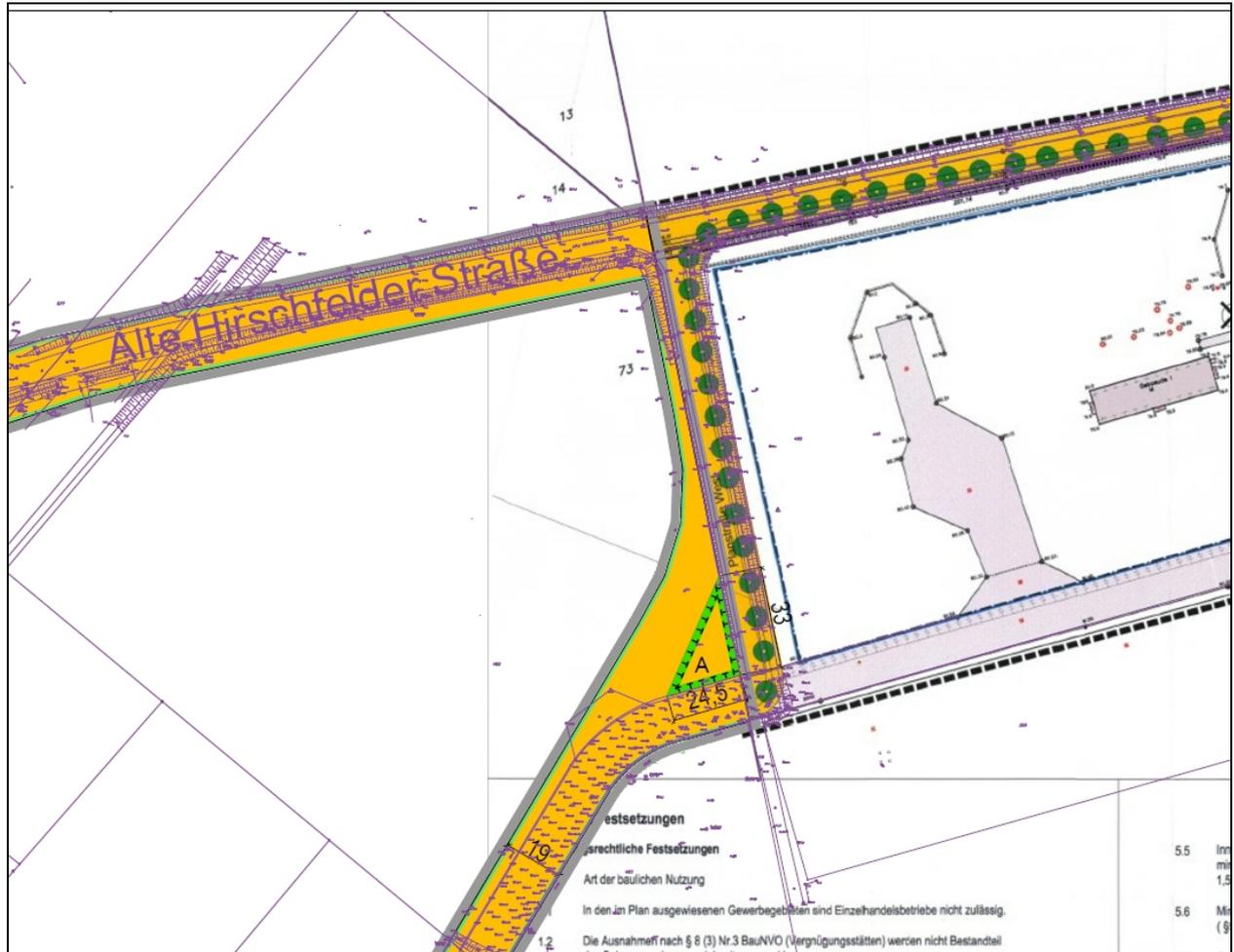


Abbildung 5: Bildmontage Darstellung der B-Pläne „Zu den Hangars“ und „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ nebeneinander

Quelle: Eigene Darstellung und Stadt Werneuchen.

Südöstlich des vorliegenden Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ befindet sich der Geltungsbereich des rechtsverbindlichen B-Plans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“, der am 20.04.2005 bekanntgemacht und zum 21.07.2017 erstmalig geändert wurde. Durch diesen Bebauungsplan sollen die vorhandenen Hangars im Süden des Flugplatzes entwickelt und einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Dieses Gewerbegebiet ist für die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Werneuchen von großer Relevanz. Die neue Straße „Zu den Hangars“ kann an die festgesetzte Verkehrsfläche im westlichen Rand des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“ anschließen. Bei der Umsetzung der Planung ist zu beachten, dass die im B-Plan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“ festgesetzte Straßenverkehrsfläche einen geringeren Straßenquerschnitt als die Planstraße „Zu den Hangars“ aufweist und die bereits vorhandene befestigte Fläche des fortlaufenden Taxiways aufweist (vgl. Abbildung Planmontage BP Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen). Die Anpassung der planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“ bleibt einem getrennten Verfahren vorbehalten, um auch über die gewerbegebietsinterne Straßenfortführung bedarfsgerecht entscheiden zu können.

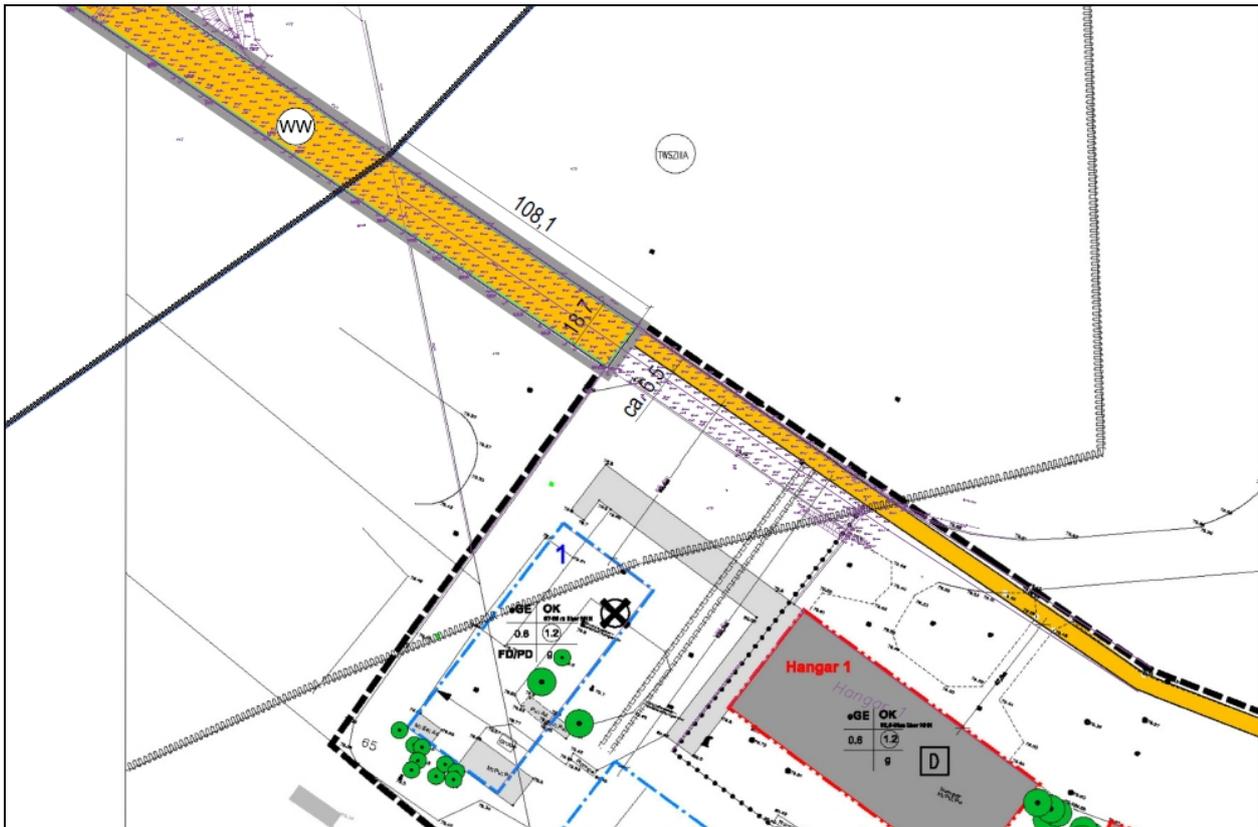


Abbildung 6: Bildmontage Darstellung der B-Pläne „Zu den Hangars“ „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“ nebeneinander

Quelle: Eigene Darstellung und Stadt Werneuchen.

6.5 Planungsrechtliche Zulässigkeit des Straßenbaus

Der Bau öffentlicher Straßen bedarf zwar keiner Baugenehmigung, denn Anlagen des öffentlichen Verkehrs sind gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 BbgBO von der Geltung der BbgBO ausgenommen. Dennoch benötigen öffentliche Straßen als bauliche Vorhaben i.S. des § 29 Abs. 1 BauGB einer planungsrechtlichen Rechtsgrundlage. Da für das Plangebiet noch kein Bebauungsplan vorliegt, richtet sich die Zulässigkeit von Vorhaben im Ausgangspunkt nach der Planersatzvorschrift des § 35 BauGB (Außenbereich). Die „Straße zu den Hangars“ ist ein sonstiges Vorhaben gemäß § 35 Abs. 2 BauGB. Sonstige Vorhaben sind im Außenbereich zulässig, wenn ihre Ausführung oder Benutzung öffentliche Belange nicht beeinträchtigt. Da die Errichtung der Straße erkennbar die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege beeinträchtigt, fällt eine Genehmigungsfähigkeit nach § 35 BauGB aus. Es besteht das Erfordernis der Aufstellung eines Bebauungsplans.

Die Planung öffentlicher Straßen ist grundsätzlich in den Straßengesetzen geregelt; hier: Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG). Nach § 38 Absatz 1 BbgStrG gilt, dass für Gemeindestraßen im Außenbereich (§ 35 des Baugesetzbuches) ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden kann. Anstelle des Planfeststellungsverfahrens kann auch ein Bebauungsplan

aufgestellt werden; § 38 Abs. 5 BbgStrG sieht vor, dass Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches die Planfeststellung nach Absatz 1 ersetzen². Dies soll hier geschehen.

6.6 Denkmalschutz

Der Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ liegt in unmittelbarer Umgebung des Denkmals mit der Bezeichnung „Jagdfliegerschule mit Lehrgebäude, 14 Mannschaftsgebäuden, Kommandantur, Offizierskasino, Flugleitgebäude mit Tower, sieben Flugzeughallen“ (ID-Nummer: 091755483). Das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege teilte in seiner Stellungnahme vom 24.02.2020 mit, dass gegen die vorliegende Planung aus denkmalfachlicher Sicht keine Bedenken bestehen. Die obere Denkmalfachbehörde teilte weiterhin folgendes mit:

„Sollte der Ausbau der Straße zu einem späteren Zeitpunkt über den Platz vor den Hangars weitergeführt werden, d.h. dort eine Straße hergestellt werden, die zwischen den Hangars hindurch zum Wohngebiet Rudolfshöhe führen sollte, wäre das Denkmal direkt betroffen. Aus denkmalfachlicher Sicht gehört die Platzfläche zum Erscheinungsbild der Hangars untrennbar hinzu.

Die Auswirkungen einer Straße in diesem Bereich, die von der zurzeit vorhandenen Straßenfläche entlang des ehem. Flugfeldes abweichen sollte, wäre ein wesentlicher Eingriff in das Denkmal, denkmalrechtlich genehmigungspflichtig und müsste daher mit den Denkmalschutzbehörden abgestimmt werden.“

Ein Ausbau der Straße im Bereich des Platzes vor den Hangars bzw. mit Abweichung von der zurzeit vorhandenen Straßenfläche entlang des ehemaligen Flugfeldes ist vorliegend nicht geplant.

6.7 Wasserrechtliche Belange

6.7.1 Hochwasserschutz

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Westlich des Plangebietes verläuft die Erpe, deren angrenzender Bereich bei einem Hochwasser mit mittlerer Wahrscheinlichkeit (HQ 100) oder niedriger Wahrscheinlichkeit (HQ extrem) von Überschwemmungen betroffen sind.³ Das Plangebiet selbst wäre bei diesen Szenarien nicht von Überschwemmungen betroffen, sodass die wasserrechtlichen Schutzvorschriften nach §§ 78-78d WHG nicht anzuwenden sind.

6.7.2 Wasserschutzgebiete

Das Plangebiet befindet sich größtenteils innerhalb der Zone III des festgesetzten Wasserschutzgebiets WW Werneuchen.⁴ Bei der Umsetzung der Planung sind die Schutzvorschriften des § 3 der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebiets WW Werneuchen für die Schutzzone III zu beachten. Es sind zudem die Richtlinien für bautechnische

² **Brandenburgisches Straßengesetz (BbgStrG)** In der Fassung der Bekanntmachung vom 31. März 2005 (GVBl.I/92, [Nr. 11], S.186) geändert durch Gesetz (GVBl.I/05, [Nr. 16], S.218).

³ Landesregierung Brandenburg 2020, Auskunftsplattform Wasser, URL: <https://apw.brandenburg.de/?th-filter=WT10|AWT10|WT100|AWT100|WT200|AWT200|93|109|108|110&feature=showNodesInTree%5b%5b108,109,110%5d,true> [23.09.2020].

⁴ Der Beschluss des Kreistages Barnim Nr. 271-22/19 zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes WW Werneuchen erfolgte am 06.03.2019. Die Bekanntmachung erfolgte am 20.03.2019 im Amtsblatt für den Landkreis Barnim Nr. 5/2019 ab Seite 18

Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten RiStWag in der aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Die Lage des Wasserschutzgebiets wird im Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ nachrichtlich übernommen.

7. Beschreibung des Plangebietes und seines Umfeldes

Das Plangebiet erstreckt sich im Bereich der Alten Hirschfelder Straße in West-Ost-Richtung und nach der Abzweigung zur Straße „Zu den Hangars“ in Nord-Süd-Richtung. Das Plangebiet umfasst jene Flächen, die zum Bau einer Erschließungsstraße von der Alten Hirschfelder Straße hin zum Geltungsbereich des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ im südlichen Bereich des Flugplatzes benötigt werden. Die Alte Hirschfelder Straße wird vom Kreisel an der Freienwalder Straße (B 158) aus bis zur Einmündung der geplanten „Straße zu den Hangars“ um einen Gehweg erweitert. Im nördlichen Abschnitt der geplanten „Straße zu den Hangars“ existiert bereits eine Erschließungsstraße („Planstraße West“, Bestandteil des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“), die baulich in den zukünftig breiteren Straßenkörper integriert werden soll. Östlich und westlich der „Planstraße West“ befinden sich unbebaute Freiflächen. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans erfasst lediglich die für die neue Straße zu den Hangars erforderlichen Erweiterungsflächen westlich der „Planstraße West“, da diese im nicht beplanten Bereich liegen. Weiter nach Süden hin umfasst das Plangebiet den Verlauf des sogenannten westlichen Taxiways, der westlichen Umfahrung der Start- und Landebahn des Flugplatzes Werneuchen, sowie in geringem Umfang angrenzende Flächen. Der Taxiway ist durch Betonplatten befestigt und versiegelt, die weiteren in den Bebauungsplan einbezogenen Flächen sind unbebaut. Östlich des Taxiways befinden sich die versiegelte Start- und Landebahn des Flugplatzes sowie Photovoltaik-Freiflächenanlagen. Westlich des Taxiways befinden sich größtenteils unbebaute Freiflächen sowie eine Abzweigung, die zu einem Lagerplatz mit mehreren Schuppen führt. Südöstlich des Plangebiets verläuft der Taxiway weiter zu den gegenwärtig noch ungenutzten Hangars des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“.



Abbildung 7: Taxiway, Blick Richtung Süden
Plangebiets



Abbildung 8: Hangars südöstlich des
Plangebiets

Quellen: Fotoarchiv der Plan und Recht GmbH, 2019

7.1 Topografie und Baugrundverhältnisse, Grundwasser

Topographie und Baugrundverhältnisse

Das Plangebiet weist eine nahezu ebene, mehrheitlich versiegelte Oberfläche auf. Bei den Böden im Plangebiet handelt es sich um Braunerden aus schwach lehmigen Sanden ohne Grundwassereinfluss. Die Böden sind stark anthropogen geprägt, der Versiegelungsanteil im Bestand entspricht etwa 75 % der Fläche.

Altlasten und Kampfmittel

Aufgrund der historischen militärischen Nutzung des Plangebiets ist von einer Vorbelastung auszugehen, weshalb die Fläche im Altlastenkataster des Landkreises Barnim geführt wird. Bei konkreten Bauvorhaben ist bei Notwendigkeit eine Munitionsfreigabebescheinigung beizubringen. Darüber entscheidet die für das Baugenehmigungsverfahren zuständige Behörde auf der Grundlage einer vom Kampfmittelbeseitigungsdienst erarbeiteten Kampfmittelverdachtsflächenkarte. Weiterhin sind im Zuge Planungsrealisierung die Bestimmungen des Brandenburgischen Abfall- und Bodenschutzgesetzes (BbgAbfBodG), des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) sowie der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) zu beachten.

Grundwasser

Die Böden im Plangebiet besitzen eine hohe Wasserdurchlässigkeit ohne Grundwassereinfluss. Durch den bereits derzeitigen hohen Versiegelungsgrad ist die Versickerungsfähigkeit im Plangebiet eingeschränkt. Das Plangebiet befindet sich größtenteils in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Werneuchen. Die sich darauf ergebenden Bestimmungen werden im Kapitel „Schmutzwasserentsorgung, Oberflächenwasserableitung“ (Kap. 7.3.2.1) beschrieben.

7.2 Natur, Artenschutz und Landschaft

Siehe Umweltbericht.

7.3 Technische Infrastruktur

7.3.1 Verkehrsinfrastruktur

7.3.1.1 Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Im Nordwesten des Plangebiets ist die Alte Hirschfelder Straße durch einen Kreisverkehr an die Freienwalder Straße angebunden. Die Freienwalder Straße ist in diesem Abschnitt als Bundesstraße 158 klassifiziert, deren Baulast vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg verwaltet wird. Über die Freienwalder Straße besteht nach Südwesten hin ein Anschluss zum Stadtzentrum Werneuchen und weiter zur Bundesautobahn 10 sowie nach Ahrensfelde und Berlin. Nach Nordwesten hin führt die Bundesstraße 158 in Richtung Bad Freienwalde. Die bestehende Alte Hirschfelder Straße ist eine Kommunalstraße.

Unmittelbar südöstlich des gegenständlichen Bebauungsplans soll die Straße zu den im Süden des Flugplatzes gelegenen Hangars weitergeführt werden. Der Bebauungsplan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ schafft hierfür die planungsrechtliche Voraussetzung.

7.3.1.2 Erschließung durch den Rad- und Fußverkehr

Die Freienwalder Straße besitzt einen begleitenden Fußweg. Die Straße „Zu den Hangars“ soll mit Schutzstreifen für Radfahrer und einem einseitigen Fußweg errichtet werden. An der Alten Hirschfelder Straße sind gleichermaßen die Aufnahme von Schutzstreifen für Radfahrer und der Bau eines einseitigen Fußweges vorgesehen.

7.3.1.3 Flugverkehr

Das Plangebiet befindet sich etwa 1,1 km westlich des Flugplatzbezugspunktes (FBP) des Sonderlandeplatzes (SLP) Werneuchen und somit in unmittelbarer Nähe zu der Start- und Landebahn 08/26. Für den SLP Werneuchen wurde kein Bauschutzbereich i.S.d. §§ 12 und 17 LuftVG festgesetzt. Der SLP Werneuchen ist als Flugplatz mit dem Bezugscode 2B⁵ eingestuft. Die geplante Straßenverkehrsfläche verläuft im Bereich der inneren Hindernisbegrenzungsfläche des v.g. SLP, die Hindernisfreiflächen werden durch die vorliegende Planung jedoch nicht beeinträchtigt. Das Plangebiet befindet sich weiterhin außerhalb von Schutzbereichen ziviler Flugsicherungsanlagen (vgl. § 18a LuftVG). Die Gemeinsame Obere Luftfahrtbehörde Berlin-Brandenburg teilte in ihrer Stellungnahme von 06.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung mit, dass sie keine Bedenken gegenüber der vorliegenden Planung hat.

7.3.2 **Ver- und Entsorgungsanlagen**

7.3.2.1 Schmutzwasserentsorgung, Oberflächenwasserableitung

Ein Großteil des Plangebiets befindet sich innerhalb der Zone III des Wasserschutzgebiets WW Werneuchen. Aufgrund der Lage sind die Verbote des § 3 der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebiets WW Werneuchen (Schutzgebietsverordnung WW Werneuchen) zu beachten. Aus § 3 Nr. 46 Schutzgebietsverordnung WW Werneuchen ergibt sich, dass im Zuge der Planungsrealisierung eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswassers zu beantragen ist. Die Niederschlagsentwässerung ist unter Berücksichtigung der Anforderungen der Bekanntmachungsanordnung zur Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes WW Werneuchen auszulegen. Entsprechende Flächen werden in der Straßenentwurfplanung in Form von beidseitig vorgesehenen Mulden berücksichtigt.

Im Zuge der Planrealisierung sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten RiStWag in der aktuellen Fassung zu berücksichtigen. Es dürfen hierbei nur Baustoffe verwendet werden, die der Bekanntmachungsanordnung zur Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes WW Werneuchen verwendet werden.

⁵ Vgl. Richtlinie für die Anlage und den Betrieb von Flugplätzen für Flugzeuge im Sichtflugbetrieb.

7.3.2.2 Versorgungsleitungen

Nach den übergebenen Plänen der E.DIS Netz GmbH queren zwei Mittelspannungskabel und eine Fernmeldeleitung den geplanten Straßenverlauf von Nord nach Süd. Die Leitung führt im südöstlichen Bereich des Flurstücks 474 in einer Tiefe von etwa zwischen 45 cm bis 120 cm durch das Plangebiet. Auch im Bereich der Alten Hirschfelder Straße sind Versorgungsanlagen (Strom Niederspannung und Mittelspannung sowie Telekommunikation) vorhanden.

Bei Bauarbeiten sind die Leitungstrassen und Erdungsanlagen vor Beschädigungen zu schützen. Sollte im Planvollzug eine Veränderung der Legetiefe oder eine Umlegung der Kabel erforderlich werden, ist dies mit der E.DIS Netz GmbH abzustimmen.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung ergab sich, dass im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH und der Stadtwerke Werneuchen GmbH vorhanden sind. Bei Umsetzung der Planung ist eine Abstimmung mit den Versorgungsunternehmen erforderlich.

7.4 Eigentumsverhältnisse an den Grundstücken im Plangebiet

Alle in den Geltungsbereich des Bebauungsplans einbezogenen Flurstücke befinden sich in der Gemarkung Werneuchen, Flur 5. Die nachfolgende Tabelle gibt Auskunft über die betroffenen Flurstücke und die Eigentümersituation im Plangebiet:

Tabelle 1: Betroffene Flurstücke im Plangebiet

Flurstück	Eigentümer	Größe der überplanten Fläche im privaten Eigentum
36 tlw.	Stadt Werneuchen	
21	Stadt Werneuchen	
179	Stadt Werneuchen	
181	Stadt Werneuchen	
182 tlw.	privat Eigentümer(in) C	149 m ²
183	Stadt Werneuchen	
189	Stadt Werneuchen	
190 tlw.	privat Eigentümer(in) A	218 m ²
480	Stadt Werneuchen	
437	Stadt Werneuchen	
474	Stadt Werneuchen	
471	Stadt Werneuchen	
477 tlw.	Stadt Werneuchen	
176 tlw.	Stadt Werneuchen	
177	Stadt Werneuchen	
191	Stadt Werneuchen	
482 tlw.	privat Eigentümer(in) A	1.102 m ² 2.188 m ²
481	privat Eigentümer(in) A	1.920 m ²
476 tlw.	privat Eigentümer(in) B	848 m ²

Begründung zum Bebauungsplan für die Straße
„Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen

Flurstück	Eigentümer	Größe der überplanten Fläche im privaten Eigentum
473 tlw.	<i>Land Brandenburg (urspr.) / Stadt Werneuchen</i>	

Stand 23.06.2021

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die vom Straßenverlauf betroffenen Flächen im Fremdeigentum:

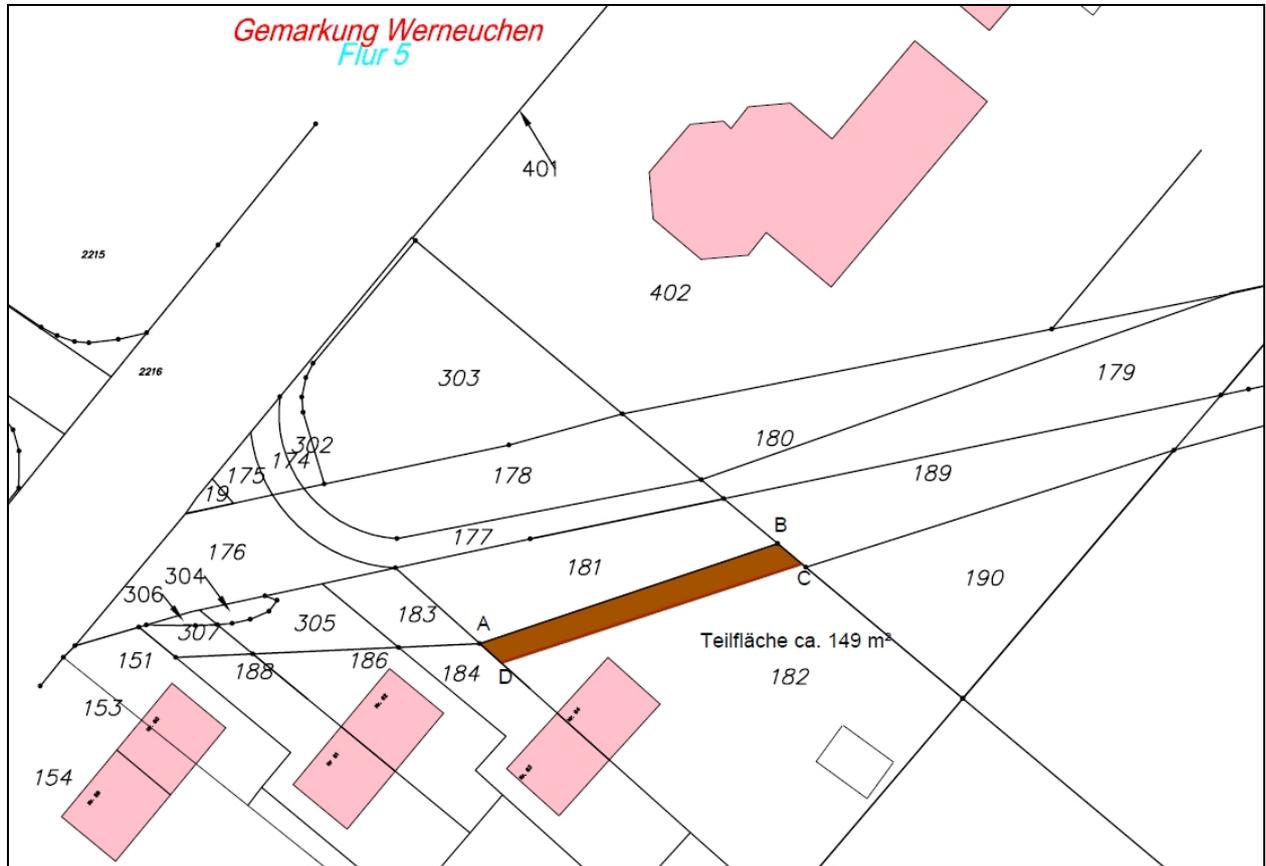


Abbildung 9: Darstellung der privaten Flurstücksfläche 182, die für den Straßenbau benötigt wird (braun eingefärbt)

Quelle: Stadt Werneuchen

Begründung zum Bebauungsplan für die Straße
„Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen

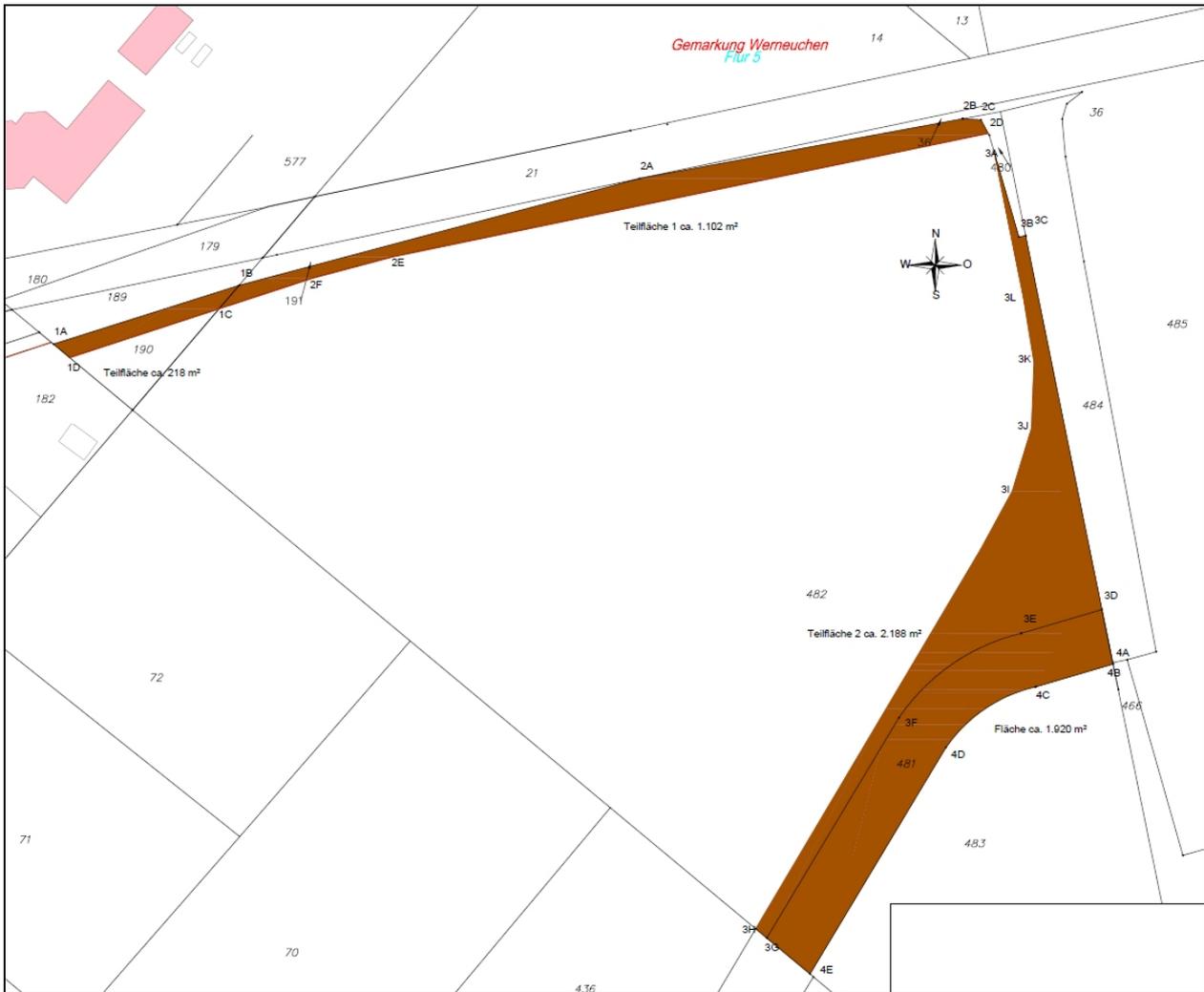


Abbildung 10: Darstellung der privaten Flurstücksflächen 481 und 482, die für den Straßenbau benötigt werden (braun eingefärbt)

Quelle: Stadt Werneuchen

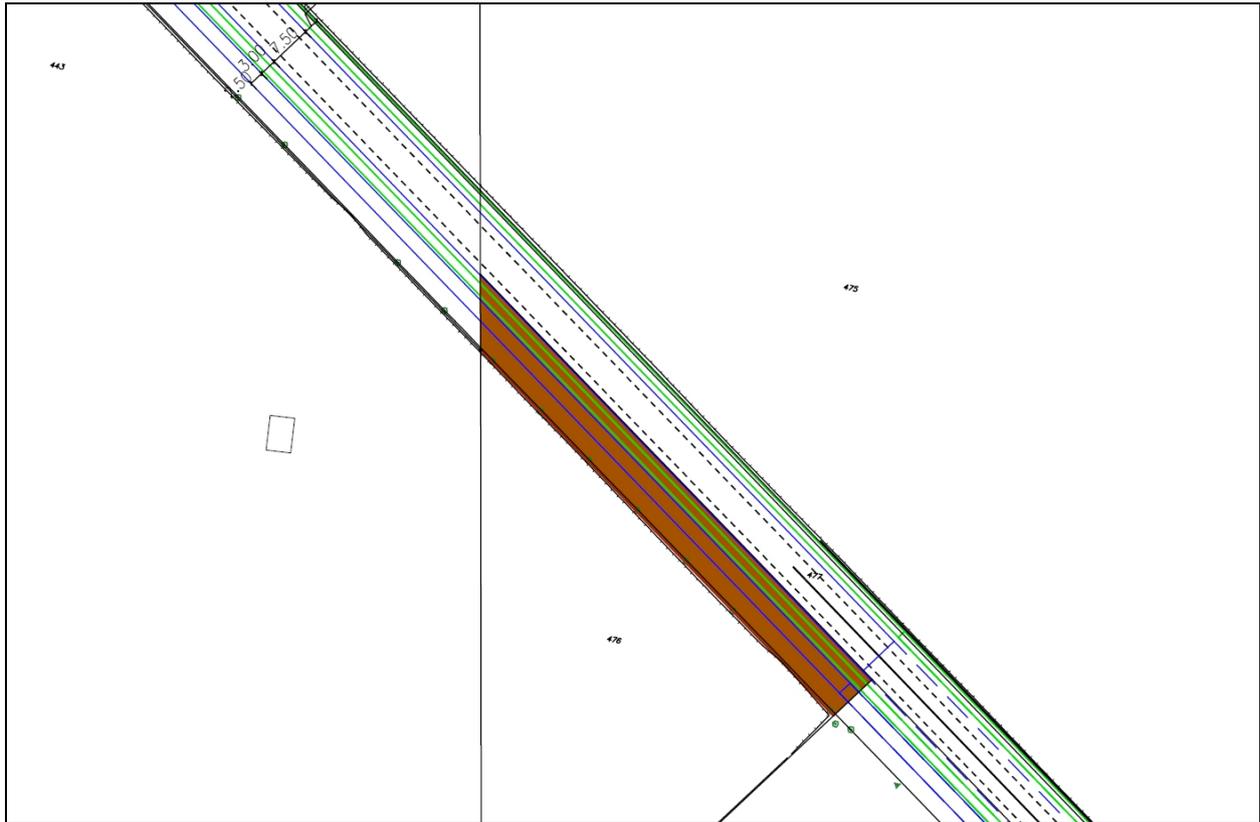


Abbildung 11: Darstellung der privaten Flurstücksfläche 476, die für den Straßenbau (Anschluss im Süden) benötigt wird (braun eingefärbt)

Quelle: Stadt Werneuchen

Hinweise:

Wegen der Sozialbindung des Eigentums nach Art. 14 Abs. 2 Grundgesetz ist es grundsätzlich zulässig, dass ein Bebauungsplan öffentliche Verkehrsflächen auf Grundstücken festsetzt, die im Privateigentum stehen. Die Inanspruchnahme privater Grundstücke für öffentliche Zwecke muss jedoch verhältnismäßig sein. Davon ist dann auszugehen, wenn die Planung das Ergebnis der ordnungsgemäßen Abwägung ist. Die Stadt Werneuchen geht von einer gerechtfertigten und verhältnismäßigen Planung aus; im Rahmen der vorliegenden Planaufstellung wird dem Abwägungsgebot des § 1 Abs. 7 BauGB entsprochen. Dafür sprechen die folgenden Sachverhalte:

- Die Aufstellung des B-Plans ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 BauGB erforderlich, um die geordnete städtebauliche Entwicklung im Stadtgebiet von Werneuchen zu gewährleisten. Die Erschließung gewerblicher Potenzialflächen soll ermöglicht werden ohne angrenzende Wohnbauflächen unzumutbar zu belasten. Neben der Entscheidung über den Trassenverlauf zur Erschließung gewerblichen Potenzialflächen im Bereich der Hangars werden Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und zur Kompensation von Eingriffen geprüft und festgesetzt.
- Der Straßenquerschnitt und der Straßenverlauf basieren auf einer Ingenieurplanung, die dem Planungsergebnissen entsprechend stetig fortgeschrieben wurde und auch die Anregungen der betroffenen privaten Grundstückseigentümer berücksichtigt.
- Für den Trassenverlauf der Planstraße wurden verschiedene Alternativen geprüft, bewertet und abgewogen.

- Die Abwägung über die Planungsalternativen fand nicht nur mit der Beteiligung der Öffentlichkeit nach den Vorschriften des BauGB statt sondern wurde auch durch mehrfache direkte Ansprache und Einbeziehung der betroffenen privaten Grundstückseigentümer diskutiert und entschieden.
- Die Inanspruchnahme privater Flurstücke macht nur einen deutlich untergeordneten Anteil der Planstraße aus. Die Restflächen der teilweise in Anspruch genommenen Flurstücke sind größer als der überplante Teil. Die Nutzung der im privaten Eigentum verbleibenden Flurstücksteile bleibt unbenommen.
- Zur Prüfung der Auswirkungen der Planung wurden Fachgutachten eingeholt, deren Ergebnisse unmittelbar den B-Planentwurf, die Begründung und den Umweltbericht einfließen.

C. INHALTE DES BEBAUUNGSPLANS

8. Verkehrliches Erschließungskonzept

Durch den Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Bau einer öffentlichen Erschließungsstraße geschaffen, die im Wesentlichen der westlichen Landebahnumfahrung des Flugplatzes folgt. Diese soll die im Süden des Flugplatzes gelegenen Hangars, für die eine gewerbliche Entwicklung vorgesehen ist, nach Norden hin an das öffentliche Straßennetz anschließen. In Norden besteht ein Anschluss an die Alte Hirschfelder Straße und im weiteren Verlauf an den Kreisverkehr zur Bundesstraße 158. Südöstlich des Plangebiets wird die Straße weiter zu den gegenwärtig noch nicht entwickelten Gewerbeflächen geführt. Die Stadt Werneuchen beabsichtigt weiterhin, Quell- und Zielverkehr vom und zum eingeschränkten Gewerbegebiet im Süden des Flugplatzes über die Wesendahler Straße zu vermeiden. Um diesem vorzubeugen, wird der vorliegende Bebauungsplan aufgestellt und im Planvollzug entsprechende bauliche und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen veranlasst. Für den Bebauungsplan wurde eine Verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt und die Leistungsfähigkeit von vier Knotenpunkten geprüft⁶. Im Ergebnis konnte festgestellt werden, dass für die Umsetzung der Gewerbeansiedlung im Bereich des Flugplatzes die Schaffung einer zusätzlichen Straßenverbindung notwendig ist. Die vorhandenen Verkehrsanlagen wären bei einer Entwicklung aller absehbaren Entwicklungen der im Werneuchener Stadtgebiet überlastet. Selbst bei einer Zurückstellung der Gewerbeentwicklungen im Gewerbegebiet Hangars und einer alleinigen Entwicklung der Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen im Bereich der Wegendorfer und Wesendahler Straße kann am Knotenpunkt Freienwalder Straße / Wegendorfer Straße kein stabiler Verkehrsablauf mehr gewährleistet werden. Mit der Schaffung der zusätzlichen - hier geplanten - Straßenverbindung ist hingegen ein stabiler Verkehrsablauf im prognostizierten Planfall zu erwarten.

8.1 Alternativenprüfung

Dem vorliegenden B-Planentwurf liegt eine mehrstufige Alternativenprüfung zugrunde. Geprüft wurden neben der Null-Variante (Verzicht auf eine neue Verbindungsstraße) mögliche Varianten zu den grundsätzlichen Trassenverläufen für die Anbindung des zu entwickelnden Gewerbegebietes an die Bundesstraße B 158 aber auch Alternativen für die Ausgestaltung der Vorzugsvariante selbst.

Im Zuge der Voruntersuchungen wurden insgesamt vier Varianten zum Verlauf der Erschließungsstraße geprüft.⁷ Diese Alternativenprüfung war bereits in der frühzeitigen Beteiligung Gegenstand der Unterlagen. Die Planungsvariante A, deren Verlauf im Wesentlichen dem sogenannten Taxiway folgt, hat sich dabei deutlich als Vorzugsvariante herausgestellt.

⁶ Hoffmann Leichter Ingenieurgesellschaft: Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“ in Werneuchen, Stand 8. April 2020.

⁷ Plan und Recht GmbH: Alternativenprüfung zum Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“, Stand. 27.01.2020.

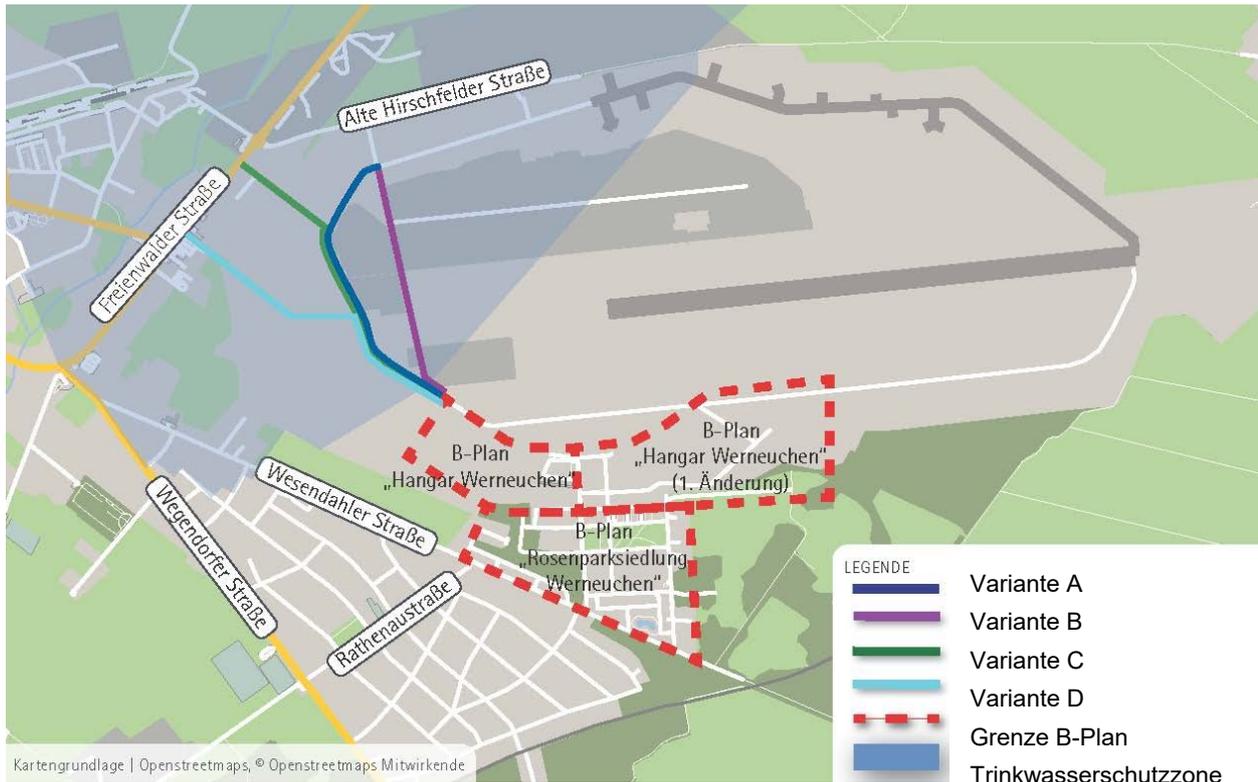


Abbildung 12: Übersichtskarte mit Darstellung alternativer Trassenverläufe

Quelle: HOFFMANN-LEICHTER Ingenieuresellschaft mbH (2019)

Der für die Planung erarbeitete Straßenentwurf⁸ ging von der Maßgabe aus, dass es sich um eine anbaufreie Straße handeln würde. Damit wurde der sog. worst-case als Grundlage für die Ingenieurplanung gewählt. Der Bebauungsplan trifft jedoch keine Festlegung zur Anbaufreiheit. Es ist davon auszugehen, dass es Straßenabschnitte gibt, an die angebaut wird und andere, die anbaufrei bleiben.

Im Rahmen der Entwurfsplanung wurden auch Varianten für den Fahrbahnquerschnitt und die Radverkehrsanlagen geprüft⁹. Im Ergebnis soll die zu errichtende Erschließungsstraße „Zu den Hangars“ mit einer Fahrspur je Richtung und Schutzstreifen für Radfahrer angelegt werden. Wenn der Radverkehr auf Radwegen stattfinden soll, sind innerorts i.d.R. beidseitige Radwege erforderlich. Das hätte hier zu einer weitaus höheren Inanspruchnahme von Verkehrsflächen und somit auch Versiegelungen und nicht zuletzt Grunderwerb geführt. Da der Fachplaner den zu erwartenden Rad-, Pkw- und v.a. auch Lkw-Verkehr so einschätzt, dass Radverkehr auf Schutzstreifen vertretbar ist, stellt diese Variante die Vorzugslösung für die Radverkehrsanlage dar. Innerhalb der im B-Plan festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sind zudem beidseitige Muldenflächen für die Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers und ein

⁸ Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

⁹ Hoffmann Leichter Ingenieuresellschaft: Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“ in Werneuchen, Stand 8. April 2020, S. 27 und Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, ebenda.

einseitiger Fußweg vorgesehen. Die Einteilung des Straßenraumes in seine einzelnen Bestandteile bleibt der Fach- und Ausführungsplanung vorbehalten. Die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke bei der Trassenführung werden hierbei beachtet.¹⁰

Die nachfolgenden Abbildungen stellen den Straßenquerschnitt dar, der als Grundlage für die Entwurfsplanung (Dezember 2020) angenommen wurde und der umgesetzt werden soll. Die Abbildungen verdeutlichen verschiedene Begegnungsfälle.

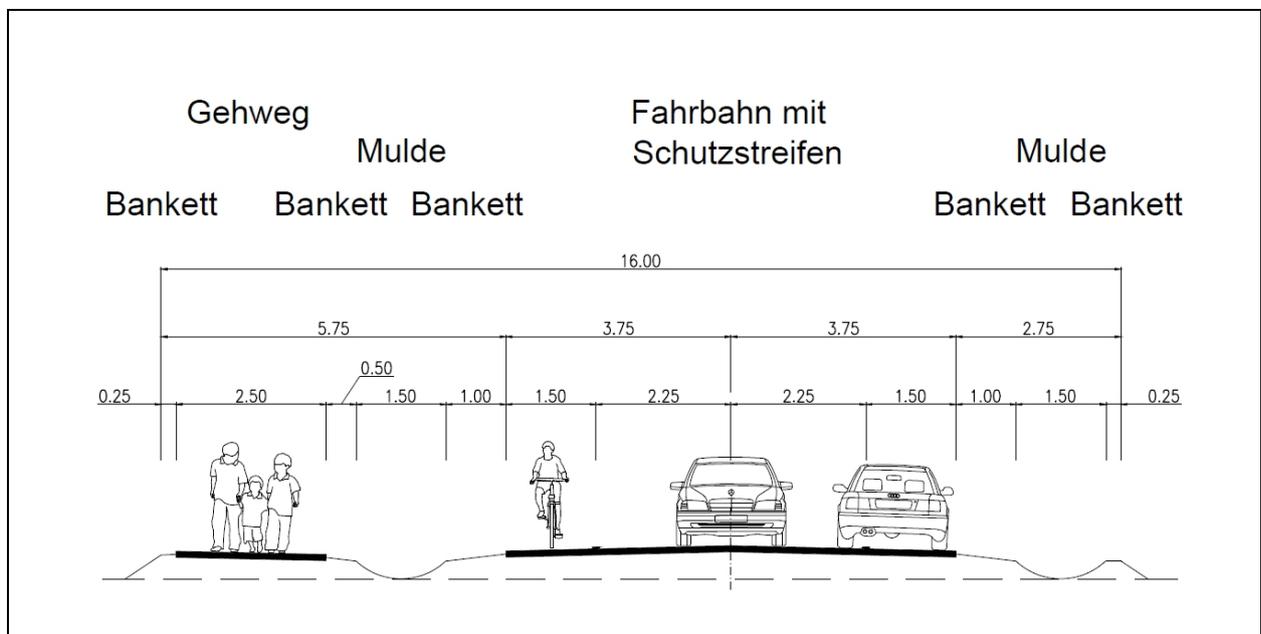
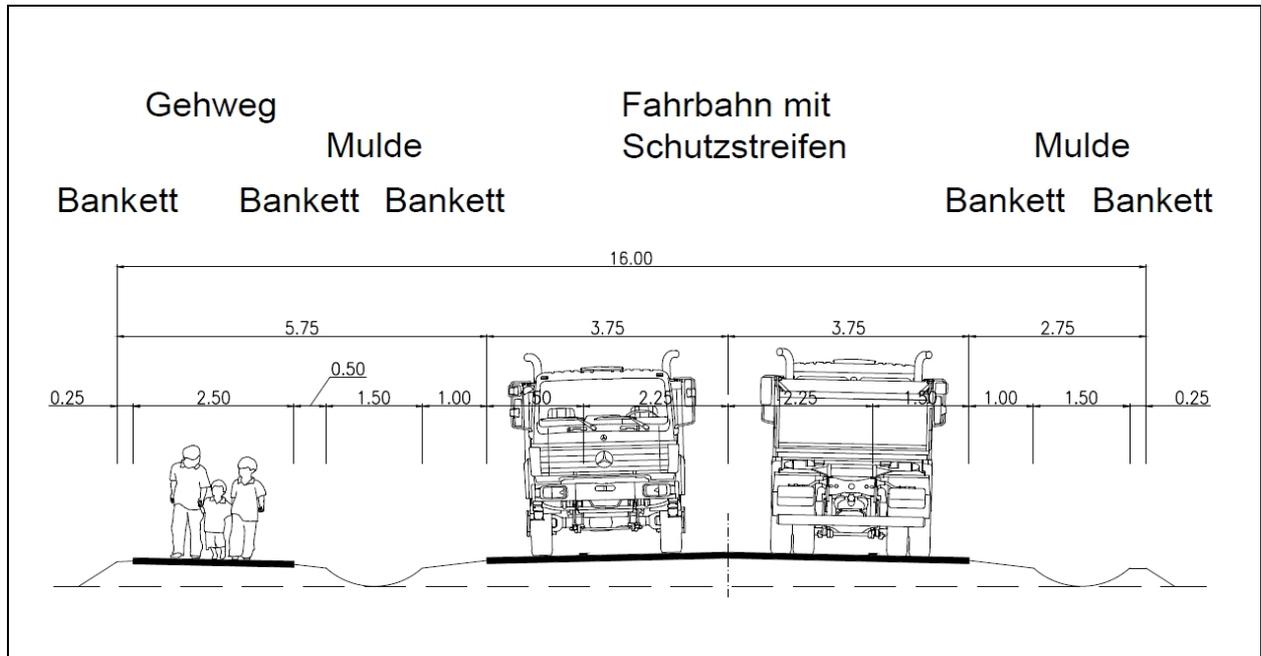


Abbildung 13: Straßenquerschnitt Begegnungsfall 1 und 2

Quelle: Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

¹⁰ Vgl. Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RaSt 06).

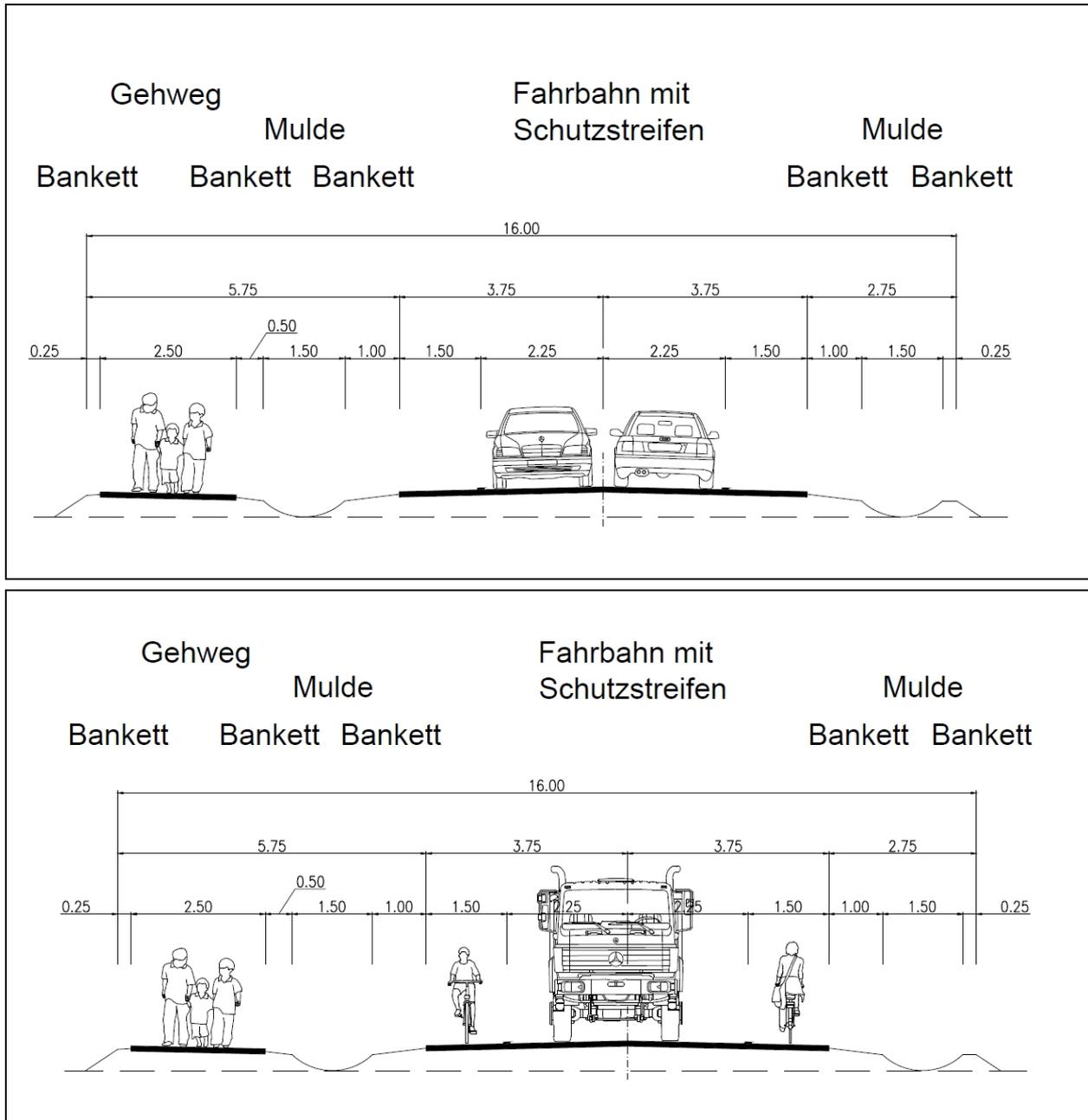


Abbildung 14: Straßenquerschnitt Begegnungsfall 3 und 4

Quelle: Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

Aus der frühzeitigen Beteiligung im B-Planaufstellungsverfahren ergab es sich, dass es aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich ist, den Straßentwurf zu überarbeiten und dementsprechend auch den räumlichen Geltungsbereich des B-Plans anzupassen. Dies betraf zum einen die Einbeziehung von Flächen der Alten Hirschfelder Straße sowie der „Planstraße West“ und zum anderen den Trassenverlauf im Bereich privater Flurstücke.

Für den Ausbau der Alten Hirschfelder Straße wurden zwei Entwurfsvarianten erstellt: Ein Entwurf sieht vor, den Fußweg südlich der Straße anzulegen, bei der anderen Variante ist der Fußweg nördlich vorgesehen – vgl. nachstehende Abbildungen. Die Anlage eines Fußweges an der Alten Hirschfelder Straße ist logische Konsequenz und im Sinne der Verkehrssicherheit erforderlich, da die Planstraße „Zu den Hangars“ über einen Gehweg verfügen sollte.

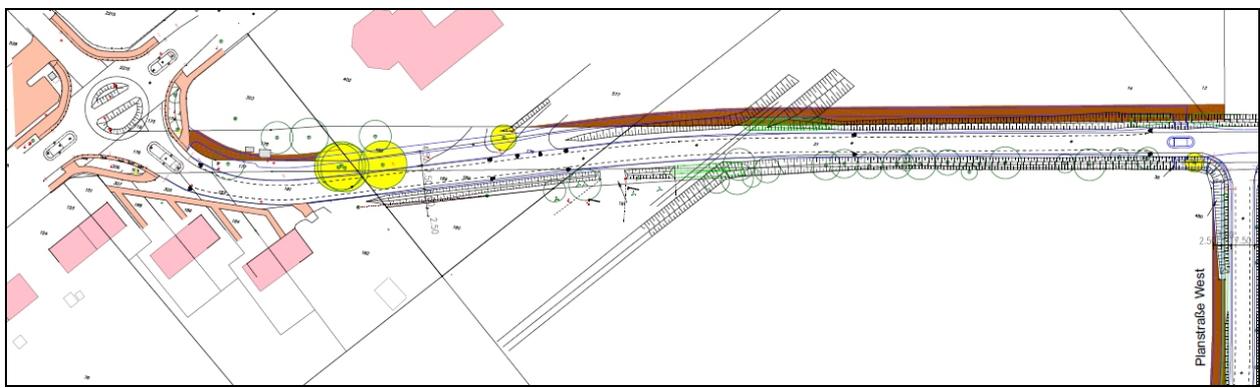


Abbildung 15: Variante nördlicher Gehweg an der Alten Hirschfelder Straße

Quelle: Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – nördlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

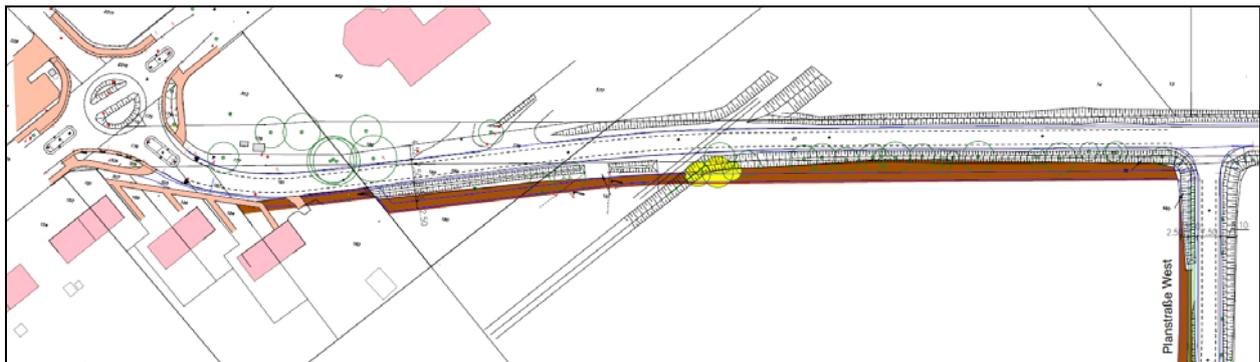


Abbildung 16: Variante südlicher Gehweg an der Alten Hirschfelder Straße

Quelle: Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

Aus naturschutzfachlicher Sicht ist aufgrund der geringeren Eingriffsintensität die nördliche Variante zu bevorzugen¹¹. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist die südliche Variante zu bevorzugen, da im weiteren Verlauf der Straße „Zu den Hangars“ keine Querung der Fußgänger über die Alte Hirschfelder Straße erforderlich ist.

Nach Klärung der Verkehrsvarianten wurden die betroffenen Eigentümer angeschrieben und über die Planvarianten informiert. Aus der Beteiligung der vom Ausbau der Alten Hirschfelder Straße betroffenen Eigentümer ergab sich, dass Zustimmung zum südlichen Gehweg besteht. Der vom nördlichen Gehweg maßgeblich betroffene Eigentümer lehnte die Bereitstellung seiner Flächen ab. Die von der südlichen Variante berührten Eigentümer gaben Zustimmung zum Flächenverkauf an. Einer der Betroffenen sprach sich auch inhaltlich – trotz eigener Betroffenheit – für den südlichen Gehweg aus. Insbesondere Gründe der Verkehrssicherheit wurden für den südlichen Gehweg an der Alten Hirschfelder Straße angeführt. Dieser Bewertung schließt sich der Plangeber an.

Auch für den Verlauf der neuen Planstraße im Anbindungsbereich „Planstraße West“ und Straße „Zu den Hangars“ gab es zwei Varianten zum Verschwenken der Trasse:

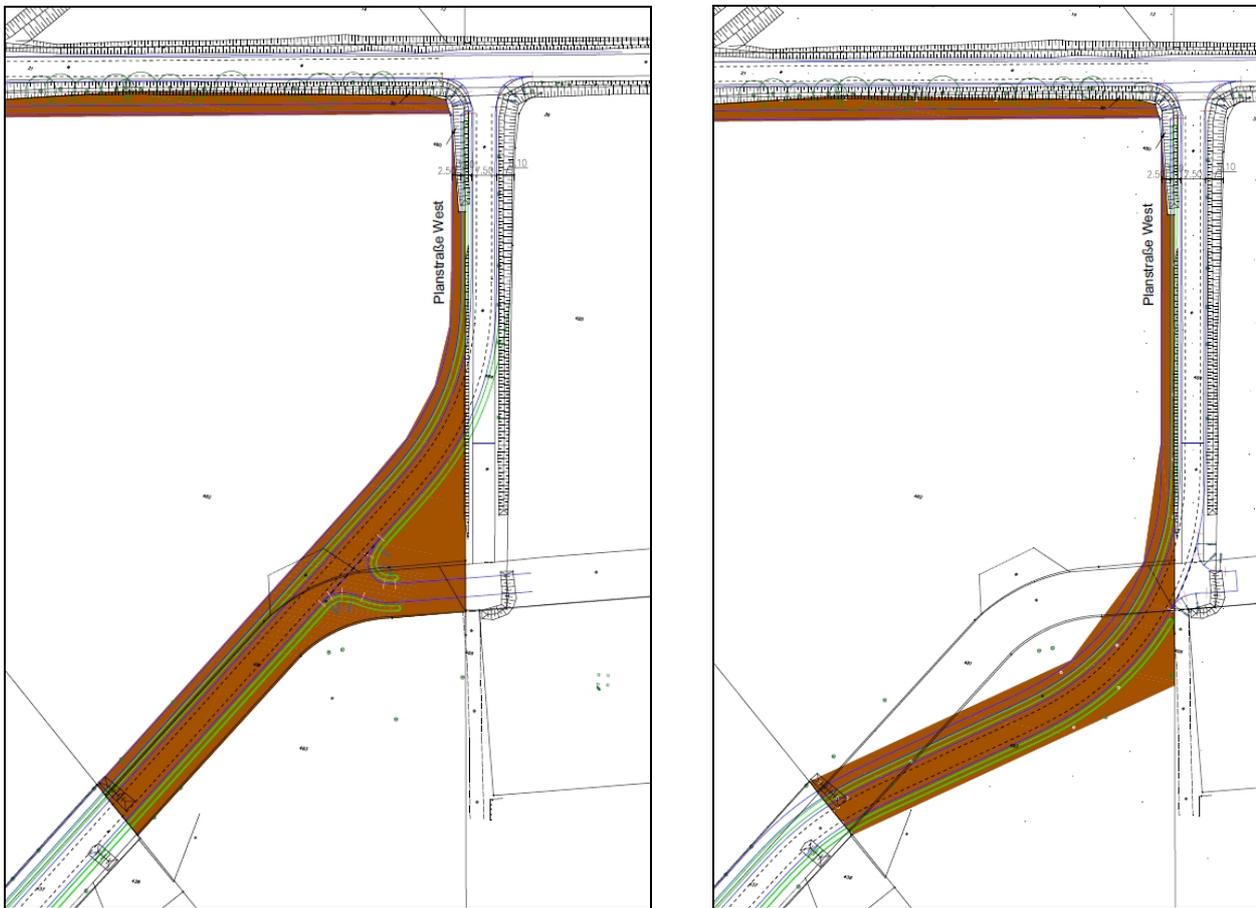


Abbildung 17: Varianten zur Anbindung der „Planstraße West“ an die Straße „Zu den Hangars“

Quelle: Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

¹¹ Dipl.-Ing. Elena Frecot: Naturschutzfachlicher Variantenvergleich der Gehweg-/Straßenführung, Stand 04.01.2021.

Aus der Eigentümerbeteiligung ergab sich hier die in der linken Abbildung dargestellte Trasse als Vorzugsvariante. Hierbei kann auch das private Flurstück 483 ausgespart bleiben; diese muss nicht für den Straßenbau beansprucht werden.

Im Ergebnis der mehrstufigen Alternativenprüfung und der Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligung ergab sich der nachstehende Trassenverlauf als Grundlage für den B-Planentwurf zur förmlichen Beteiligung.

Begründung zum Bebauungsplan für die Straße
 „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen



Abbildung 18: Entwurfsplanung vom 14.12.2020. Übersicht Trassenführung.

9. Begründung der Festsetzungen

Nachfolgend werden die Festsetzungen aufgeführt, die der Bebauungsplan trifft. Dabei wird zwischen den zeichnerischen Festsetzungen in der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen unterschieden.

Den textlichen Festsetzungen wird das Kürzel „TF“ vorangestellt. Die Verwendung dieses Kürzels in der Begründung dient einer vereinfachten Darstellung.

Zeichnerische Festsetzungen:

- öffentliche Straßenverkehrsfläche
- Straßenbegrenzungslinie
- Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans.

Textliche Festsetzungen 1 bis 5:

- Keine Einteilung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche
- Zulässige Versiegelung
- Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft zwecks Kompensation der planungsbezogenen Eingriffe
- Pflanzlisten

Nachrichtliche Übernahmen:

- Fingierte Widmung der Öffentlichen Straßenverkehrsflächen gemäß § 6 Abs. 6 BbgStrG
- Wasserschutzgebiet WW Werneuchen

9.1 Geltungsbereich

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans sind zeichnerisch wie folgt festgesetzt:

- Im Norden vom Kreisverkehr (Anschluss B 158) dem Verlauf der Alten Hirschfelder Straße unter Einbeziehung von Flächen südlich entlang der gegenwärtigen Fahrbahn bis zur nach Süden abzweigenden „Planstraße West“,
- Parallel entlang der westlichen Grenze des B-Plans „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“,
- Im weiteren Verlauf entlang des sogenannten Taxiways mit daran angrenzenden Flurstücksteilen.

Im nördlichen Bereich des gegenständlichen B-Plans besteht an der westlichen Plangebietsgrenze ein Anschluss an die Freienwalder Straße (Bundesstraße 158). Im Südosten schließt der Plan an eine im B-Plan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ festgesetzte Verkehrsfläche an. Die in den räumlichen Geltungsbereich einbezogenen Flurstücke bzw. Flurstücksteile können der Planzeichnung entnommen werden.

Begründung:

Die Abgrenzung orientiert sich an der Vorzugsvariante der Entwurfsplanung (Stand Dezember 2020) zur Erschließung der Hangars im Süden des Flugplatzes, die im Wesentlichen dem sogenannten Taxiway folgt. Zur Erreichung der angestrebten Planungsziele – die Sicherstellung der Erschließung des B-Plans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ – sind die in den Geltungsbereich einbezogenen Flächen erforderlich. Weitere Flächen müssen für den Bau der Erschließungsstraße nicht einbezogen werden.

Im Vergleich zum bei der frühzeitigen Beteiligung ausgelegten Entwurf wurde der Geltungsbereich geändert; die maßgeblichen Anpassungen sind dem Kapitel zur Beschreibung der Alternativenprüfung zu entnehmen. Folgende Anpassungen des Geltungsbereichs ergeben sich aus der frühzeitigen Beteiligung:

- Das Amt für nachhaltige Entwicklung, Bau, Kataster und Vermessung beim Landkreis Barnim hat im Zuge der Trägerbeteiligung den Hinweis gegeben, dass die vorgesehenen Regelquerschnitte nicht ausreichend seien. Dieser Hinweis wurde dem Fachplaner zur Prüfung übermittelt und führte ebenfalls zu Anpassungen der Entwurfsplanung (Verbreiterung des Regelquerschnitts von 15,25 m auf 16,0 m).
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit soll die Alte Hirschfelder Straße vom Kreuzungspunkt mit der B 158 (Kreisverkehr) bis zur nach Süden verlaufenden Stichstraße auf einer Länge von ca. 350 m ausgebaut werden und einen straßenbegleitenden Fußweg erhalten. Zudem sollen Schutzstreifen für Radfahrer ergänzt werden. Gemäß dem Votum der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Werneuchen erfolgt ein Ausbau unter Einbeziehung der Flächen südlich der Alten Hirschfelder Straße. Auf dieser Grundlage wird im Vergleich zur frühzeitigen Beteiligung zusätzlich die Alte Hirschfelder Straße zwischen dem Kreisverkehr und der nach Süden abzweigenden Stichstraße mit Flächen südlich der Bestandsstraße in den Geltungsbereich des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ einbezogen. Es handelt sich nicht um eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gemäß § 1 der 16. BImSchV, da die Straße weder um einen Fahrstreifen baulich erweitert noch durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm erhöht wird.

Grundsätzlich gilt: Der Geltungsbereich eines B-Plans kann – so wie hier vorgesehen - auf die nach § 9 Abs. 1 Nr.11 festgesetzte Verkehrsfläche beschränkt werden. Es handelt sich dann um eine sogenannte „*isolierte Straßenplanung*“. Ein B-Plan, der allein die Verkehrsfläche festsetzt, hat die Qualität eines einfachen B-Plans nach § 30 Abs. 3 BauGB (VGH Kassel 5.7.1989 – 4 N 1064/88 – NVwZ-RR 1990, 297).

9.2 Verkehrsflächen

9.2.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

In der Planzeichnung des Bebauungsplans sind die öffentlichen Straßenverkehrsflächen und die Straßenbegrenzungslinie gemäß § 9 Abs. 11 BauGB festgesetzt. Weiterhin ist festgesetzt:

TF 1

Die Einteilung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Begründung:

Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche begründet die Zulässigkeit einer Straße zur Erschließung der Gewerbeflächen im Süden des Flugplatzes von der Alten Hirschfelder Straße aus. Die zugrundeliegende Trasse erwies sich im Rahmen einer Alternativenprüfung als Vorzugsvariante. Zur Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsmengen genügt nach Aussage der verkehrstechnischen Untersuchung im Kfz-Verkehr ein zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt – also ein Fahrstreifen je Richtung. Für den Fuß- und Radverkehr ergeben sich keine besonderen Ansprüche an die Verkehrsanlage. Eine einseitige Führung des Fußweges und die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr werden hier als angemessen erachtet.

Innerhalb der festgesetzten Straßenflächen werden die vorgesehenen Bestandteile (ein Fahrstreifen je Richtung, Schutzstreifen für Fahrräder, einseitiger Fußweg und Mulden für die Niederschlagsentwässerung) untergebracht. Die genaue Einteilung der Verkehrsfläche selbst ist kein Gegenstand der Festsetzungen, sondern bleibt im Einzelnen der Fach- und Ausführungsplanung vorbehalten. Dadurch besteht für gegebenenfalls zukünftig erforderliche Anpassungen der Straße eine höhere Flexibilität. Zudem bestehen im vorliegenden Fall keine städtebaulichen Gründe, die eine Festsetzung zur Einteilung der Verkehrsfläche erfordern.

Die zeichnerisch festgesetzte Straßenbegrenzungslinie grenzt die Straßenverkehrsfläche an der Grenze des Geltungsbereichs des gegenständlichen Bebauungsplans ab. Davon ausgenommen sind jene Bereiche, in denen unmittelbar an den Bebauungsplan weitere Straßenverkehrsflächen anschließen.

Hinweis: Die festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen berühren in einem deutlich untergeordneten Umfang auch Flurstücke im privaten Eigentum. Auf die Eigentumsverhältnisse kommt es bei der Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 nicht an. Auch Flächen im Eigentum von Privatpersonen können als öffentliche Verkehrsflächen festgesetzt werden (vgl. BVerwG 18.2.1987 – 4 NB 4/87 – DVBl. 1988, 500 = NVwZ 1988, 727 = BRS 47 Nr. 4; VGH Mannheim 20.7.2000 – 8 S 2592/99 – BRS 63 Nr. 32). Das ist hier der Fall; die Stadtverwaltung hat bereits vor Beginn des Aufstellungsverfahrens Kontakt zu den maßgeblich betroffenen Eigentümern gesucht und sich um dem Erwerb der Flächen im privaten Eigentum bemüht.

9.3 Grünordnerische Festsetzungen, Festsetzungen zur Kompensation von Eingriffen

TF 2

(1) Innerhalb der in der Planzeichnung festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsfläche dürfen höchstens 15.000 m² vollständig oder überwiegend versiegelt werden. Nicht versiegelte Flächen sind mindestens durch Rasenansaat zu begrünen.

(2) Ausnahmsweise können Überschreitungen der Größe der maximal zulässigen versiegelten Fläche nach Absatz 1 in dem Umfang zugelassen werden, wie dies zur Herstellung der Verkehrssicherheit erforderlich ist.

Begründung:

Im Rahmen der Aufstellung von Bebauungsplänen sind die Vorschriften zum Natur-, Landschafts- und Umweltschutz nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB sowie nach § 1a BauGB zu beachten. Bei der Herstellung einer Straße erfolgt der maßgebliche und dauerhafte Eingriff durch die Versiegelung der Straßenverkehrsfläche. Daher ist es sinnvoll, zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen in das Schutzgut Boden, den zulässigen Umfang der Versiegelung zu definieren.

Auf der Grundlage der Entwurfsplanung für die Straßentrasse ergibt sich im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans eine künftig notwendige Versiegelung durch Straßenverkehrsflächen (Fahrbahn und Fußweg) von ca. 14.400 m²¹². Die Versiegelung im Bestand beträgt gemäß Vermesserdaten im Geltungsbereich des B-Plans 18.612 m². Diese Versiegelung steht grundsätzlich unter Bestandsschutz. Mit der Umsetzung der Planung kann und soll der Umfang der versiegelten Fläche reduziert werden. Sollte es aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich sein, von der vorliegenden Straßenentwurfsplanung abzuweichen und dabei mehr Flächen zu versiegeln, soll dies ausnahmsweise gestattet werden können. Die ausnahmsweise zulässige Überschreitung nach TF 2 Absatz 2 soll den Umfang der Versiegelung im Bestand (Zeitpunkt der Planaufstellung = 18.612 m²) nicht überschreiten.

TF 3

Innerhalb der festgesetzten Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung „A“ ist eine mindestens 300 m² große Strauchfläche aus heimischen Straucharten anzulegen. Die Pflanzungen sind mit einer Pflanzdichte von 1,5 Sträuchern je m² auszuführen. Zusätzlich sind insgesamt sechs Heister zu pflanzen. Dornensträucher sind mit einem Anteil von mindestens 50 % zu verwenden. Die Anpflanzungen sind zu erhalten und bei Abgang innerhalb von fünf Jahren nachzupflanzen. Für die Pflanzungen sind die Arten der Pflanzliste A (heimische standortgerechte Gehölzarten) mit den darin bezeichneten Qualitäten zu verwenden.

¹² Angabe aus Entwurfsplanung Trassenführung, E-Mail des Fachplaners vom 20.05.2021.

Begründung:

Bei der Herstellung der Planstraße kommt es zur bau- und anlagebedingten Inanspruchnahme und Umgestaltung von Vegetationsflächen. Es handelt sich um artenarme, landesweit verbreitete Lebensräume mit überwiegend geringem Biotopwert. Seltene, gefährdete oder geschützte Pflanzenarten sind nicht betroffen. In der Gesamtbilanz ergibt sich dennoch eine Zunahme begrünter Flächen im Geltungsbereich (siehe TF 2). Dennoch besteht der Bedarf einer Kompensation, denn Biotoptypen geringen bis mittleren Werts sind kleinflächig betroffen (Flurstücke 190 und 482); deren Verlust ist auszugleichen¹³. Dem dient TF 3:

Zum Ausgleich von Biotopverlusten ist innerhalb der ca. 400 m² großen Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung „A“ eine Strauchfläche auf mindestens 300 m² aus heimischen Straucharten anzulegen.

Die Anpflanzungen dienen gleichzeitig als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme (CEF-Maßnahme) für geschützte Brutvogelarten (Bluthänfling, Neuntöter).

Mit der Festsetzung der Pflanzqualität und der Pflanzliste wird die Wirksamkeit der Maßnahme sichergestellt. Die in der Pflanzliste aufgeführten Gehölzarten haben eine hohe ökologische Wertigkeit, da es sich größtenteils um einheimische, standortgerechte Arten handelt. Die angegebenen Pflanzqualitäten sichern eine Mindestgröße des Pflanzgutes und damit deren Wirksamkeit als Nahrungs- und Lebensraum für die Avifauna sowie die gewünschte Begrünung.

TF 4

Zum Ausgleich für Fällungen geschützter Bäume sind im Plangebiet mindestens 12 Bäume zu pflanzen. Für die Pflanzungen sind die Arten der Pflanzliste B zu verwenden.

Begründung:

Der Neubau bzw. die Verbreiterung von Straßenteilen hat notwendige Fällungen von Bäumen zur Folge. Voraussichtlich ist mit der Fällung von acht gemäß Baumschutzverordnung geschützten Bäumen zu rechnen. Diese Fällungen müssen ausgeglichen werden; der Ausgleich ist nach der Baumschutzverordnung (BaumSchV, 2014) zu erbringen. Die Ersatzpflanzungen sind vorzugsweise straßenbegleitend anzuordnen. Sollten weitere Baumverluste – als im landschaftsplanerischen Fachbeitrag für die hier festgesetzten Ersatzpflanzungen angenommen – bei Umsetzung der Planung entstehen, werden diese im Rahmen der Fällgenehmigung durch Auflagen ausgeglichen.

TF 5

Die festgesetzte Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung „B“ ist vollständig zu entsiegeln. Der Boden ist bis in eine Tiefe von 50 cm auszukoffern, es sind sandige Rohböden oder Sandböden mit einem geringen Humusanteil einzubauen. Auf eine Ansaat kann verzichtet werden. Innerhalb der Fläche sind weiterhin mindestens zehn größere Habitatstrukturen

¹³ Elena Frecot: Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021.

wie folgt artgerecht herzustellen: Die Habitatstrukturen sind als Kombination aus Asthaufen, Stubben, Steinhaufen und Sand auf einer Grundfläche von jeweils mindestens 6,0 m² anzulegen und in der Höhe mindestens 1,0 m über das bestehende Bodenniveau hinausragen.

Begründung:

Im Plangebiet und insbesondere in dessen Umfeld konnte das Vorkommen der Zauneidechse (streng geschützte Art) nachgewiesen werden. Um Verletzungen und Tötungen von Zauneidechsen bei Planumsetzung zu verhindern, sind Maßnahmen vor Baubeginn sowie während der Bauzeit zu ergreifen; als eine Maßnahme ist das Abfangen und Umsetzen einer kleinen Population aus dem nördlichen Plangebiet erforderlich. Einzelheiten ergeben sich aus den artenschutzrechtlichen Fachbeitrag¹⁴.

Im Zuge der Umsetzung von Eidechsen vergrößert sich die westlich des Taxiways bisher in geringer Anzahl vorhandene Population (bis zu 60 umzusetzende Eidechsen¹⁵). Um die Aufnahmekapazität des Lebensraums zu gewährleisten, sind zusätzliche Strukturen notwendig (Versteckmöglichkeiten, Sonnenplätze, Eiablageplätze, Winterquartiere). Dem dient TF 5. Die Maßnahme ist vollständig vor dem Umsetzen der Eidechsen auszuführen und für die Abnahme zu dokumentieren.

Hinweise:

1. Die Denkmalschutzbehörde wies im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung darauf hin, dass aus denkmalfachlicher Sicht eine Begrünung und Bepflanzung des durchgängigen, breiten Streifens zwischen Fahrbahn und Fußweg der Art, dass eine optische Barriere zum Flugfeld einhergeht, zu vermeiden ist. Hochwachsende bzw. großkronige Pflanzungen für die Gestaltung eines eventuellen Grünstreifens schließen sich somit aus denkmalfachlicher Sicht aus. Die festgesetzten grünordnerischen Maßnahmen führen nicht zu einer optischen Barriere.

2. Die übrigen nach dem Artenschutzfachbeitrag und dem Landschaftsplanerischen Fachbeitrag erforderlichen externen Kompensationsmaßnahmen (CEF 3 – Anlegen von Ersatz-Habitaten für Steinschmätzer sowie für die im Geltungsbereich nicht realisierbaren Anpflanzungen zur Kompensation von Biotopverlusten) trifft die Stadt Werneuchen vertragliche Vereinbarungen.

¹⁴ Elena Frecot: Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021.

¹⁵ Hochrechnung gemäß Literatur und Erfahrungen aus ähnlich gelagerten Vorhaben

9.4 Nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Die Planurkunde des Bebauungsplans enthält folgende nachrichtliche Übernahmen und Hinweise:

Widmung der Öffentlichen Straßenverkehrsflächen gemäß § 6 Abs. 6 BbgStrG

Die festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen gelten gemäß § 6 Abs. 6 BbgStrG mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr als gewidmet, soweit sie zuvor noch nicht gewidmet worden sind. Die öffentliche Bekanntmachung der Widmung erfolgt nach der Verkehrsfreigabe und der Überlassung der Straßen bzw. Wege für den öffentlichen Verkehr.

Begründung:

Nach § 6 Abs. 6 BbgStrG gilt Folgendes:

(6) Wird in einem förmlichen Verfahren aufgrund anderer gesetzlicher Vorschriften der Bau oder die Änderung von Straßen geregelt, so gilt die Straße mit der Überlassung für den öffentlichen Verkehr als gewidmet, sofern sie in der Regelung als öffentlich bezeichnet, in eine Straßengruppe eingestuft und im Falle des § 3 Abs. 5 der Träger der Straßenbaulast bestimmt worden ist. Die Behörde, die nach Absatz 2 für die Widmung zuständig wäre, soll die Überlassung für den öffentlichen Verkehr, die Straßengruppe und den Widmungsinhalt öffentlich bekannt machen.

Die durch diesem Bebauungsplan vorgenommene Regelung des Straßenverlauf stellt eine Regelung des Baus dieser Straße in einem förmlichen Verfahren (nämlich im Verfahren der Bauleitplanung nach dem BauGB) i.S. des § 6 Abs. 6 BbgStrG dar. Die Straße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Es handelt sich kraft des Bebauungsplans um eine Gemeindestraße, für welche die Stadt Werneuchen Träger der Straßenbaulast ist. Nach alledem gilt die Straße mit ihrer künftigen Überlassung an den öffentlichen Verkehr als gewidmet. Die Stadt Werneuchen ist gehalten, die Überlassung dieser Straße an den uneingeschränkten Verkehr als Gemeindestraße in der Trägerschaft der Stadt Werneuchen zum gegebenen Zeitpunkt öffentlich im Amtsblatt bekanntzumachen.

Wasserschutzgebiet

Teile des Plangebietes liegen in der Schutzzone III der Wasserwerkes Werneuchen gemäß der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes WW Werneuchen, Beschluss des Kreistages Barnim Nr. 271-22/19 vom 06. März 2019, veröffentlicht im Amtsblatt Barnim Nr. 5 /2019 vom 20. März 2019.

Begründung:

Gemäß § 9 Absatz 6 BauGB sollen nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen sowie Denkmäler nach Landesrecht in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig ist.

Dem wird im vorliegenden Fall Rechnung getragen, indem der Bereich des festgesetzten Wasserschutzgebiets WW Werneuchen vom 11.12.2017¹⁶ in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen wird.

¹⁶ Bekanntgemacht im Amtsblatt für den Landkreis Barnim Nr. 1/2018, S. 10 ff.

D. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS, FLÄCHENBILANZ

10. Auswirkungen des Bebauungsplans

10.1 Arbeitsplatzentwicklung

Mit der Planrealisierung sind positive Auswirkungen auf die Arbeitsplatzentwicklung zu erwarten. Durch die Planung werden die Voraussetzungen für die Realisierung des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ geschaffen. Die gewerbliche Entwicklung dieser Gewerbeflächen wird zu einer positiven Entwicklung der Arbeitsplatzzahlen in Werneuchen beitragen.

10.2 Bevölkerungsentwicklung

Mit dem gegenständlichen Vorhaben sind aufgrund seiner Festsetzungen und seines städtebaulichen Ziels – die Erschließung eines Gewerbegebiets – keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Werneuchen zu erwarten. Der Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ schafft jedoch die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung der Gewerbeflächen im südlichen Flugplatzgelände unter der Prämisse, das Wohngebiet Rudolfshöhe vom gewerblichen Verkehr freizuhalten. Mit der Gewerbeflächenentwicklung werden neue Arbeitsplätze geschaffen, was die Attraktivität der Stadt für potenzielle Neubürger steigert. Folglich kann der gegenständliche Bebauungsplan mittelbar positive Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung der Stadt haben.

10.3 Verkehrsentwicklung

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt. Diese umfasst Leistungsfähigkeitsberechnungen für die folgenden vier Knotenpunkte in Werneuchen:

- KP 1: Freienwalder Chaussee – Freienwalder Straße / Alte Hirschfelder Straße
- KP 2: Freienwalder Straße / Wegendorfer Straße
- KP 3: Wegendorfer Straße / Wesendahler Straße
- KP 4: Wesendahler Straße / Johann-de-Warnow-Straße / Goethestraße

Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zeigt, dass im Prognose-Nullfall (ohne Taxiway) bei vollständiger Entwicklung der Vorhaben im Untersuchungsraum eine Überlastung der vorhandenen Verkehrsanlagen auftritt. Selbst bei einer Zurückstellung der Gewerbeentwicklungen und einer alleinigen Entwicklung der Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen im Bereich der Wegendorfer und Wesendahler Straße kann am Knotenpunkt Freienwalder Straße / Wegendorfer Straße kein stabiler Verkehrsablauf mehr gewährleistet werden.

Für die Umsetzung der Gewerbeansiedlung im Bereich des Flugplatzes ist die Schaffung einer zusätzlichen Straßenverbindung notwendig. Darüber hinaus ist die Durchfahrt von den Gewerbenutzungen hin zur Wesendahler Straße (und umgekehrt) zu unterbinden. Die zusätzliche Straßenverbindung führt zu einer deutlich besseren Verteilung der auftretenden Verkehrsmengen, sodass unter der Voraussetzung einer geringfügigen signaltechnischen Anpassung der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Freienwalder Straße / Wegendorfer Straße an allen

untersuchten Knotenpunkten auch bei Umsetzung aller geplanten Entwicklungspotenziale ein leistungsfähiger und stabiler Verkehrsablauf gewährleistet werden kann (Prognose-Planfall - mit Taxiway).

10.4 Auswirkungen auf vorhandene Verkehrsanlagen und angrenzende Bebauungspläne

Die Bestandsstraße „Planstraße West“ des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ soll anteiliger Bestandteil der neuen Straße „Zu den Hangars“ werden und muss entsprechend straßenbaulich angepasst werden. Aufgrund der Straßenführung der neuen Straße „Zu den Hangars“ muss die „Planstraße West“ im südlichen Bereich zurückgebaut werden oder auf sonstige Weise eine Durchfahrt verkehrstechnisch unterbunden werden. Die skizzierten Maßnahmen sind auf Ebene des Planvollzugs in Verantwortung des Straßenbaulastträgers umzusetzen. Der Bebauungsplan „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ muss für den Aus- und Umbau der Straße „Zu den Hangars“ in diesem Bereich nicht geändert werden. Die Änderung der Festsetzungen des Bebauungsplans „Gewerbegebiet Alte Hirschfelder Straße“ soll in einem getrennten Planverfahren erfolgen, wenn die Bedarfe oder Entwicklungsvorstellungen für die Inanspruchnahme der zurückgebauten Verkehrsflächen geklärt sind. Der vorliegende B-Plan enthält – im Sinne der planerischen Zurückhaltung – keine Festlegung und konzentriert sich allein auf die planerische Festlegung des Trassenverlaufs der Straße „Zu den Hangars“. Gleiches gilt für die Fortführung der Planstraße im räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“. Die Anpassung der planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplans bleibt einem getrennten Verfahren vorbehalten, um auch über die gewerbegebietsinterne Straßenfortführung bedarfsgerecht entscheiden zu können.

10.5 Lärmentwicklung, sonstige Immissionen

Von dem über die zukünftige Straße „Zu den Hangars“ führenden Verkehr werden zusätzliche Emissionen, vor allem Lärmemissionen, ausgehen. Auch im Bereich der Alten Hirschfelder Straße zwischen dem Kreuzungspunkt mit der Freienwalder Straße und dem Abzweig zu der Straße „Zu den Hangars“ ist durch die Zunahme des Verkehrs mit steigenden Lärmemissionen zu rechnen. Um den durch die Planrealisierung zu erwartenden Verkehrslärm beurteilen zu können, wurde ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben.¹⁷ Die zu erwartenden Geräuschemissionen wurden prognostiziert und nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV und nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau bewertet. Für die Berechnungen wird die Richtlinie RLS-90 zugrunde gelegt. Zwar ist am 01.03.2021 die 2. BImSchV16ÄndV in Kraft getreten, die für die Berechnung der Beurteilungspegel von Straßen die Richtlinie RLS-19 vorschreibt. Nach Auskunft des LfU Brandenburg kann jedoch für Bebauungspläne, deren Aufstellungsbeschluss vor dem 01.03.2021 erfolgt ist, die RLS-90 verwendet werden. Dies ist vorliegend der Fall. Nach Abstimmung mit der Stadt Werneuchen erfolgte die Berechnung daher auf der Grundlage der RLS-90.

Die Straße „Zu den Hangars“ stellt außerhalb der Anschlussbereiche in die Alte Hirschfelder Straße einen Neubau dar, für den die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten. Bei der Umgestaltung des nördlichen Anschlussbereiches und der Alten Hirschfelder Straße zwischen dem

¹⁷ Schalltechnische Untersuchung zum Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ der Stadt Werneuchen, 02.06.2021.

Kreisverkehr an der B 158 und dem Abzweig zur Straße „Zu den Hangars“ handelt es sich nicht um eine Neubaumaßnahme und auch nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff in bestehende Verkehrswege. In diesem Bereich ist § 1 16. BImSchV nicht einschlägig. Insgesamt sind für den Bebauungsplan die Maßgaben der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau zu prüfen.

Beurteilung 16. BImSchV

Die Ergebnisse der Beurteilung nach der 16. BImSchV für die Errichtung der Straße „Zu den Hangars“ weisen an den nächstgelegenen Immissionspunkten in Form der Wohnbebauung an der Alten Hirschfelder Str. und Freienwalder Straße Beurteilungspegel von $L_{r,Tag} < 40 \text{ dB(A)}$ und $L_{r,Nacht} < 33 \text{ dB(A)}$ nach. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) werden deutlich eingehalten. Die folgenden Abbildungen verdeutlichen dies:

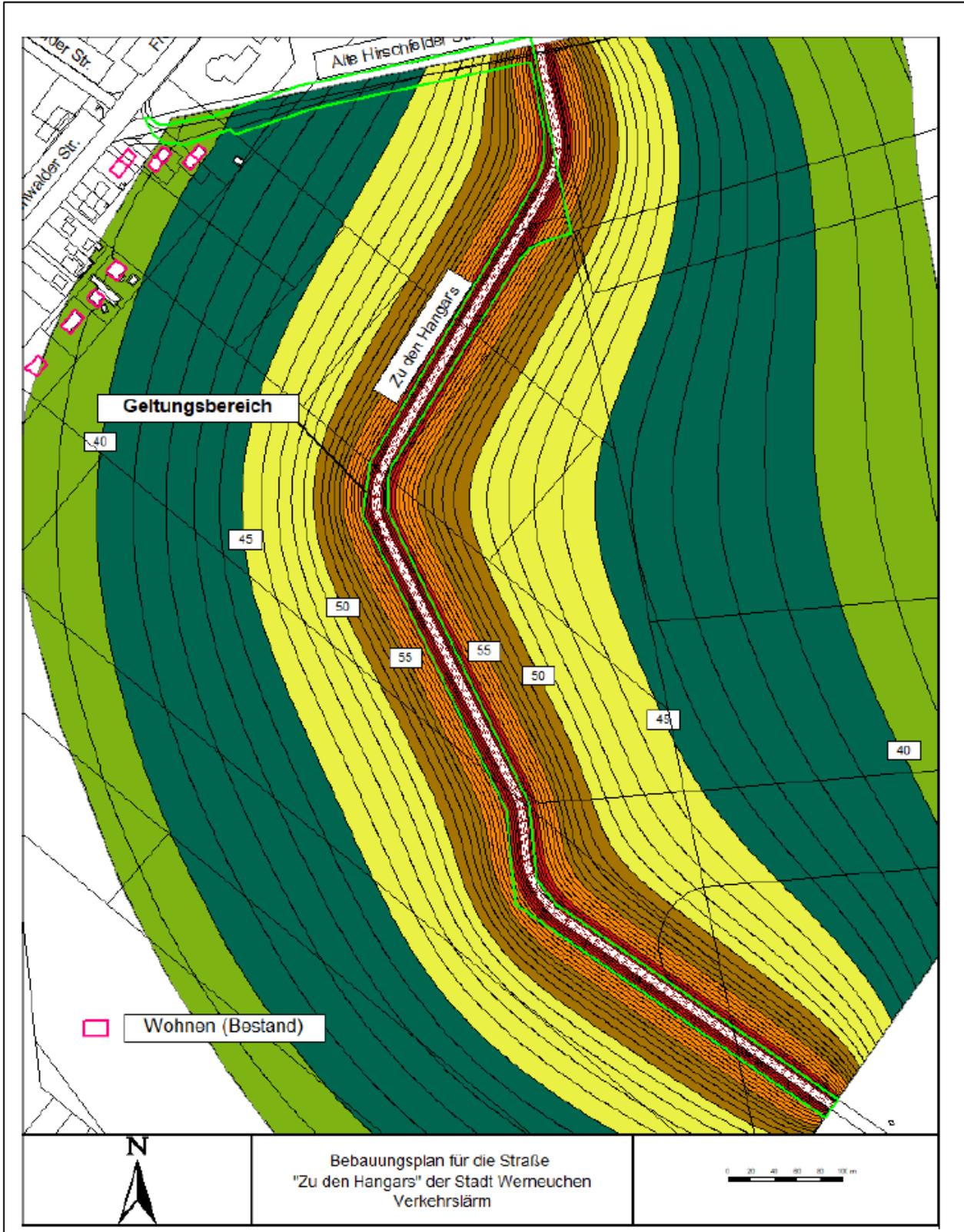


Abbildung 19: 16. BImSchV-Untersuchung, Rasterlärmkarte Lr,Tag

Quelle: acouplan GmbH, Schalltechnische Untersuchung, 02.06.2021, S. 17.

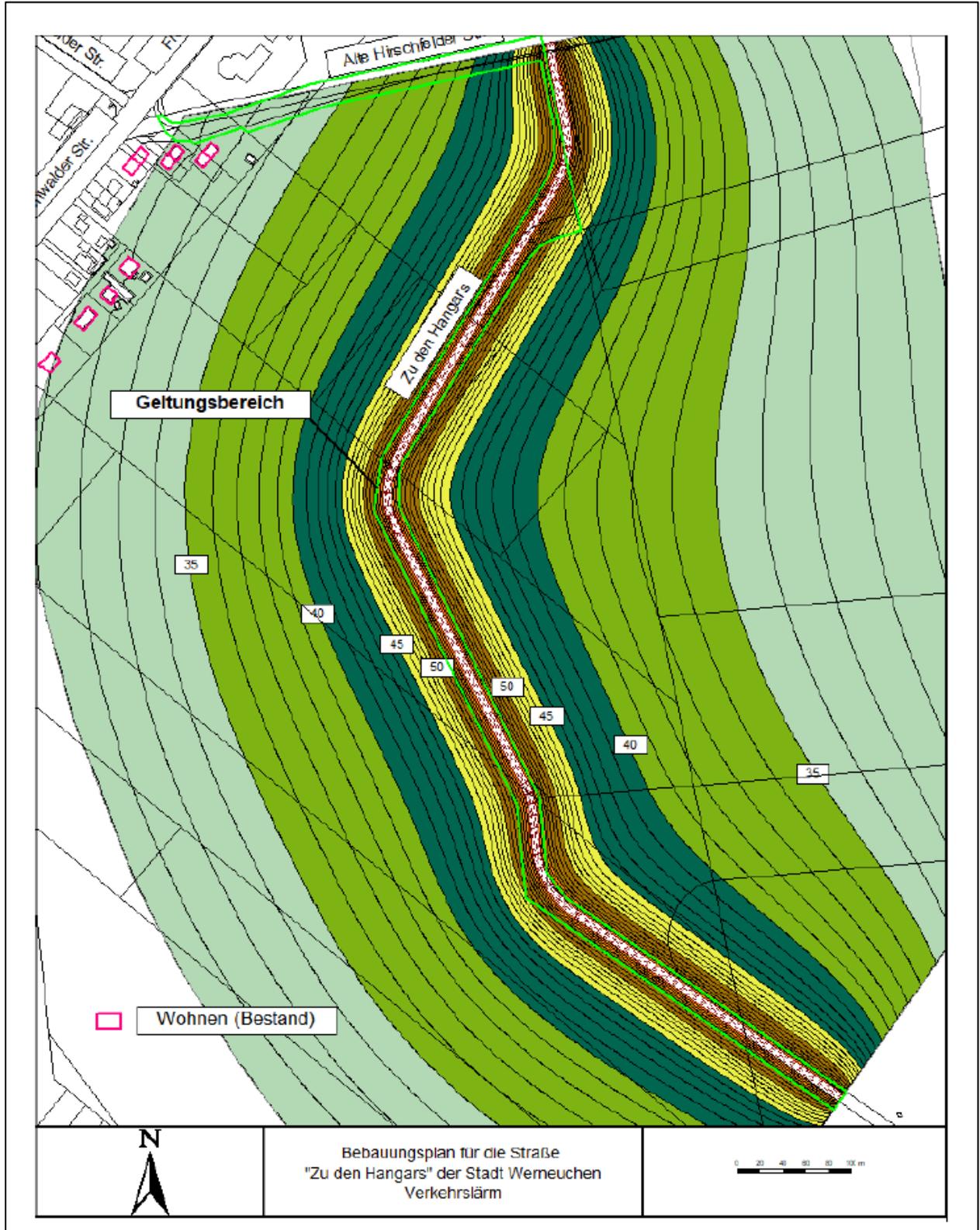


Abbildung 20: 16. BImSchV-Untersuchung, Rasterlärmkarte Lr, Nacht

Quelle: acouplan GmbH, Schalltechnische Untersuchung, 02.06.2021, S. 17.

Beurteilung DIN 18005

Die Ergebnisse der Beurteilung nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau für die gesamte Planung weisen an den Immissionspunkten in Form der Wohnbebauung an der Alten Hirschfelder Straße und Freienwalder Straße Beurteilungspegel für die Szenarien Bestand, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall aus. Zugrunde gelegt wird die den Szenarien zugeordnete Verkehrsbelastung aus der verkehrstechnischen Untersuchung (Stand: April 2020).

Prognose-Nullfall: Bestehendes Verkehrsaufkommen mit dem zusätzlichen Verkehr der vollständig entwickelten Bauvorhaben im Umfeld sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung der Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg.

Prognose-Planfall: Auf den Prognose-Nullfall aufbauend wird der Einfluss der geplanten zusätzlichen Straßenverbindung ermittelt.

Im Ergebnis wird eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau für Mischgebiete (60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts) im Bestand und den beiden Prognose-Szenarien erkennbar:

Tabelle 2: Beurteilungspegel Lr des Straßen-Verkehrslärms

Immissionsort	Beurteilungspegel Lr [dB(A)]					
	Bestand		Prognose-Nullfall		Prognose-Planfall	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IO 1a	64.4	57.3	64.9	57.8	66.1	59.0
IO 1b	63.5	56.4	64.0	56.9	65.5	58.4
IO 2a	61.9	54.9	62.3	55.2	65.7	58.5
IO 2b	61.2	54.1	61.5	54.4	65.1	57.9
IO 3a	60.3	53.2	60.5	53.4	64.7	57.5
IO 3b	59.8	52.7	60.0	53.0	64.1	57.0
Orientierungswerte	60	50	60	50	60	50
Höchste Überschreitungen	4.4	7.3	4.9	7.8	6.1	9.0

Quelle: acouplan GmbH, Schalltechnische Untersuchung, 02.06.2021, S. 19.

Die Pegelerhöhungen zwischen Bestand und Prognose-Nullfall betragen bis zu 0,5 dB(A). Die Pegelerhöhungen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall betragen bis zu 4,2 dB(A). Die stärksten Pegelerhöhungen ergeben sich am IO 3a.

Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) werden in allen Szenarien und an allen Immissionspunkten unterschritten.

In Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 – Schallschutz im Städtebau heißt es zur Problematik der Überschreitung der Orientierungswerte: *„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen, lassen sich die Orientierungswerte oft nicht einhalten.“*

Die Nichteinhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau kann im Rahmen der Abwägung überwunden werden, sofern andere Belange überwiegen. Das ist hier der Fall.

Im Rahmen der Abwägung sind Maßnahmen zur Lösung oder Minimierung von Lärmkonflikten zu prüfen. Dies erfolgt in Form einer Prüfkaskade mit folgenden Schritten: 1) Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG, 2) Aktive Schallschutzmaßnahmen, 3) Passive Schallschutzmaßnahmen (in Anlehnung an den Berliner Leitfadens für Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: September 2021, S. 76ff.).

Vorab wird darauf hingewiesen, dass sich die Belastung mit Straßenlärm an den untersuchten Immissionsorten aus mehreren Straßenabschnitten herleitet, die teilweise außerhalb des Plangebiets liegen (Freienwalder Straße, Alte Hirschfelder Straße westlich des Kreisverkehrs, Kreisverkehr). Vorliegend ist auf die Verkehrslärmbelastung und potenzielle Minderungsmaßnahmen abzustellen, die der Straße Zu den Hangars und der Alten Hirschfelder Straße zuzuordnen sind.

Schritt 1: Trennungsgrundsatz

Der Trennungsgrundsatz in § 50 BImSchG zielt darauf ab, eine ausreichende räumliche Trennung zwischen schallemittierenden auf der einen und schutzbedürftigen Nutzungen auf der anderen Seite zu erreichen. Dies sollte zu einem möglichst frühen Zeitpunkt in einem Planverfahren erfolgen, wenn die planerischen Ziele und das städtebauliche Konzept einer Planung entwickelt werden. Im vorliegenden Bebauungsplanverfahren für die Straße „Zu den Hangars“ wurde zu einem frühen Zeitpunkt eine Alternativenprüfung durchgeführt, um einen möglichst schonenden Trassenverlauf zu ermitteln. Der Belang des Immissionsschutzes war eines der Bewertungsmerkmale. Der letztlich gewählte Trassenverlauf „Variante A“ entlang des ehemaligen „Taxiways“ und mit Anschluss an die Alte Hirschfelder Straße erwies sich u.a. mit Blick auf den Immissionsschutz als Vorzugsvariante. Dies wurde in der Stellungnahme des Landesamts für Umwelt, Technischer Umweltschutz 2 vom 05.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung bestätigt.

Zwischenfazit Schritt 1:

Dem Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG wurde vorliegend entsprochen, indem eine Alternativenprüfung durchgeführt und ein immissionsschutzrechtlich möglichst schonender Trassenverlauf ermittelt wurde.

Schritt 2: Aktive Schallschutzmaßnahmen

Im zweiten Prüfschritt wird die Eignung von aktiven Schallschutzmaßnahmen untersucht. Die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Alten Hirschfelder Straße ist nicht sachgerecht, da die Alte Hirschfelder Straße eine innerörtliche Straße mit anliegend erschlossenen Wohngebäuden ist.

Im Rahmen einer fachgutachterlichen Stellungnahme zu möglichen Schallminderungsmaßnahmen auf dem Straßenabschnitt der Alten Hirschfelder Straße (Stand: 17.12.2021) wurden weitere Maßnahmen geprüft: a) eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf

30 km/h sowie b) die Verwendung von schalltechnisch günstigeren Straßendeckschichten (basierend auf den Straßendeckschichttypen der Tabelle 4a der RLS-19). Eine Übersicht der Wirksamkeit ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Tab. 3: Aktive Minderungsmaßnahmen Alte Hirschfelder Straße

Tabelle 8 Minderung der Beurteilungspegel aller Straßenabschnitte unter Berücksichtigung von Minderungsmaßnahmen am Straßenabschnitt „Alte Hirschfelder Str. (östl. Kreisverkehr)“

	Minderungen der Beurteilungspegel [dB]								
	50 km/h				30 km/h				
	Spittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung und Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung und Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-SiB 07/13	nicht geriffelter Gußasphalt	Spittmastixasphalte SMA 5 und SMA 8 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung und Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	Asphaltbetone ≤ AC 11 nach ZTV Asphalt-StB 07/13 und Abstumpfung und Abstreumaterial der Lieferkörnung 1/3	Lärmtechnisch optimierter Asphalt aus AC D LOA nach E LA D	Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-SiB 07/13
IO 1a	-0.3	-0.3	-0.3	-0.3	-0.3	-0.5	-0.5	-0.5	-0.5
IO 1b	-0.4	-0.4	-0.4	-0.4	-0.5	-0.7	-0.7	-0.7	-0.8
IO 2a	-1.4	-1.4	-1.3	-1.4	-1.5	-2.5	-2.6	-2.5	-2.6
IO 2b	-1.5	-1.5	-1.4	-1.6	-1.6	-2.8	-2.8	-2.8	-2.9
IO 3a	-1.7	-1.8	-1.6	-1.8	-1.8	-3.3	-3.4	-3.3	-3.4
IO 3b	-1.7	-1.8	-1.6	-1.8	-1.8	-3.3	-3.3	-3.2	-3.4

Quelle: Stellungnahme Geräuschminderung des Straßenabschnitts Alte Hirschfelder Straße innerhalb des Geltungsbereichs, 17.12.2021, acouplan GmbH

Die folgende Tabelle stellt die summierte Minderungswirkung von lärmmindernder Straßendeckschicht und Geschwindigkeitsreduzierung dar:

Tab. 4: Maximale Lärminderung

Tabelle 11 Gegenüberstellung der Beurteilungspegel des Prognose-Nullfalls und des Prognose-Planfalls ohne Maßnahmen und mit Maßnahmen

Immissionsort	Beurteilungspegel Lr [dB(A)]					
	Prognose-Nullfall		Prognose-Planfall (ohne Maßnahmen)		Prognose-Planfall (mit Maßnahmen) *	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
IO 1a	64.9	57.8	66.1	59.0	65.6	58.5
IO 1b	64.0	56.9	65.5	58.4	64.7	57.6
IO 2a	62.3	55.2	65.7	58.5	63.1	55.9
IO 2b	61.5	54.4	65.1	57.9	62.2	55.0
IO 3a	60.5	53.4	64.7	57.5	61.3	54.1
IO 3b	60.0	53.0	64.1	57.0	60.7	53.6
Orientierungswerte	60	50	60	50	60	50
Höchste Überschreitungen	4.9	7.8	6.1	9.0	5.6	8.5

* Minderungsmaßnahmen am Straßenabschnitt „Alte Hirschfelder Str. (östl. Kreisverkehr)“ durch Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h und mit Straßendeckschichttyp „Dünne Asphaltdeckschichten in Heißbauweise auf Versiegelung aus DSH-V 5 nach ZTV BEA-StB 07/13“

Quelle: Stellungnahme Geräuschminderung des Straßenabschnitts Alte Hirschfelder Straße innerhalb des Geltungsbereichs, 17.12.2021, acouplan GmbH

Im Ergebnis lässt sich konstatieren, dass sowohl die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h als auch eine lärmindernde Straßendeckschicht im Prognose-Planfall eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms an den betroffenen Immissionspunkten bewirken würde. Die summierte Lärminderung beträgt zwischen 0,5 dB(A) (IO 1a) und 3,4 dB(A) (IO 3a/3b).

Mit Blick auf die Umsetzbarkeit dieser beiden Maßnahmen sind jeweils einige Aspekte zu beachten. Regelungen zur Geschwindigkeitsbegrenzung liegen im Verantwortungsbereich der Straßenverkehrsbehörden. Sie können nicht Gegenstand von Bebauungsplanfestsetzungen sein. Zudem ist in der Praxis damit zu rechnen, dass die Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs im besonders nah an den Immissionsorten gelegenen Straßenabschnitt in der Nähe des Kreisverkehrs im Schnitt Geschwindigkeiten von weniger als 50 km/h erreicht und somit die für 50 km/h prognostizierten Werte unterschritten werden.

Eine Festsetzung zum Einsatz von lärmindernden Straßendeckschichten ist mittels Festsetzungen des Bebauungsplans möglich, jedoch vorliegend nicht zielführend. Die Planung sieht im Straßenabschnitt der Alten Hirschfelder Straße keine baulichen Maßnahmen an den vorhandenen Fahrbahnstreifen vor, sondern lediglich die Ergänzung von Schutzstreifen für Radfahrer sowie die Erweiterung um einen Gehweg südlich der Fahrbahn. Eine Erneuerung der Fahrbahndeckschicht müsste somit durch ergänzende, z.B. vertragliche Regelungen gesichert werden. Da die Stadt Werneuchen im vorliegenden Fall sowohl Vorhabenträger und zugleich Träger der Straßenbaulast ist, kann die vertragliche Regelung oder anderweitige Sicherung entfallen. Weiterhin geht der Prognose-Planfall von einer worst-case-Betrachtung bei

vollständiger Ausnutzung des im Südosten des Plangebiets angrenzenden Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ aus. Eine reale Verkehrszunahme mit den entsprechend prognostizierten Auswirkungen ist daher mit einiger Unsicherheit verbunden und kann – realistisch betrachtet – frühestens in fünf bis zehn Jahren eintreten. Angesichts dieser Sachlage und der möglichen Überschreitung von Schallimmissionen an lediglich sechs Wohngebäuden, ist es nicht verhältnismäßig, die Alte Hirschfelder Straße zwingend umfangreich baulich zu erneuern. Maßnahmen des individuellen passiven Schallschutzes erscheinen zielführender und angemessener.

Zwischenfazit Schritt 2:

Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Form einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sowie einer lärmindernden Straßendeckschicht sind grundsätzlich geeignet, den prognostizierten Straßenverkehrslärm im Bereich der Alten Hirschfelder Straße zu mindern. Dennoch wird von diesen Maßnahmen abgesehen, da eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht im Rahmen eines Bebauungsplans geregelt werden kann und ein isolierter Austausch der Straßendeckschicht an der Alten Hirschfelder Straße nicht verhältnismäßig für die Konfliktlösung des vorliegend prognostizierten worst-case zukünftiger Lärmkonflikte ist.

Hinweis: Beide Minderungsmaßnahmen stehen der Stadt auch ohne verbindliche Regelung im Rahmen dieses B-Plans zur Verfügung.

Schritt 3: Passive Schallschutzmaßnahmen

Passive Schallschutzmaßnahmen, hier konkret der Einbau von Schallschutzfenstern, sind grundsätzlich geeignet, den prognostizierten Lärmkonflikten an den sechs betroffenen Immissionsorten zu begegnen. Entsprechende Festsetzungen könnten zwar gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB im vorliegenden Bebauungsplan getroffen werden, sofern der Geltungsbereich um die betroffenen Wohngrundstücke erweitert würde. Der Vollzug der Festsetzungen bliebe jedoch erst bei zukünftigen Baumaßnahmen zu beachten. Es gilt Bestandsschutz. Zudem könnte die Kostenübernahme nicht im Rahmen einer solchen Festsetzung geregelt werden. Das gesetzlich vorgehaltene Konfliktbewältigungsinstrumentarium weist für den hier vorliegenden Fall von **mittelbar planungsbedingten Verkehrslärmkonflikten durch eine planungsbedingte Verkehrszunahme auf andere, bereits vorhandene Straßen** ausnahmsweise Lücken auf, da ein „nach dem Abwägungsgebot bewältigungsbedürftiger Konflikt auf gesetzlicher Grundlage nicht angemessen bewältigt werden kann.“ (VGH München, Urt. v. 29.06.2006 – 25 N 99.3499, NVwZ-RR 2007, 166).

Zur erforderlichen Lückenschließung greift das BVerwG in seinem Beschluss vom 07.09.1988 (4 N 1/87) deshalb auf einen „allgemeinen Rechtssatz“ zurück, „wonach unzumutbare Beeinträchtigungen durch ein öffentlicher Planung bedürftiges Vorhaben im nachbarschaftlichen Austauschverhältnis vom Betroffenen nicht ohne Ausgleich hingenommen werden muss.“ (NJW 1989, 469). Die betroffenen Grundeigentümer können sichergehen, dass sie den erforderlichen Schutz für bestehende Wohngebäude erlangen, den ihnen Vorkehrungen nach § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB gewährleisten würden (NJW 1989, 468). Lärmbetroffene haben einen aus dem öffentlichen Nachbarschutz hergeleiteten drittschützenden Anspruch auf Lärmschutz in Anlehnung an § 42 BImSchG. Es sind somit keine passiven Festsetzungen im Bebauungsplan

erforderlich. Die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer für die Beanspruchung der Kostenerstattung von im konkreten Einzelfall erforderlichen Schallschutzmaßnahmen kann angenommen werden. Die Konfliktbewältigung auf der Ebene des Planvollzugs wird somit gewährleistet (vgl. VGH München, Urt. v. 29.06.2006 – 25 N 99.3499, NVwZ-RR 2007, 167f.; bestätigt u.a. vom OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 11.10.2007 – OVG 2 A 7.06, BeckRS 2008, 36813).

Zwischenfazit Schritt 3:

Maßnahmen des passiven Schallschutzes können im Bebauungsplan festgesetzt werden, sofern der Geltungsbereich um die betroffenen Wohngrundstücke erweitert würde. Der Vollzug der Festsetzungen wäre jedoch nicht gesichert. Zudem würden die Eigentümer die Finanzierung der Maßnahmen tragen. Von der Rechtsprechung anerkannt ist daher ein allgemeiner Kostenerstattungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen gegenüber mittelbar planbedingten Verkehrslärmzunahmen. Die Konfliktbewältigung erfolgt somit im Planvollzug.

Fazit Verkehrslärm

Die voranstehende Prüfkaskade der Minderungsmaßnahmen hat ergeben, dass der gewählte Trassenverlauf die günstigste Alternative hinsichtlich des Immissionsschutzes darstellt (Schritt 1). Der Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen ist theoretisch denkbar, jedoch praktisch nicht sachgerecht bzw. nicht verhältnismäßig für die Bewältigung der im worst case prognostizierten Lärmkonflikte von sechs außerhalb des Plangebiets liegenden Bestandswohngebäuden (Schritt 2). Zielführend sind vielmehr Minderungsmaßnahmen des passiven Schallschutzes (hier: Schallschutzfenster), die von den Eigentümern im Rahmen eines allgemeinen Kostenerstattungsanspruchs im privat-öffentlichen Nachbarschaftsverhältnis im Planvollzug nachgerüstet werden können (Schritt 3). Es sind keine Festsetzungen des Bebauungsplans erforderlich, da die Konfliktbewältigung im Planvollzug erfolgt (vgl. auch die Erläuterungen zur Abwägung von Lärmkonflikten in der DIN 18005 Teil 1: Schallschutz im Städtebau).

10.6 Stadtplanerische Auswirkungen

Mit der Realisierung des gegenständlichen Bebauungsplans sind unmittelbar nur der Bau einer neuen Straße sowie der Ausbau von bestehenden Straßen verbunden. Der Bau dieses Verkehrsweges ist jedoch Voraussetzung für die Erschließung und Entwicklung des Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“. Dieser sieht eine gewerbliche Entwicklung der Hangar-Gebäude im Süden des Flugplatzes Werneuchen vor. Somit geht mit der Realisierung der Straße „Zu den Hangars“ mittelbar die Wiedernutzbarmachung und Inwertsetzung von denkmalgeschützter Bausubstanz einher. Gleichzeitig wird durch die Realisierung des gegenständlichen Plans die Wesendahler Straße und damit das Wohngebiet Rudolphshöhe/Rosenparksiedlung vom Ziel- und Quellverkehr entlastet, der durch die Gewerbeflächenentwicklung induziert wird. Somit gehen mit dem Bau der Straße „Zu den Hangars“ positive stadtplanerische Auswirkungen einher.

10.7 Auswirkungen auf die Umwelt

Aussagen zu den Auswirkungen auf die Umwelt sind dem Umweltbericht, der einen gesonderten Teil dieser Begründung bildet, zu entnehmen.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung wies die Untere Naturschutzbehörde darauf hin, dass es nach Fertigstellung der Straße zu einer höheren Fahrzeugfrequenz und Straßennutzung kommen wird, wodurch für die in den zur Straße angrenzenden Bereichen lebenden Zauneidechsen ein erhöhtes Kollisionsrisiko besteht. Aus diesem Grund sind geeignete Maßnahmen, z.B. die Einrichtung von Schutzzäunen, in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde durchzuführen, wenn und sobald erkennbar ist, dass durch die neue Straße Zauneidechsen getötet werden.

10.8 Klimaschutz, Bodenschutz

Im Zuge der Planrealisierung kommt es zum teilweisen Rück- und Umbau des bisherigen westlichen Taxiways. Die bei den Abbrucharbeiten anfallenden Materialien sind als Abfälle im Sinne des § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetzes zu verstehen. Die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind bei der Umsetzung der Planung zu beachten.

Die Belange des Klimaschutzes und der Klimavorsorge gemäß § 1 Abs. 5 S. 2 BauGB werden von der Planung nicht beeinträchtigt. Durch die Planung werden keine neuen Nutzungen zugelassen, die eine direkte Auswirkung auf die Belange des Klimaschutzes haben könnten. Vielmehr dient die Ertüchtigung der Alten Hirschfelder Straße und der Ausbau der Straße zu den Hangars der Erschließung des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“. Gleichzeitig werden andere bereits stark belastete Straßen und Knotenpunkte durch die Errichtung der Straße zu den Hangars entlastet.

Einen positiven Effekt auf die Belange der Klimaanpassung haben die geplanten Maßnahmen der der lokalen Niederschlagsentwässerung in Form von Mulden.

10.9 Kosten

Die Festsetzung öffentlicher Straßenverkehrsflächen auf privaten Flurstücken kann Entschädigungs- bzw. Übernahmeansprüche nach § 40 Abs. 1 Nr. 5 BauGB auslösen. Der Stadt werden Kosten für den Ankauf von Flächen und die reinen Straßenbaukosten entstehen. Außerdem fallen die Kosten dieser Bauleitplanung, der Kompensationsmaßnahmen sowie der zugehörigen Gutachten an.

10.10 Nachbarschutz

Probleme des Nachbarschutzes sind im Ergebnis nicht erkennbar. Im Bereich des Kreisverkehrs kann es u.U. wegen erhöhten Verkehrsaufkommens zum Anspruch auf Schutzvorkehrungen kommen. Wie sich aus den Ausführungen im Kap. 10.5 ergibt, haben die Lärmbetroffenen einen aus dem öffentlichen Nachbarschutz hergeleiteten drittsschützenden Anspruch auf Lärmschutz in Anlehnung an § 42 BImSchG. Einzelheiten siehe oben.

11. Flächenbilanz

Die nachfolgende Tabelle stellt die Flächengrößen im Plangebiet dar.

Begründung zum Bebauungsplan für die Straße
„Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen

Nutzung	Größe in m²	Von Hundert (rund)
Öffentliche Straßenverkehrsflächen	27.088	100
SUMME	27.088	100

E. ERGEBNISSE DER BETEILIGUNG

12. Beteiligungsschritte im Planverfahren

12.1 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit fand vom 03.02.2020 bis 06.03.2020 statt. Die Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung des Vorentwurfs der Planung erfolgte im Amtsblatt der Stadt Werneuchen 17. Jahrgang, Nr. 1/2020, S. 2.

Im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung wurden durch einen Bürger Zweifel daran geäußert, ob die Alte Hirschfelder Straße in ihrem gegenwärtigen Ausbauzustand für die prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend dimensioniert ist. Zudem wurde darauf aufmerksam gemacht, dass im Bestand Fuß- und Radwege fehlen. Diese Hinweise wurden dem Fachplaner zur Prüfung übermittelt und führten im Vergleich zum Entwurfstand der frühzeitigen Beteiligung zu Änderungen der Entwurfsplanung und zur Anpassung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, ist nun entlang der Alten Hirschfelder Straße ein fahrbahnbegleitender Fußweg vorgesehen. Im Straßenraum werden Schutzstreifen für Fahrräder ergänzt.

Im Übrigen fand eine Diskussion um die Varianten der Straßenführung statt, einschließlich einer Diskussion um notwendige Grundstückserwerbe von Privateigentümern. Einzelheiten ergeben sich aus der Abwägungstabelle, die Gegenstand der Verfahrensakte ist.

12.2 Frühzeitige Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 i. V. m. § 3 Abs. 1 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB

Im Zuge der frühzeitigen Beteiligung favorisierten die beteiligten Träger öffentlicher Belange die den Bebauungsplan zugrunde liegende Variante A, sofern sie sich dazu geäußert haben. Die zuständige untere Wasserbehörde des Landkreises Barnim begründete dies in ihrer Stellungnahme vom 16.03.2020 damit, dass bei Variante A der Anteil der in Anspruch genommenen unversiegelten Fläche am geringsten ist. Für das Landesamt für Umwelt stellt sich die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Variante aus immissionsschutzrechtlicher Sicht als Vorzug dar.¹⁸ Die untere Forstbehörde, Oberförsterei Eberswalde, präferiert ebenfalls Variante A, da diese Variante keinen Wald im Sinne des § 2 LWaldG Brandenburg beansprucht.¹⁹ Der Landesbetrieb Straßenwesen stimmte dem gegenständlichen Bebauungsplan in seiner Stellungnahme vom 05.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Trägerbeteiligung zu.

¹⁸ Stellungnahme des Landesamts für Umwelt, Technischer Umweltschutz II vom 05.03.2020.

¹⁹ Stellungnahme des Landesbetriebs Forst Brandenburg, Oberförsterei Eberswalde vom 24.02.2020.

Der Landkreis Barnim, Amt für nachhaltige Entwicklung, Bau, Kataster und Vermessung hat im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung den Hinweis gegeben, dass die vorgesehenen Regelquerschnitte nicht ausreichend seien. Der Regelquerschnitt wurde daher überarbeitet.

12.3 Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB

Die förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB fand durch öffentliche Auslegung des Entwurfs des Bebauungsplans vom 01.11.2021 bis einschließlich 01.12.2021 statt. Die Öffentlichkeit wurde durch die Bekanntmachung im Amtsblatt für die Stadt Werneuchen vom 20.10.2021 (18. Jahrgang, Ausgabe 12/2021) von der Auslegung unterrichtet. Die Möglichkeit der Beteiligung bestand darüber hinaus auf einer Beteiligungsplattform im Internet (www.bb.bauleitplanung-online.de).

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung ging eine Stellungnahme aus der Öffentlichkeit zum Planentwurf ein. Diese stellte die Erforderlichkeit der Straßenplanung grundsätzlich infrage. Es bestünden negative Auswirkungen auf die Tierpopulation sowie unerträgliche Lärmbelästigungen für die umliegenden Wohn- und Mischgebiete (an der B 158, der Wesendahler Straße und der Rosenparksiedlung). Weiterhin sei die verkehrstechnische Anbindung an das eingeschränkte Gewerbegebiet Hangar Werneuchen chaotisch.

Die vorgebrachten Einwände wurden im Rahmen der Abwägung zurückgewiesen. Die Fortführung der Straße im Bereich des eingeschränkten Gewerbegebiets erfolgt im Rahmen des entsprechenden rechtsverbindlichen Bebauungsplans; diese kann bei Bedarf angepasst werden. Die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere wurden im Zuge der Umweltprüfung fachgutachterlich untersucht. Schädliche Auswirkungen sind nicht zu erwarten bzw. werden durch die Festsetzungen des Bebauungsplans vermieden. Verkehrslärmkonflikte können sich nur im Bereich der Alten Hirschfelder Straße für sechs Wohngebäude ergeben, sofern eine maximale Auslastung des Gewerbegebiets an den Hangars erfolgt. Dieser potentielle und in der Zukunft gelegene Verkehrslärmkonflikt kann im Planvollzug gelöst werden. Es wurde der Nachweis erbracht, dass passive Lärmschutzmaßnahmen durch die Stadt Werneuchen getroffen werden können.

12.4 Förmliche Beteiligung der Behörden und Träger öffentliche Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie Abstimmung mit den Nachbargemeinden nach § 2 Abs. 2 BauGB

Die förmliche Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB sowie der Nachbargemeinden gemäß § 2 Abs. 2 BauGB erfolgte mit Schreiben vom 26.10.2021. Den Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sowie den Nachbargemeinden wurde bis zum 01.12.2021 die Möglichkeit gegeben, zu dem Entwurf des Bebauungsplans Stellung zu nehmen. Die Unterlagen wurden im Internet zum Herunterladen bereitgestellt. Bereitgestellt wurden auch die bereits vorliegenden umweltbezogenen Informationen und Gutachten, die gleichzeitig öffentlich ausgelegt wurden. Die Möglichkeit der Beteiligung bestand darüber hinaus auf einer Beteiligungsplattform im Internet (www.bb.bauleitplanung-online.de).

Das **Landesamt für Umwelt, Abteilung Technischer Umweltschutz 2** erhob Einwände gegen den Umgang mit potenziellen Verkehrslärmkonflikten an der Alten Hirschfelder Straße. Im

Bebauungsplanentwurf wurden keine aktiven oder passiven Minderungsmaßnahmen betrachtet. Ein Transfer des Lärmkonflikts in den Planvollzug sei nicht zulässig. Weiterhin bliebe in der Begründung unklar, ob die geplanten Baumaßnahmen an der Alten Hirschfelder Straße eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße gemäß § 1 16. BImSchV darstellt.

Die Prüfung zur Lösung oder Minimierung von Lärmkonflikten in der Begründung und im Umweltbericht wurde ausgeweitet und durch eine Stellungnahme des Lärmgutachters ergänzt (vgl. Begründung, Kap. D, 10.5 und Umweltbericht, Kap. 2.10). Die entsprechenden Passagen enthalten eine Prüfkaskade zur planerischen Bewältigung von Lärmkonflikten in drei Schritten (Trennungsgebot, aktive Lärmschutzmaßnahmen, passive Lärmschutzmaßnahmen). Zudem wird klargestellt, dass in der Alten Hirschfelder Straße keine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße gemäß § 1 16. BImSchV geplant ist. Im Ergebnis ist ein Transfer des Lärmkonflikts in den Planvollzug geboten und möglich. Damit wurde die Auffassung des Plangebers bestätigt, die bereits in der Entwurfsbegründung enthalten war.

Der **Landkreis Barnim, Bauordnungs- und Planungsamt, Untere Naturschutzbehörde** wies darauf hin, dass im Betrieb der neuen Straße zu der Hangars möglicherweise weitergehende Artenschutzmaßnahmen zum Schutz der Zauneidechse erforderlich werden können. Konkret ist die notwendige Errichtung von Schutzzäunen denkbar. Dies wurde als Hinweis in die Begründung aufgenommen, wenngleich sich kein akuter Handlungsbedarf ergibt.

Seitens der Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden ansonsten keine Anregungen oder Bedenken vorgetragen, die Änderungen der Planzeichnung, der textlichen Festsetzungen oder der Begründung samt Umweltbericht erforderlich gemacht hätten. Es wurden wiederum Hinweise gegeben, die Gegenstand der Abwägung sind und im Planvollzug berücksichtigt werden müssen. Einzelheiten sind der Abwägungstabelle zur Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zu entnehmen, die Bestandteil der Verfahrensakte ist.

13. Schlussabwägung

Südlich des Werneuchener Flugplatzes befinden sich innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplans „eingeschränktes Gewerbegebiet Hangar Werneuchen“ Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen. Dieses gewerbliche Entwicklungspotenzial kann jedoch bislang kaum ausgeschöpft werden, da die verkehrliche Erschließung über den südlich gelegenen Anschluss der Wesendahler Straße und das Wohngebiet Rudolfshöhe/Rosenparksiedlung nur unzureichend möglich ist. Die vorliegende Planung zielt daher darauf ab, überwiegend versiegelte und anthropogen überformte Flächen des Flugplatzes für die Errichtung einer Straßenverbindung zwischen dem eingeschränkten Gewerbegebiet im Süden des Flugplatzes zur Alten Hirschfelder Straße nordwestlich des Flugplatzes zu nutzen. Dies ermöglicht einerseits die angemessene verkehrliche Erschließung des Gewerbegebiets und entlastet andererseits die Verkehrswege durch die Wohngebiete im südöstlichen Stadtgebiet.

Die hier planerisch eröffnete Erschließungsstraße von der Alten Hirschfelder Straße im Norden über den westlichen Taxiway führend bis hin zum neuen Gewerbegebiet südlich des Flugplatzes

ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Werneuchen (Neubekanntmachung vom Juli 2018) dargestellt.

Das Planverfahren für die Straße „Zu den Hangars“ war mit unterschiedlichem Untersuchungs- und Prüfaufwand verbunden. Im Rahmen einer Prüfung von Trassenalternativen wurden mehrere Varianten des Straßenverlaufs miteinander verglichen und im Hinblick auf verschiedene Prüfkriterien auf Vor- und Nachteile untersucht. Die Variante mit den geringsten negativen Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter, insbesondere mit Blick auf die notwendige Flächenversiegelung, bestand im Ergebnis aus einer Trassenführung entlang des ehemaligen „Taxiways“, d.h. der Landebahnumfahrung, die bereits im Bestand vollständig versiegelt ist. Im Ergebnis erfolgt durch die Planung sogar ein geringes Maß an Entsiegelung von Flächen.

Die neue Straße „Zu den Hangars“ soll einen Fahrstreifen pro Richtung sowie Schutzstreifen für Radfahrer aufweisen. Die Fahrbahn soll mit begleitendem Straßengrün und Mulden zur Versickerung von Regenwasser ausgebildet werden. Zudem ist ein einseitiger Gehweg vorgesehen. Im Laufe des Bebauungsplanverfahrens wurde der Geltungsbereich um den Straßenanschluss in der Alten Hirschfelder Straße bis zum Kreisverkehr mit der Freienwalder Straße erweitert. Nach erfolgter Alternativenprüfung ist die Errichtung eines Gehwegs südlich angrenzend an die Fahrbahn geplant. Zudem sollen ebenfalls Schutzstreifen für Radfahrer ergänzt werden (Kap. C, 8, Kap. C, 9.1, Kap. C, 9.2).

Der Bebauungsplan beschränkt sich mit seinen Festsetzungen auf den notwendigen Regelungsumfang, d.h. die zeichnerische Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie die erforderlichen grünordnerischen Festsetzungen (vgl. Kap. C, 9.2 und 9.3).

Zentrale Untersuchungen im Hinblick auf die Auswirkungen der Planung erfolgten im Rahmen des Artenschutzfachbeitrags, des landschaftsplanerischen Fachbeitrags sowie des naturschutzfachlichen Variantenvergleichs der Gehweg-/Straßenführung. Die Ergebnisse flossen in den Umweltbericht sowie in Festsetzungen des Bebauungsplans zum Natur- und Artenschutz ein. Die Eingriffe in Natur und Landschaft fallen aufgrund der starken anthropogenen Vorprägung eher gering aus, wenngleich mit der Zauneidechse und dem Steinschmätzer in geringem Umfang streng geschützte Arten von der Planung betroffen sind. Entsprechend ist die Durchführung von CEF- und FCS-Maßnahmen erforderlich (vgl. Umweltbericht, insbes. Kap. 2.1).

Weitere fachgutachterliche Untersuchungen betreffen die Themen Verkehr und Lärm, welche die Auswirkungen der Planung auf die verkehrliche Entwicklung sowie darauf aufbauend die Verkehrslärmentwicklung untersuchten. Im Ergebnis der notwendigen worst case Betrachtung ist zwar mit deutlichen Verkehrszunahmen durch die Planung zu rechnen, jedoch sind keine lärmbedingten Auswirkungen von der neuen Straße „Zu den Hangars“ aufgrund der Entfernung zu schutzwürdigen Wohnnutzungen zu erwarten. Im Bereich der Alten Hirschfelder Straße wiederum sind verkehrsbedingte Lärmkonflikte für sechs vorhandene Wohngebäude im Bereich des Kreisverkehrs nordwestlich angrenzend an das Plangebiet zu erwarten. Diese Lärmkonflikte können jedoch nach eingehender fachgutachterlicher und planerischer Prüfung im Planvollzug gelöst werden (vgl. Kap. C, 10.5).

Die Ergebnisse der Behördenbeteiligungen, bestehend aus Hinweisen, Anregungen und wenigen Einwänden, flossen in die Ausarbeitung der Planung ein und trugen dazu bei, diese im Sinne der Planungsziele fachlich zu qualifizieren. Die Öffentlichkeitsbeteiligung war Anstoß für eine Überprüfung der Planungsalternativen sowie den im Planvollzug dafür jeweils notwendigen

Grunderwerb durch die Gemeinde. Die eingegangenen Stellungnahmen stehen der vorliegenden Planung nicht entgegen.

Im Ergebnis besteht ein dringendes öffentliches Interesse an der Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans zur Errichtung der Straße „Zu den Hangars“ und an dessen Umsetzung. Die eingegangenen Stellungnahmen und die betroffenen öffentlichen und privaten Belange werden im Rahmen der Planung angemessen berücksichtigt und im Rahmen der Abwägung gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen (§ 1 Abs. 7 BauGB).

Wesentliche Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147) geändert worden ist.
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908) geändert worden ist.

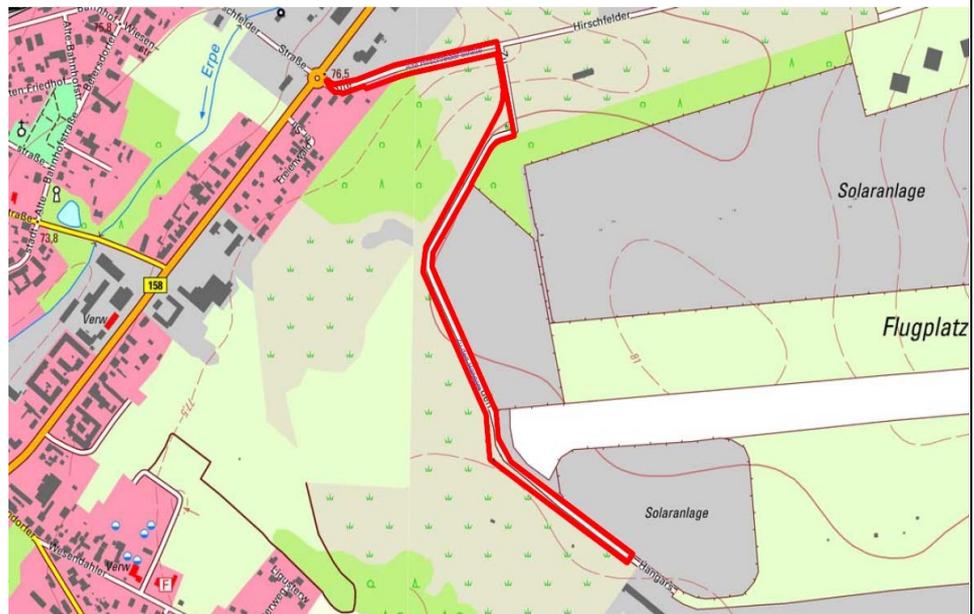
Umweltbericht als gesonderter Teil der Begründung

Umweltbericht als gesonderter Teil
der Begründung zum Bebauungsplan
für die Straße

**„Zu den Hangars“
der Stadt Werneuchen**



Übersichtskarte zur
Lage des
Geltungsbereichs im
Stadtgebiet



Quelle: Geo-Basis-DE/LGB (2019)

Stadt Werneuchen
Sachgebiet Bauverwaltung
Am Markt 5
16356 Werneuchen

Planverfasser



Plan und Recht GmbH
Oderberger Straße 40
10435 Berlin

Stand: Juli 2021, redaktionell aktualisiert im Januar 2022; Satzungsfassung

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
1.1	Kurzdarstellung der wichtigsten Ziele des Bauleitplans	3
1.2	Ziele des Umweltschutzes in Fachgesetzen und Fachplänen.....	4
1.3	Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung.....	13
2	Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung ermittelt wurden	14
2.1	Schutzgut Tiere und Pflanzen.....	14
2.2	Schutzgut Fläche	21
2.3	Schutzgut Boden.....	22
2.4	Schutzgut Wasser.....	24
2.5	Schutzgut Klima / Luft	25
2.6	Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima.....	27
2.7	Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild	27
2.8	Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt.....	28
2.9	Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete (soweit Erhaltungsziele und Schutzzwecke betroffen sind)	29
2.10	Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit / Bevölkerung	29
2.11	Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter.....	34
2.12	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (inkl. Landschaftsbild und biologischer Vielfalt), dem Menschen und den Kultur- und Sachgütern nach erfolgter Planumsetzung	35
2.13	Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands im Plangebiet bei Nichtdurchführung der Planung	36
2.14	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten	36
2.15	Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen nach § 1 Abs. 6 Nummer 7 Buchstabe j	38
3	Zusätzliche Angaben	38
3.1	Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben.....	38
3.2	Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt infolge der Durchführung des Bauleitplans	38
3.3	Allgemein verständliche Zusammenfassung	39
3.4	Referenzliste der Quellen	43

1 EINLEITUNG

Gemäß § 1 Abs. 5 BauGB sollen Bauleitpläne eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten. Sie sollen dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln, auch in Verantwortung für den allgemeinen Klimaschutz, sowie die städtebauliche Gestalt und das Orts- und Landschaftsbild baukulturell zu erhalten und zu entwickeln. Weiterhin sind die Umweltbelange, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu beachten sowie mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen (§ 1a Abs. 2 BauGB).

Um sicherzustellen, dass die Belange der Umwelt vollumfänglich ermittelt und in die Abwägung eingestellt werden, ist für die meisten Bauleitplanungen gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen. Nach § 2 Abs. 4 BauGB in Verbindung mit § 2a Nr. 2 BauGB sind für den Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ der Stadt Werneuchen die aufgrund der Umweltprüfung ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes in einem Umweltbericht darzulegen. Der Umweltbericht enthält Angaben zu den Schutzgütern und umweltrelevanten Belangen, die von der Planung berührt werden können. Auf der Basis einer Bestandsanalyse werden die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft sowie weitere umweltbezogene Schutzgüter geprüft und ggf. Aussagen zu Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen getroffen. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung zu berücksichtigen.

Die Ermittlung der voraussichtlichen Umweltauswirkungen erfolgt anhand der vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans. Es werden erforderlichenfalls Maßnahmen benannt, die dazu geeignet sind, die Umweltauswirkungen der Planung im Rahmen der nachfolgenden Verfahren zu vermeiden, zu vermindern und auszugleichen.

Zur Abfassung des Umweltberichts wurde auf die Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange zurückgegriffen, die im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB eingegangen sind. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange diente u.a. dazu, den erforderlichen Inhalt und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung abzustimmen. Für den Umweltbericht wurden zudem öffentlich zugängliche Umweltinformationen sowie Gutachten verwendet, die im Rahmen des bisherigen Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ erstellt worden sind (u.a. zu Verkehr, Lärm, Natur- und Artenschutz), vgl. hierzu die Referenzliste der Quellen in Kap. 3.4.

Die Gliederung des Umweltberichts entspricht der Anlage zum BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802). Der Umweltbericht beinhaltet die vom Gesetz geforderten Inhalte.

1.1 Kurzdarstellung der wichtigsten Ziele des Bauleitplans

Die Stadt Werneuchen verfügt über einen Flugplatz, der sich östlich des Stadtzentrums befindet. Gegenwärtig darf dieser als Sonderlandeplatz für kleinere Maschinen genutzt werden. Für Teile des Flugplatzes liegen bereits rechtsverbindliche Bebauungspläne vor, die gewerbliche

Nutzungen und Solarfreiflächenanlagen gestatten. Im südlichen Bereich des Flugplatzes befinden sich mehrere Gebäude (Hangars), die einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden sollen. Zu diesem Zweck stellte die Stadt Werneuchen den Bebauungsplan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“ auf. Die Ausnutzung des entstandenen Baurechts für Gewerbebetriebe scheiterte bislang an der verkehrlichen Erschließung, da die südlich an das neue Gewerbegebiet anschließende Wesendahler Straße nicht für den prognostizierten Verkehr ausgelegt ist. Stattdessen beabsichtigt die Stadt Werneuchen, eine Erschließung durch den Bau einer neuen Straße von Nordwesten her zu ermöglichen.

Das Plangebiet des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ umfasst in seinem Geltungsbereich einen Teil der Alten Hirschfelder Straße zwischen dem Kreisverkehr zur Freienwalder Straße (B 158) und der bereits errichteten Stichstraße nach Süden in Richtung des Flugplatzes. Die neue Straße „Zu den Hangars“ verläuft überwiegend auf dem bereits versiegelten ehemaligen sog. „Taxiway“ im westlichen Bereich der Start- und Landebahn des Flugplatzes bis hin zum neuen Gewerbegebiet an den Hangars. Der für die Planung erarbeitete Straßentwurf¹ ging von der Maßgabe aus, dass es sich um eine anbaufreie Straße handeln würde. Damit wurde der sog. worst-case als Grundlage für die Ingenieurplanung gewählt. Der Bebauungsplan trifft jedoch keine Festlegung zur Anbaufreiheit. Es ist davon auszugehen, dass es Straßenabschnitte gibt, an die angebaut wird und andere, die anbaufrei bleiben. Bauliche Nutzung in unmittelbarer Nähe zum Straßenraum ist lediglich im nordwestlichen Bereich des Plangebiets an der Alten Hirschfelder Straße vorhanden.

Die Planung einer neuen Erschließungsstraße, die von der Alten Hirschfelder Straße im Norden über den westlichen Taxiway bis hin zum neuen Gewerbegebiet südlich des Flugplatzes führt, ist bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Werneuchen (Neubekanntmachung vom Juli 2018) vorbereitet.

Neben der Festsetzung von Straßenverkehrsflächen mit begleitendem Straßengrün und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft enthält der Bebauungsplan keine weiteren zeichnerischen Regelungsinhalte. Die Alte Hirschfelder Straße soll um einen Fußweg erweitert werden. Die Straße zu den Hangars selbst muss neben dem bereits versiegelten ehemaligen Taxiway einige weitere Flächen in Anspruch nehmen.

1.2 Ziele des Umweltschutzes in Fachgesetzen und Fachplänen

Umweltbezogene Ziele und Grundsätze der Raumordnung

Folgende umweltbezogene Grundsätze des **Landesentwicklungsprogramms 2007 für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg** sind für die Aufstellung des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ relevant:

¹ Dipl.-Ing. Frank Hermann (Birkenwerder), Entwurfsplanung Trassenführung, Variante 2 – südlicher Gehweg, Stand 14.12.2020.

Umweltbezogene Grundsätze

Grundsatz	Beachtung in der Planung
G § 6 (1): Die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt sollen in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit sowie ihrem Zusammenwirken gesichert und entwickelt werden. Den Anforderungen des Klimaschutzes soll Rechnung getragen werden.	Die Auswirkungen der Planung auf die genannten umweltbezogenen Schutzgüter werden untersucht und im Rahmen der Abwägung angemessen berücksichtigt.
G § 6 (2): Die Inanspruchnahme und die Zerschneidung des Freiraums, insbesondere von großräumig unzerschnittenen Freiräumen, sollen vermieden werden. Zerschneidungswirkungen durch bandartige Infrastruktur sollen durch räumliche Bündelung minimiert werden.	Durch die Straße „Zu den Hangars“ wird keine neue Zerschneidung des Freiraums begründet, da die geplante Straßentrasse die bereits versiegelten Flächen des Taxiways nutzt.

Folgende umweltbezogene Ziele und Grundsätze des **Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) 2019** sind für die Aufstellung des Bebauungsplans für die Straße „Zu den Hangars“ relevant:

Umweltbezogene Ziele

Ziel	Beachtung in der Planung
Z 6.2: Der Freiraumverbund ist räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die den Freiraumverbund in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, sind ausgeschlossen, sofern sie die Funktionen des Freiraumverbundes oder seine Verbundstruktur beeinträchtigen.	Der im LEP HR festgelegte Freiraumverbund wird von der Planung nicht berührt.

Umweltbezogene Grundsätze

Grundsatz	Beachtung in der Planung
G 6.1 (1): Der bestehende Freiraum soll in seiner Multifunktionalität erhalten und entwickelt werden. Bei Planungen und Maßnahmen, die Freiraum in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden, ist den	Die Auswirkungen der Planung auf die genannten umweltbezogenen Schutzgüter werden untersucht. Die Planung der Straße „Zu den Hangars“ sieht einen Trassenverlauf auf dem bereits versiegelten Taxiway des Flugplatzes vor.

<p>Belangen des Freiraumschutzes besonderes Gewicht beizumessen.</p>	<p>Der in begrenztem Ausmaß zusätzlich in Anspruch genommene Freiraum bleibt auf anliegende Flächen beschränkt. Eine neue Zerschneidung des Freiraums entsteht nicht.</p>
<p>G 8.1 (1): Zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase sollen</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine energiesparende, die Verkehrsbelastung verringernde und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden, • eine räumliche Vorsorge für eine klimaneutrale Energieversorgung, insbesondere durch erneuerbare Energien, getroffen werden. 	<p>Die Auswirkungen der Planung auf die genannten umweltbezogenen Schutzgüter werden untersucht.</p> <p>Die vorliegende Planung für die Straße „Zu den Hangars“ erzeugt mittelbar zusätzlichen Verkehr, da die Erschließung zum Eingeschränkten Gewerbegebiet in den Hangars südlich des Flugplatzes auf einer möglichst verträglichen Trassenvariante geführt wird. Der gewählte Straßenverlauf führt im Vergleich zu einer anderen Erschließungsalternative nicht zu einem substanziell erhöhten Ausstoß klimawirksamer Treibhausgase.</p>
<p>G 8.1 (2): Ökosysteme wie Wälder, Moore und Feuchtgebiete sollen als natürliche Kohlenstoffsinken zur CO₂-Speicherung erhalten und entwickelt werden.</p>	<p>Von der Planung werden keine Ökosysteme wie Wälder, Moore und Feuchtgebiete berührt.</p>
<p>G 8.3: Bei Planungen und Maßnahmen sollen die zu erwartenden Klimaveränderungen und deren Auswirkungen und Wechselwirkungen berücksichtigt werden. Hierzu soll durch einen vorbeugenden Hochwasserschutz in Flussgebieten, durch den Schutz vor Hitzefolgen in bioklimatisch belasteten Verdichtungsräumen und Innenstädten, durch Maßnahmen zu Wasserrückhalt und -versickerung sowie zur Verbesserung des Landschaftswasserhaushaltes Vorsorge getroffen werden.</p>	<p>Die vorliegende Planung sieht mit der Errichtung von Mulden einen positiven Effekt zu Wasserrückhalt und Wasserversickerung vor. Die Belange des Hochwasserschutzes sind von der Planung nicht berührt.</p>

Den sachlichen Teilplänen „Windnutzung, Rohstoffsicherung und -gewinnung“ (2016) und „Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ (2020) der Regionalen Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim lassen sich keine Erfordernisse der Raumordnung für das Planvorhaben entnehmen.

Schutzgebiete und Schutzobjekte gem. BNatSchG

Aussage der Fachgesetze	Berücksichtigung in der Planung
<p><u>Geschützte Biotop</u> nach § 18 BbgNatSchAG i.V. m. § 30 BNatSchG</p>	<p>Es existieren keine gesetzlich geschützten Biotop im Plangebiet</p>
<p><u>Besonderer Artenschutz</u> gemäß § 44 BNatSchG</p> <p>Die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG gelten grundsätzlich erst auf der Ebene der Zulassung des einzelnen baulichen Vorhabens. Sollte das auf dem Bebauungsplan basierende Vorhaben wegen der Erfüllung eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG in Verbindung mit § 44 Abs. 5 jedoch nicht genehmigungsfähig sein, stellt sich der Bebauungsplan in einem solchen Fall als vollzugsunfähig und damit unwirksam dar. Daher müssen die artenschutzrechtlichen Verbote bereits auf der Planungsebene behandelt und die Möglichkeiten der Konfliktlösung aufgezeigt werden.</p>	<p>Im Rahmen von Begehungen in der Vegetationsperiode 2020 wurde das ökologische Potenzial des Plangebiets durch einen Fachgutachter eingeschätzt. In Kap. 2.1 wird erläutert, inwiefern die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände berührt werden. Weiter werden Vermeidungs- und Ausgleichmaßnahmen festgesetzt, damit keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst werden.</p>
<p><u>Eingriffsregelung</u> Ausgleich nicht vermeidbarer Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß §§ 14 ff. BNatSchG</p>	<p>Die Eingriffsregelung gilt in Bebauungsplänen nach Maßgabe der Regelung des § 1a Abs. 3 BauGB. Die Vermeidung und der Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft sind in der Abwägung zu berücksichtigen. Im Rahmen des Bebauungsplans wird eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung erstellt. Flächen und Maßnahmen zum Ausgleich werden im Bebauungsplan festgesetzt. Dies erfolgt insbesondere durch die Festsetzung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.</p>

Umweltbezogene Ziele aus Fachplänen

umweltbezogener Fachplan	Berücksichtigung in der Planung
<p><u>Umweltrelevante Ziele aus dem Landschaftsprogramm Brandenburg (Stand 12/2000)</u></p> <p>Nach der Karte <u>Entwicklungsziele</u> sind keine auf das Plangebiet bezogenen Ziele formuliert. Vorgesehen ist für die Fläche der Flugplatzes Werneuchen (östlich des Plangebiets) der Erhalt und die Entwicklung einer natur- und ressourcenschonende Bodennutzung in Form von Dauergrünland.</p> <p>Boden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abbau stofflicher Belastungen auf militärischen Übungsgeländen; • natürliche Bodenentwicklung und Erhalt nährstoffarmer Bereiche <p>Wasser:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der Grundwasserbeschaffenheit in Gebieten mit vorwiegend durchlässigen Deckschichten <p>Arten und Lebensgemeinschaften:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erhalt bzw. Wiedereinbringung charakteristischer Landschaftselemente in überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereichen, Reduzierung von Stoffeinträgen (Düngemittel, Biozide) <p>Landschaftsbild:</p> <ul style="list-style-type: none"> • eine stärkere räumliche Gliederung der Landschaft mit gebiets-typischen Strukturelementen ist anzustreben; • keine weitere Zerschneidung des Gebietes durch Verkehrswege; • landschaftliche Einbindung vorhandener Verkehrswege; 	<p>Die Flächen östlich des Plangebiets werden gegenwärtig überwiegend durch Freiflächen-Photovoltaikanlagen genutzt. Die Planrealisierung durch den Bau der Straße „Zu den Hangars“ steht einer Entwicklung der Flächen östlich davon zu Dauergrünland nicht entgegen.</p> <p>Durch die Abgrenzung des Plangebiets wird die Straße zur Erschließung der Hangars südlich des Flugplatzes so trassiert, dass sie überwiegend auf bereits anthropogen überformten und zu Verkehrszwecken genutzten Flächen verläuft. So werden zusätzliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter minimiert, es findet beispielsweise keine weitere Zerschneidung des Gebietes durch Verkehrswege statt. Andere Maßnahmen zur Reduzierung der Beeinträchtigung der Schutzgüter sind auf Ebene der Fach- und Ausführungsplanung zu treffen.</p>

<ul style="list-style-type: none"> • Verhinderung weiterer Zersiedlung/ Schaffung klarer Raumgrenzen zur offenen Landschaft 	
<p><u>Landschaftsrahmenplan LRP+ des Landkreises Barnim (Entwurf, Stand Dezember 2018)</u></p> <p>Gemäß der Karte 16 <u>Entwicklungsziele und Maßnahmen</u> des Landschaftsrahmenplans des Landkreises Barnim (Entwurf) befindet sich das Plangebiet innerhalb einer Flächenkulisse, für die die Bewahrung und Pflege von Grünflächen sowie Heiden, Gebüsch, Kleinstgehölze und Obstbaumpflanzen vorgesehen ist. Der Taxiway ist in der Karte als Verkehrsfläche dargestellt. An der Alten Hirschfelder Straße und im südlichen Bereich des Taxiways sollen Grünflächen und unversiegelte Freiflächen in Siedlungen unter Verwendung von heimischen Arten gepflegt und entwickelt werden. Beiderseits des Taxiways sind zwei Stellen dargestellt, auf denen Korridore mit natürlicher Vegetation zwischen Gehölzinseln und Wäldern etabliert werden sollen.</p>	<p>Die Flächen östlich des Plangebiets werden in Form von Freiflächen- Photovoltaikanlagen baulich genutzt. Die Darstellungen der Karte 16 Entwicklungsziele sind somit bereits überholt. Das Plangebiet wurde so abgegrenzt, dass er überwiegend dem Verlauf des vorhandenen Taxiways folgt und weitere Eingriffe vermieden werden.</p> <p>Ansonsten ist zu betonen, dass es sich bei dem Landschaftsrahmenplan um einen Entwurf handelt.</p>

Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG)

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
<p>Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, Boden, Wasser, der Atmosphäre sowie Kultur- und sonstige Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 1 Abs. 1 Satz 1)</p>	<p>Das Plangebiet ist so abgegrenzt, dass die hierdurch zulässige Straße „Zu den Hangars“ die südlich des Flugplatzes gelegenen eingeschränkten Gewerbegebiete erschließt. Hierdurch wird die Wesendahler Straße von Verkehr entlastet, was sich positiv auf die Anwohner der angrenzenden Wohnbebauung auswirkt. In der Umgebung des Plangebiets sind nur wenige schutzwürdige Nutzungen vorhanden.</p>

Wasserhaushaltsgesetz (WHG), Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG)

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
<u>Bewirtschaftung oberirdischer Gewässer</u> auf eine Weise, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erreicht werden (§ 27 Abs. 1 Nr. 1 und 2 WHG)	Nicht relevant. Im Plangebiet befinden sich keine oberirdischen Gewässer. Das nächstgelegene oberirdische Gewässer ist die Erpe, die etwa 250 m östlich des Plangebiets verläuft. Beeinträchtigungen der Erpe durch die Planung können ausgeschlossen werden.
<u>Verschlechterungsverbot</u> für das Grundwasser und Erhaltung natürlicher Gewässer (§ 54 Abs. 4 BbgWG)	Das anfallende Oberflächenwasser soll im Plangebiet versickert werden. Entsprechende Flächen werden in der Straßenentwurfsplanung in Form von beidseitig vorgesehenen Mulden berücksichtigt. Bedingt durch die Lage im Wasserschutzgebiet Werneuchen ist nach § 3 Nr. 46 Schutzgebietsverordnung WW Werneuchen im Zuge der Planungsrealisierung eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswassers zu beantragen.

Bundesbodenschutzgesetz

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
Nachhaltige Wiederherstellung der Funktion des Bodens durch Abwehr schädlicher Bodenverunreinigungen und Vorsorge gegen nachhaltige Einwirkungen auf den Boden (§ 1 BBodSchG).	Durch die Abgrenzung des Plangebiets wird sichergestellt, dass der Neubau der Straße „Zu den Hangars“ im Wesentlichen auf dem Taxiway verläuft, der bereits gegenwärtig versiegelt ist. Hierdurch wird eine erstmalige Beeinträchtigung der Bodenfunktionen weitgehend vermieden und auf die angrenzenden Bereiche der bisherigen Verkehrswege beschränkt. Durch die textliche Festsetzung TF 2 werden im Ergebnis mehr Flächen entsiegelt als neu versiegelt. Bei der Planrealisierung sind die einschlägigen Vorschriften zum Schutz des Bodens zu beachten.

Umweltbelange aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB

Gemäß der Anlage 1 zum Baugesetzbuch sind im Umweltbericht auch die Belange aus § 1 Abs. 6 Nr. 7 lit. e, f, g und h BauGB im Umweltbericht zu berücksichtigen. Diese Belange werden als Umweltziele verstanden.

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
<p><u>Vermeidung von Emissionen sowie der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern</u> (§1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. e BauGB)</p>	<p><u>Vermeidung von Emissionen</u>: Durch die Festsetzung des Geltungsbereichs wird sichergestellt, dass die im Süden des Flugplatzes gelegenen Gewerbegebiete effizient durch die Straße „Zu den Hangars“ angeschlossen werden. Durch die Trassenführung entlang des Taxiways befinden sich lediglich im Bereich des Kreisverkehrs B 158/Alte Hirschfelder Straße schutzwürdige Nutzungen in der Umgebung des Plangebiets. Mögliche Konflikte durch Lärm- und Schadstoffemissionen werden in Kapitel 2.10 ermittelt und bewertet. Durch das Anlegen von Schutzstreifen für Radfahrer und eines zusätzlichen Fußweges wird die Infrastruktur für Verkehrsträger des Umweltverbunds verbessert, was zur Vermeidung von Emissionen durch den motorisierten Individualverkehr führen kann.</p> <p>Der <u>sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern</u> ist Gegenstand entsprechender fachgesetzlicher Vorschriften und Regelungen. Auf Ebene des Bebauungsplans besteht kein weiterer Regelungsbedarf.</p>
<p>Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. f BauGB)</p>	<p>Zur Nutzung erneuerbarer Energien sowie zur effizienten Nutzung von Energien werden auf Ebene des Bebauungsplans keine Festsetzungen getroffen, da durch die beabsichtigte Nutzung der Flächen im Plangebiet als öffentliche Verkehrsfläche keine Errichtung von Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energie vorgesehen sind.</p>

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
<p><u>Erhaltung der bestmöglichen Luftqualität</u> in Gebieten, in denen die durch Rechtsverordnung zur Erfüllung von Rechtsakten der Europäischen Union festgelegten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten werden (§ 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchst. h BauGB)</p> <p>Damit ist die Beachtung der bestmöglichen Luftqualität unabhängig der Frage der Einhaltung verschiedener Grenzwerte (z.B. 22. BImSchV und 39. BImSchV) gemeint.</p>	<p>Die Luftqualität wird durch die vorliegende Planung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt. Schutzwürdige Nutzungen sind von der Planung aufgrund der umgebenden freien Landschaft nur in geringfügigem Umfang betroffen.</p>

Umweltbelange aus § 1a BauGB

umweltbezogenes Ziel	Berücksichtigung in der Planung
<p><u>Bodenschutzklausel</u> (Abs. 1 Satz 1)</p>	<p>Die <u>Bodenschutzklausel</u> wird berücksichtigt, indem sich der aus den Festsetzungen ergebende Straßenverlauf weitgehend auf bereits zu Siedlungs- und Verkehrszwecken genutzte Flächen beschränkt. Die Bodenversiegelung wird durch die textliche Festsetzung TF 2 begrenzt. Im Ergebnis wird sich der Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet durch die Planrealisierung verringern.</p>
<p><u>Umwidmungssperrklausel</u> in Bezug auf landwirtschaftliche Flächen, Waldflächen und für Wohnzwecke genutzte Flächen (<u>Abs. 1 Satz 2</u>)</p>	<p><u>Flächen für Landwirtschaft oder für Wald</u> sind nicht betroffen.</p> <p>Für <u>Wohnzwecke genutzte Flächen</u> sind von der Planung nicht betroffen.</p>
<p><u>Klimaschutzklausel</u> (Abs. 5)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken • Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel 	<p><u>Klimaschutzklausel</u></p> <p>Der Klimaschutzklausel wird insoweit entsprochen, dass hierdurch die Erschließung von Siedlungsflächen als Gewerbegebiete bereits baulich genutzte Flächen planungsrechtlich gesichert wird. Durch den Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ und die Revitalisierung der Hangars südlich des Flugplatzes findet keine Erweiterung von Siedlungsflächen statt.</p>

	Weiterhin entstehen im kompletten Verlauf ein fahrbahnbegleitender Fußweg und Schutzstreifen für Radfahrer, sodass durch die Planung auch umweltfreundliche Mobilitätsformen gefördert werden.
--	--

1.3 Festlegung von Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

§ 2 Abs. 4 BauGB enthält die Aufforderung an die Gemeinde, für jeden Bauleitplan festzulegen, in welchem Umfang und Detaillierungsgrad die Ermittlung der Belange für die Abwägung erforderlich sind. Die Gemeinde entscheidet somit darüber, „was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplans angemessenerweise verlangt werden kann“.

Die Festlegung erfolgte für dieses Verfahren unter Mitwirkung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung nach § 4 Abs. 1 BauGB. Darüber hinaus sind eigene Erkenntnisse der Stadt Werneuchen in die Festlegung des Umfangs und Detaillierungsgrads der Umweltprüfung eingeflossen.

Folgende Schwerpunkte liegen der Umweltprüfung zugrunde:

- **Verkehrslärm:** Die Straße zu den Hangars, die das Gewerbegebiet an den Hangars südlich des Flugplatzes mit der Alten Hirschfelder Straße und der Freienwalder Straße (B 158) verbindet, wird mittelbar zusätzlichen Verkehr und entsprechende Verkehrslärmemissionen auslösen. Die Schallimmissionen an den schutzwürdigen Nutzungen (Wohnen) entlang der Freienwalder Straße, insbesondere im Bereich des Kreisverkehrs sind gutachterlich zu untersuchen, im Rahmen des Umweltberichts zu bewerten und in der Gesamtabwägung angemessen zu berücksichtigen.
- **Wasser:** Das Plangebiet liegt größtenteils innerhalb der Zone III des festgesetzten Wasserschutzgebiets WW Werneuchen vom 11.12.2017. Die Schutzvorschriften der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebiets WW Werneuchen sind anhand der vorgesehenen Planung zu prüfen und zu bewerten.
- **Boden:** Die Planung sieht die Errichtung einer Straße vor, wodurch substanzielle Auswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten sind.
- **Fläche:** Durch die Planung werden neben den bereits versiegelten Flächen des Taxiways zusätzliche bislang unversiegelte Flächen in Anspruch genommen.
- **Flora / Fauna:** Die Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen für die Errichtung von Straßen und Fußwegen sorgt für eine Reduzierung des Lebensraums für Pflanzen und Tiere. Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Flora und Fauna sind gutachterlich zu untersuchen. Die Eingriffe sind durch Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren; hier sind Bestand und

Planungsfall gegenüberzustellen und in die Abwägung einzustellen.
Die Belange des Artenschutzes und der Umgang mit geschützten
Biotopstrukturen sind zu berücksichtigen.

Die Umweltprüfung wird im weiteren Verfahren fortgeschrieben und um die Erkenntnisse ergänzt, die sich aus umweltbezogenen Stellungnahmen ergeben, die im Rahmen der Beteiligungsverfahren nach dem BauGB eingeholt werden.

2 BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN, DIE IN DER UMWELTPRÜFUNG ERMITTELT WURDEN

2.1 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den folgenden Gutachten/ umweltbezogenen Informationen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Im Zuge des Umweltberichts wurden ein landschaftsplanerischer Fachbeitrag von Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot erstellt, um die einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands und die Auswirkungen der Planung bezüglich der Schutzgüter Tiere und Pflanzen einschätzen zu können. Die dafür notwendigen Begehungen des Plangebiets fanden in der Vegetationsperiode 2020 statt. Neben den vorhandenen Biotoptypen wurden Vorkommen von Brutvögeln und Zauneidechsen kartiert und eine Potenzialabschätzung für Fledermäuse durchgeführt. Das Untersuchungsgebiet der Fauna umfasst einen circa 100 m breiten Korridor beiderseits des Plangebiets.

Die Pflanzenwelt ist durch landesweit sehr häufige Arten geprägt, die eine große Bandbreite verschiedener Standorte besiedeln können. Der Anteil ruderaler und nährstoffliebender Arten ist hoch. Nach der Bundesartenschutzverordnung besonders geschützte Pflanzenarten sind gering durch die Sand-Strohblume vertreten. Folgende Biotoptypen wurden identifiziert:

Biotop-code	Bezeichnung	m² ca.	Biotopwert
03 Anthropogene Rohbodenstandorte und Ruderalfluren			
0324402	Solidago canadensis-Bestände auf ruderalen Standorten, mit Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10-30%)	110	gering
03249	sonstige ruderale Staudenfluren	830	gering

05 Gras- und Staudenfluren			
05113201	ruderales Wiese, artenarme Ausprägung (Gehölzdeckung < 10%)	4.840	gering
05162 *	artenarmer Zier-/Parkrasen	560	gering
07 Laubgebüsch, Feldgehölze, Alleen, Baumreihen und Baumgruppen			
07102/ 03249	Laubgebüsch frischer Standorte (heimische/ nicht heimische Arten) im Komplex mit sonstigen ruderalen Staudenfluren	300	gering bis mittel
0714212	Baumreihen, mehr oder weniger geschlossen und in gesundem Zustand, überwiegend heimische Baumarten, überwiegend mittleres Alter (> 10 Jahre)	1.260	mittel
08 Wälder und Forsten			
082828	Vorwälder frischer Standorte, sonstige Baumarten	160	gering bis mittel
12 Bebaute Gebiete, Verkehrsanlagen und Sonderflächen			
12260 *	Einzel- und Reihenhausbebauung	110	gering
1261222	Straßen mit Asphalt- oder Betondecken ohne bewachsenen Mittelstreifen, ohne Baumbestand	18.610	ohne
12652	Weg mit wasserdurchlässiger Befestigung	100	ohne
12720	Aufschüttungen und Abgrabungen (Erdwälle)	200	gering
Summe		27.080	

Im nördlichen Plangebiet unterliegen insgesamt 27 Bäume der Baumschutzsatzung des Landkreises Barnim und stellen folglich geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne des § 29 BNatSchG dar. Darüber hinaus befinden sich ca. 30 junge Eichen entlang des Taxiways knapp innerhalb des Plangebietes. Die mit Sicherheit angepflanzten Bäume weisen geringe Stammumfänge zwischen 30 und 45 cm auf und sind vollständig oder teilweise als Ersatzpflanzungen nach § 2 Abs. 2 Satz 3 BarBaumSchV 2014 geschützt. Die kartierten Lebensräume sind im Naturraum sehr häufig. Es handelt sich ausschließlich um naturraumunspecifische, ungefährdete Pflanzengesellschaften aus weit verbreiteten Arten. Das Kriterium „Gefährdung/ Seltenheit“ ist daher für alle Biotoptypen mit „gering“ zu bewerten.

Insgesamt wurden im erweiterten Untersuchungsgebiet 45 Brutvogelarten nachgewiesen. Es handelt sich überwiegend um Bodenbrüter der offenen bis halboffenen Landschaft oder Freibrüter im Baum- oder Strauchbestand, die ihre Nester in jedem Jahr neu anlegen. Mit Ausnahme des Steinschmätzers handelt es sich um landesweit häufige Arten bzw. Arten „mittlerer Häufigkeit“. Im Untersuchungsgebiet konnten keine Fledermausquartiere identifiziert werden. Die vorhandenen Strukturen bieten ein sehr geringes Quartierpotenzial, jedoch ist ein Vorkommen nicht gänzlich auszuschließen. An mehreren Stellen des Untersuchungsraumes wurden Zauneidechsen nachgewiesen, ein Großteil davon im Bereich der Erdwälle zwischen dem Taxiway und dem Ende der Start- und Landebahn. Nördlich und südlich der Alten Hirschfelder Straße wurden einzelne Individuen nachgewiesen. Die

meisten Sichtungen gelangen außerhalb des Plangebietes (vgl. weiterführend Landschaftsplanerischer Fachbeitrag, Kap. 2.5).



Abb. 1: Taxiway, Blick Richtung Süden.
Quelle: Bildarchiv Plan und Recht GmbH



Abb. 2: Kreuzungsbereich Zu den Hangars/Alte Hirschfelder Straße, Blick Richtung Norden.
Quelle: Bildarchiv Plan und Recht GmbH

Im Rahmen der Aufstellung eines Bebauungsplans ist nachzuweisen, dass die Umsetzung der Planung nicht an den artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) scheitern kann. Nach § 44 (1) BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3),
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Ein Bebauungsplan verstößt zwar selbst nicht gegen den Artenschutz, jedoch kann seine Umsetzung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände auslösen. In diesem Fall wäre der Bebauungsplan in letzter Konsequenz nicht vollziehbar und damit im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich (d.h. seine Aufstellung unzulässig), sofern nicht die Voraussetzungen für eine artenschutzrechtliche Ausnahme vorliegen.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Im Bereich der Alten Hirschfelder Straße sind moderate planbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Pflanzen und Tiere zu erwarten. Die vorgesehene Trassierung des fahrbahnbegleitenden Gehwegs führt in geringem Umfang zum Verlust von Biotopen mit geringem bzw. mittlerem Wert in einem Umfang von 320 m². Dieser Biotopverlust ist jedoch

lokal auf einen schmalen Streifen begrenzt; die außerhalb des Plangebiets gelegenen Bereiche der Biotopie bleiben erhalten. Zur Durchführung der Planung ist die Fällung von voraussichtlich acht Bäumen erforderlich, die nach der Baumschutzsatzung des Landkreises Barnim geschützt sind.

Im Bereich der Straße „Zu den Hangars“ beschränken sich die baulichen Maßnahmen weitgehend auf die versiegelten Flächen des Taxiways. In dessen Randbereichen kommt es geringfügig zum Verlust von Biotopen, die jedoch nur einen geringen naturschutzfachlichen Wert besitzen. Durch den Biotopverlust gehen Lebensräume der Zauneidechse sowie mehrerer Vogelarten wie dem Bluthänfling und dem Neuntöter verloren. Es ist zu erwarten, dass ein Revier des Steinschmätzers, das sich im Bereich des Taxiways östlich des Plangebiets befindet, baubedingt aufgegeben wird.

Im Zuge der Planrealisierung kommt es potentiell, bedingt durch die Zunahme des Verkehrs, zu Störwirkungen (Scheuchwirkungen) durch optische Reize (Licht, Bewegung) und die Anwesenheit von Radfahrern und Fußgängern. Des Weiteren entsteht ein bisher nicht vorhandenes (bzw. bisher sehr geringes) Kollisionsrisiko sowohl für Zauneidechsen als auch für Brutvögel mit dem motorisierten Verkehr. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung soll der fahrbahnbegleitende Fußweg voraussichtlich mit einer Beleuchtung versehen werden. Dies kann insbesondere zu Beeinträchtigungen bei Insekten kommen, die von künstlichen Lichtquellen angezogen werden.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Zur Vermeidung von Brutverlusten, Störungen des Brutgeschehens und zur Beachtung des Tötungsverbots hinsichtlich streng geschützter Arten sind sämtliche Fäll- und Rodungsarbeiten in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar durchzuführen (Bauzeitenregelung). Dies ist in § 39 Abs. 5 BNatSchG entsprechend geregelt. Sollen im Zeitraum vom 1. März bis 30. September Bäume und Gehölze gefällt werden, muss mittels Sichtung durch einen Fachgutachter ausgeschlossen werden, dass die Fällungen bzw. Rodungen zu Störungen der Reproduktion von Fledermäusen oder zu Störungen des Brutgeschehens von Vogelarten führen. Werden bei einer solchen Kontrolle Fledermausquartiere (auch Tagesverstecke) oder Niststätten von Höhlenbrütern (z.B. Meisen, Star) in zu fallenden Bäumen festgestellt, so muss für einen artspezifischen Ausgleich in Form von Ersatzquartieren im Verhältnis 2:1 gesorgt werden. Um Verletzungen und Tötungen bei Zauneidechsen zu verhindern, sind Maßnahmen vor Baubeginn sowie während der Bauzeit zu ergreifen (Folienzäune um das Baufeld, Abfangen der Tiere innerhalb des Baufeldes, vgl. V4 AFB, V5 AFB). Die abgefangenen Zauneidechsen sind auf der Fläche anzusiedeln, die im Bebauungsplan als Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung „B“ festgesetzt ist. Gemäß der textlichen Festsetzung TF 5 ist innerhalb dieser Fläche ein Lebensraum für Reptilien zu entwickeln und mit Habitatstrukturen anzureichern (CEF 2). Biotopverluste sind entsprechend auf einer Fläche von insgesamt 415 m² auszugleichen (CEF 1). Nach der textlichen Festsetzung TF 3 ist innerhalb der Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft mit der Bezeichnung „A“ eine mindestens 300 m² große Strauchfläche aus heimischen Straucharten

anzulegen, hierbei sind die Arten der Pflanzliste A zu verwenden. Da eine Kompensation der zu erwartenden Biotopverluste innerhalb des Plangebiets nicht vollumfänglich realisiert werden kann, werden im Flächenpool „Streuobstwiese Forstrevier Eiserbude“ weitere Strauchpflanzungen auf 120 m² vorgenommen.

Für den Steinschmätzer sind vier Habitatstrukturen als Ausgleich für den zu erwartenden Verlust eines straßennahen Reviers anzulegen (CEF 3). Diese Ersatzmaßnahme soll an vier, aus fachgutachterlicher Sicht geeigneten Standorten durch die Herstellung von Steinhaufen westlich des Plangebiets auf Flächen der Wildfarm Werneuchen realisiert werden. Die Standorte sind der folgenden Abbildung zu entnehmen (vgl. ferner die Ausführungen zur CEF 3 im Landschaftsplanerischen Fachbeitrag und Artenschutzfachbeitrag).

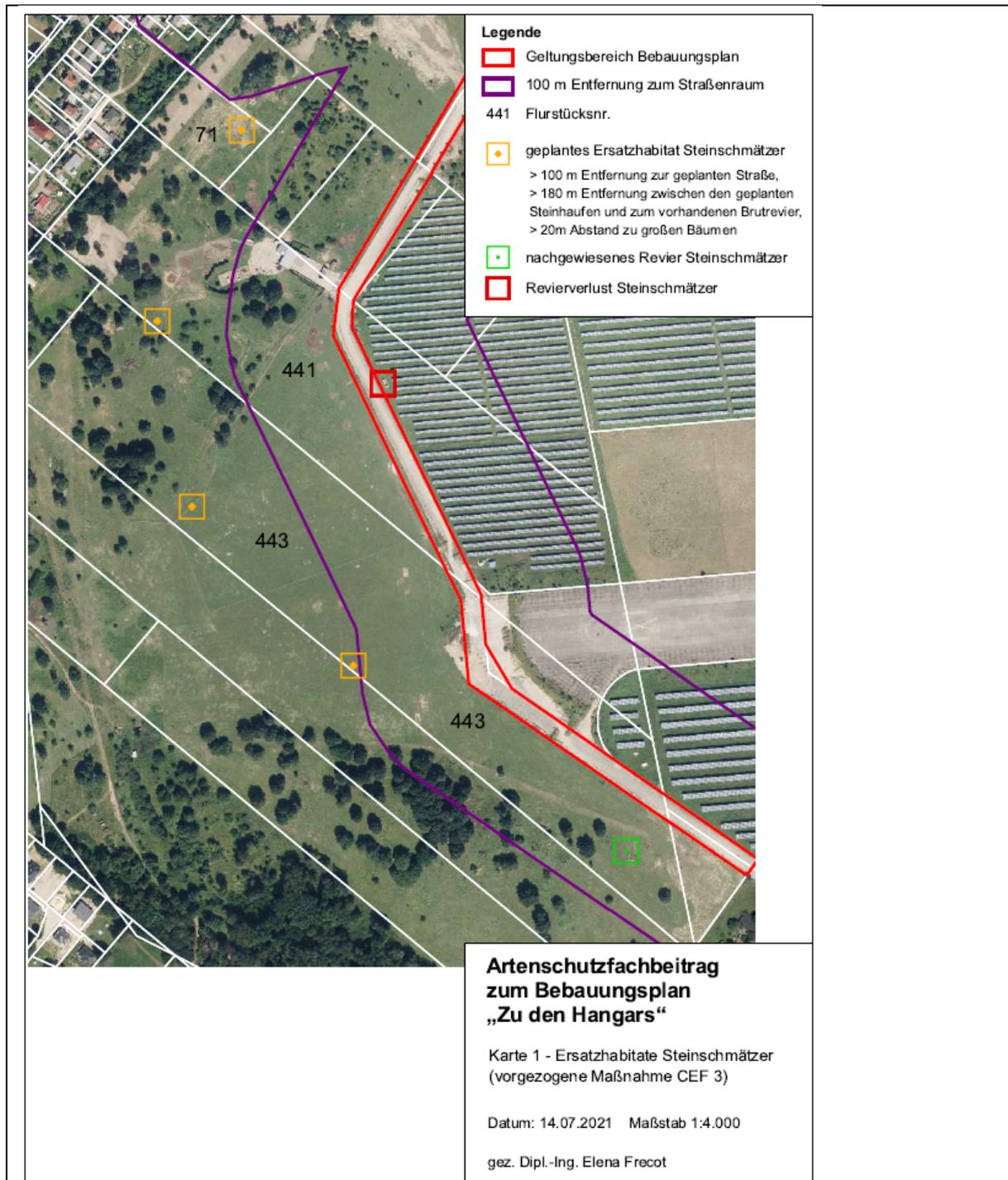


Abb. 3: Ersatzhabitate Steinschmätzer (Quelle: Dipl.-Ing. Elena Frecot)

Für die Herstellung und erforderliche Pflege der Ersatzhabitate zeichnet die Stadt Werneuchen verantwortlich. Die Durchführung dieser Maßnahmen auf privaten Flächen außerhalb des Plangebiets wird vertraglich gesichert. Eine entsprechende Vorabstimmung zwischen der Stadt Werneuchen und dem Eigentümer/Pächter ist erfolgt.

Die Auswirkungen der zusätzlichen Lichtemissionen durch Gehwegbeleuchtung und im Sinne einer worst-case-Betrachtung durch Straßenbeleuchtung sind zu vermeiden bzw. zu minimieren (V7 AFB). Die Beleuchtung soll daher nur im für die Verkehrssicherheit

erforderlichen Umfang installiert werden. Einschlägig ist unter anderem die Lichtleitlinie des Landes Brandenburg. Die folgenden Möglichkeiten zur Vermeidung bzw. Minimierung von negativen Auswirkungen auf Insekten sind im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen:

- Vergrößerung der Abstände zwischen den Lichtpunkten,
- Verwendung von Leuchten ohne Abstrahlung nach oben bzw. möglichst geringe Abstrahlung nach oben,
- Verwendung vollständig geschlossener, staubdichter Leuchten,
- Hinsichtlich des Lichtspektrums sind vorzugsweise Natriumdampf-Niederdrucklampen oder an zweiter Stelle Natriumdampf-Hochdrucklampen zu verwenden. Bei Verwendung von LED-Leuchten sind nur solche mit warmweißer oder neutralweißer Lichtfarbe (mit geringen Blauanteilen und einer Farbtemperatur von 2.000-3.000 Kelvin) zulässig.
- Bedarfszuschaltung,
- Nachtabsenkung der Leuchtintensität oder
- Nachtabstimmung im Zeitraum ohne Kundenverkehr der Gewerbegebiete,
- Standortangepasste Wahl der Lichtfarbe (angepasste Beleuchtungskonzepte).

Die Einzelheiten werden auf der Ebene der Fach- und Ausführungsplanung getroffen. Nach Auskunft der Stadtverwaltung werden bei zeitlich begrenzten oder nur geringen Frequentierungen reduzierte Beleuchtungskonzepte umgesetzt.

Für die artenschutzrechtlich getroffenen Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen (V1 AFB bis V7 AFB sowie CEF 1 bis CEF 3) ist eine umweltfachliche Baubegleitung erforderlich.

Im Zusammenhang mit der Bauausführung ist der Baumschutz (Wurzelschutz, Stammschutz) gemäß DIN 18920 zu beachten. Für die nach der Baumschutzsatzung geschützten Bäume, die im Zuge der Planrealisierung gefällt werden müssen, sind nach der textlichen Festsetzung TF 4 mindestens 12 Ersatzpflanzungen vorzunehmen.

Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)

Im Zuge der Planrealisierung sind Beeinträchtigungen auf Flora und Fauna zu erwarten, jedoch aufgrund der Wertigkeit der vorhandenen Biotoptypen als moderat zu bewerten. Die Straßenführung folgt dem bereits versiegelten Taxiway, wodurch die Beeinträchtigung der Planung auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen verringert werden. Durch die Bauzeitenregelung, die Schaffung von Ersatzhabitaten und dem Ausgleich der abgängigen Bäume werden die mit der Planrealisierung einhergehenden negativen Folgen verringert bzw. ausgeglichen, weiterhin ist die betroffene Zauneidechsenpopulation vor Beginn der Bauarbeiten in das Ersatzhabitat umzusiedeln.

Durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Verringerungs- und Ausgleichsmaßnahmen wird vermieden, dass durch die Planung artenschutzrechtliche Verbotstatbestände ausgelöst werden, die dem Planvollzug entgegenstehen.

2.2 Schutzgut Fläche

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung 2018 hat das Ziel festgelegt, den Flächenverbrauch bis 2030 auf 30 ha pro Tag zu begrenzen. Nach dem Klimaschutzplan 2050 soll durch die Flächenkreislaufwirtschaft netto gesehen keine neue Flächeninanspruchnahme mehr erfolgen. Vor diesem Hintergrund wird das Schutzgut Fläche bewertet.

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)
Planbereich umfasst weitgehend bereits versiegelte Flächen. Große Teile des Plangebiets entlang der Alten Hirschfelder Straße werden bereits gegenwärtig als Verkehrsfläche genutzt. Der Taxiway ist großzügig mit Betonplatten versiegelt. Durch die Begrenzung des Geltungsbereichs wird weitestgehend auf Flächen zugegriffen, die gegenwärtig für Siedlungs- und Verkehrszwecke beansprucht werden. Nur in geringem Umfang werden angrenzende Freiräume in Anspruch genommen.
Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“
Ein Großteil der Flächen im Plangebiet ist bereits versiegelt, durch die Planung werden diese sinnvoll (nach-)genutzt. Es werden im Zuge der Planrealisierung in geringem Umfang Flächen in Anspruch genommen, die bislang nicht zu Siedlungs- und Verkehrszwecken genutzt werden. Auf der anderen Seite werden mehr Flächen entsiegelt als neu versiegelt.
Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen
Im Zuge der Abwägung hat sich die der Planung zugrunde liegende Trassierung als Vorzugsvariante herausgestellt. Durch den Verlauf auf überwiegend bereits anthropogen überformten Flächen werden negative Beeinträchtigungen auf das nicht vermehrbare Schutzgut Fläche weitestgehend vermieden. Ansonsten sind keine Maßnahmen vorgesehen. Im Vergleich zu anderen untersuchten Alternativen ist der Anteil der in Anspruch genommenen unversiegelten Fläche geringer.
Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)
Durch die Abgrenzung des Plangebiets wird eine Flächenneuanspruchnahme weitgehend vermieden. Somit sind mit der Planung keine erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Fläche verbunden. Die Planung sichert die Erschließung des eingeschränkten Gewerbegebiets südlich des Flugplatzes, wodurch die dort befindlichen Hangars als Maßnahme der Innenentwicklung einer adäquaten Nutzung zugeführt werden. Ohne den Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ könnte dieses Gebiet aufgrund der nicht gesicherten Erschließung nicht vollumfänglich entwickelt werden.

2.3 Schutzgut Boden

Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Boden wurde auf folgende Unterlagen zurückgegriffen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, BLDAM-Geoportal, <https://gis-bldam-brandenburg.de/kvwmap/index.php>, Zugriff am 22.06.2021
- Landkreis Barnim, Stellungnahme der unteren Bodenschutzbehörde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.03.2020

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Im Plangebiet sind natürlicherweise Braunerden-Fahlerden ohne Grundwasser- oder Stauwassereinfluss vorhanden. Funktionen von besonderer Bedeutung (z.B. Böden mit überdurchschnittlich hoher natürlicher Bodenfruchtbarkeit; seltene Bodentypen) sind im Plangebiet nicht vorhanden. Durch die Nutzung in der Vergangenheit sind die Böden im Plangebiet anthropogen geprägt. Die IST-Versiegelung beträgt gemäß Vermessungsdaten im Plangebiet 18.612 m². Der Anteil versiegelter Flächen liegt im Geltungsbereich somit bei 68,7 %.

Vorbelastungen der nicht bereits versiegelten Böden sind beiderseits der Alten Hirschfelder Straße und des Betonplattenwegs (Taxiway) anzunehmen, unter anderem mit randlichen Akkumulationen von Nähr- und Schadstoffen aus Fahrzeugemissionen und Reifenabrieb. Im Bereich von unversiegelten Zufahrten und häufig genutzten Stellflächen für Fahrzeuge kommt es zu Bodenverdichtungen.

Aufgrund der historischen militärischen Nutzung des Plangebiets ist von einer Vorbelastung auszugehen, weshalb die Fläche im Altlastenkataster des Landkreises Barnim als Altlastenverdachtsfläche „02 FRAN 112 C Flugplatz Werneuchen“ geführt wird.

Bewertung

Nach § 2 Abs. 2 des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG) erfüllt der Boden im Sinne dieses Gesetzes natürliche Funktionen als

- a) Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen,
- b) Bestandteil des Naturhaushalts, insbesondere mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen,
- c) Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften, insbesondere auch zum Schutz des Grundwassers,

sowie Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte.

Hinzu kommen Nutzungsfunktionen als Rohstofflagerstätte, Flächen für Siedlung und Erholung, Standort für land- und forstwirtschaftliche Nutzung sowie Standort sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung.

In einem Großteil des Plangebiets sind die Böden durch die Alte Hirschfelder Straße und insbesondere den Taxiway bereits anthropogen stark überformt und die natürlichen Bodenfunktionen durch die Versiegelung beeinträchtigt.

Bei der Bewertung der natürlichen Bodenfunktionen sind i.d.R. die Puffer- und Speicherfunktion, der Natürlichkeitsgrad und das Biotopentwicklungspotenzial zu betrachten. Für das Plangebiet sind die Kriterien „Natürlichkeitsgrad“ und „Biotopentwicklungspotenzial“ aufgrund der vorhandenen Überprägungen nicht relevant. Die Puffer- und Speicherfunktion der nicht versiegelten Böden ist aufgrund der vorherrschenden Sande gering ausgeprägt.

Eine besondere Funktion des Bodens als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte ist nicht ersichtlich, Bodendenkmale nach dem Geoportal des Landesdenkmalamts nicht bekannt.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Die Ressource Boden ist wie das Schutzgut Fläche nicht nachhaltig verfügbar. Im Zuge der Planrealisierung wird zusätzlicher Boden in Anspruch genommen, gleichzeitig kommt es gebietsweise durch den Abbruch des Taxiways zu Entsiegelungen. Im Ergebnis nimmt der Anteil der versiegelten Fläche im Plangebiet durch die Planrealisierung ab.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Die beim Abbruch des Taxiways anfallenden Materialien sind als Abfälle im Sinne des § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetzes zu verstehen. Die Bestimmungen des Kreislaufwirtschaftsgesetzes sind bei der Umsetzung der Planung zu beachten.

Die Fachplanung sieht das Anlegen von Mulden vor, um die auf den versiegelten Flächen anfallenden Niederschläge im Plangebiet zu versickern. Somit werden durch die Planrealisierung hervorgerufenen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen verringert. Durch die ordnungsgemäße Errichtung der Straße nach den aktuellen Bestimmungen der relevanten Vorschriften werden Eingriffe in Schutzgut Boden möglichst geringfügig gehalten.

Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)

Im Zuge der Planrealisierung kommt es zu Eingriffen in das Schutzgut Boden. Durch die Planung werden die baulichen Maßnahmen im Wesentlichen auf anthropogen geprägte Bereiche gelenkt, in denen die Bodenfunktionen etwa durch Versiegelungen bereits

beeinträchtigt sind. Aufgrund der Vorbelastung sind die Eingriffe nicht als erheblich in Bezug auf das Schutzgut Boden einzuschätzen.

2.4 Schutzgut Wasser

Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Wasser wurde auf folgende Unterlagen zurückgegriffen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- Land Brandenburg, Geodienst „Auskunftsplattform Wasser“: <https://apw.brandenburg.de/>, Zugriff am 22.06.2021

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Im Plangebiet sind keine Oberflächengewässer vorhanden, Belange des Hochwasserschutzes werden nicht berührt. Teile des Plangebiets befinden sich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Werneuchen, was in der Planzeichnung nachrichtlich übernommen ist.

Die Böden im Plangebiet besitzen eine hohe Wasserdurchlässigkeit ohne Grundwassereinfluss. Der oberste Grundwasserleiter befindet sich im Bereich der Alten Hirschfelder Straße > 4 m und im übrigen Bereich > 7 m unter der Geländeoberfläche. Es besteht eine mittlere Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen. Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (z.B. naturnahe Oberflächengewässer; Bereiche mit überdurchschnittlicher Grundwasserneubildung; Bereiche mit oberflächennahem Grundwasser) sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Durch den bereits gegenwärtig hohen Versiegelungsgrad ist die Versickerungsfähigkeit der Böden im Plangebiet eingeschränkt. Dies gilt insbesondere für den Taxiway, der flächig mit Betonplatten versiegelt ist.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Die mit der Planrealisierung verbundenen Eingriffe in den Wasserhaushalt sind gering. Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan kommt es netto zu einer Verringerung der versiegelten Fläche, was positive Effekte auf die Niederschlagsversickerung hat. Die anzupflanzenden Bäume haben zudem einen positiven Einfluss auf den Wasserrückhalt im Plangebiet.

Die Schutzvorschriften des Wasserschutzgebiets werden bei einer ordnungsgemäßen Bauausführung nach dem Stand der Technik gewahrt. Die nachhaltige Verfügbarkeit der Ressource Wasser wird durch die Planung nicht beeinträchtigt.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Im Zuge der Bauausführung sind die einschlägigen Vorschriften und Regelwerke zu beachten bzw. zu berücksichtigen, um das Ausmaß der Eingriffe in das Schutzgut zu verringern.

Das anfallende Niederschlagswasser wird in straßenbegleitenden Mulden versickert, die anstehenden Böden sind dazu geeignet. Dies hat positive Auswirkungen auf die Versickerungsfähigkeit im Plangebiet. Durch das Anpflanzen von Straßenbäumen wird die Retentionsfähigkeit des Bodens verbessert. Beide Maßnahmen verringern die mit der Planung verbundenen Eingriffe auf das Schutzgut Wasser beziehungsweise gleichen diese aus.

Die Niederschlagsentwässerung ist unter Berücksichtigung der Anforderungen der Bekanntmachungsanordnung zur Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes WW Werneuchen auszulegen. Aus § 3 Nr. 46 Schutzgebietsverordnung WW Werneuchen ergibt sich, dass im Zuge der Planungsrealisierung eine wasserrechtliche Erlaubnis zur Versickerung des Niederschlagswassers zu beantragen ist. Bei der Bauausführung sind die Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wasserschutzgebieten RiStWag in der aktuellen Fassung zu berücksichtigen.

Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)

Durch die geplanten Maßnahmen werden die Eingriffe in das Schutzgut Wasser ausgeglichen. Somit sind im Ergebnis keine Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser festzustellen.

2.5 Schutzgut Klima / Luft

Beschreibung der verwendeten Methodik und etwaiger Schwierigkeiten

Für die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Klima/Luft wurde auf folgende Unterlagen zurückgegriffen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“ in Werneuchen, Stand 08.04.2020
- Landesamt für Umwelt, Technischer Umweltschutz 2, Stellungnahme vom 05.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Das Untersuchungsgebiet besitzt keine besondere Bedeutung für das Schutzgut und keine klimatische Ausgleichsfunktion für angrenzende Flächen.

Das Lokalklima ist im Geltungsbereich und seiner nahen Umgebung günstig ausgeprägt. Durch den weitläufig offenen Charakter ist die Durchlüftung gut. Entlang der Alten Hirschfelder Straße tragen begleitende Baumbestände zu einem günstigen Lokalklima bei. Im Abschnitt des Taxiways ist das örtliche Klima durch die versiegelten Flächen geprägt, hier kommt es lokal begrenzt zu sommerlichen Aufheizungseffekten. Die entlang des Taxiways vorhandenen jungen Bäume besitzen aufgrund ihrer kleinen Kronen noch keinen ausgleichenden Effekt hinsichtlich Temperatur, Luftfeuchte und Staubbinding.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (z.B. großflächige Kaltluftentstehungsgebiete; Luftaustauschbahnen zwischen Gebieten unterschiedlicher Belastungen; großflächige, das Klima begünstigende Gehölzbestände) sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.

Hinsichtlich der Luftqualität bestehen entlang des Taxiways keine Vorbelastungen, da die Durchfahrt für den öffentlichen Verkehr nicht möglich ist. Die Vorbelastung entlang der Alten Hirschfelder Straße ist aufgrund der gegenwärtigen Verkehrsmenge als gering einzustufen, wobei aufgrund der anliegenden Gewerbegebiete ein hoher Schwerverkehrsanteil von über 20 % besteht (vgl. Verkehrstechnische Untersuchung, Kap. 2.3.2).

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Negative Auswirkungen auf das Lokalklima der Umgebung treten nicht ein. Im Zuge der Planrealisierung sollen keine Bauwerke errichtet werden, sodass der Luftaustausch nicht beeinträchtigt wird. Die Versiegelung neuer Flächen wird aufgrund der Lage im Gemeindegebiet das Schutzgut Klima nicht beeinträchtigen, da der Anteil der versiegelten Flächen im Plangebiet aufgrund der textlichen Festsetzung TF 2 netto abnimmt.

Die Baumaßnahmen und die Inbetriebnahme der Erschließung des eingeschränkten Gewerbegebiets Hangars Werneuchen gehen mit dem Ausstoß zusätzlicher Luftschadstoffe einher. Es werden bis zu 8.400 tägliche Fahrzeugbewegungen mit einem Schwerverkehrsanteil von 3 % prognostiziert (Worst-Case). Im äußersten Nordwesten des Plangebiets, im Kreuzungsbereich Alte Hirschfelder Straße/Freienwalder Straße, grenzen an das Plangebiet einzelne schutzwürdige Nutzungen in Form von Wohnhäusern an, weitere Wohn- oder Mischgebiete werden nicht berührt. Die prognostizierten Verkehrszahlen bewegen sich jedoch in einem Bereich, der keine maßgeblichen Beeinträchtigungen der Luftqualität zur Folge hat. Das Landesamt für Umwelt teilte im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung mit, dass nicht die Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte der Verordnung über die Luftqualitätsstandards (39. BImSchV) besteht.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Es sind keine Maßnahmen erforderlich. Die anzupflanzenden Straßenbäume haben jedoch positive Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima und Luft.

Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)

Es sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft zu erwarten.
--

2.6 Wirkungsgefüge zwischen den Schutzgütern Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft und Klima

Mit der Umsetzung der Planung sind nicht nur Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter verbunden, es wird auch das Wirkungsgefüge der Schutzgüter insgesamt berührt. Welche Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern zu erwarten sind, die letztendlich Auswirkungen auf das gesamte Wirkungsgefüge haben, ist Kapitel 2.12 „Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern“ zu entnehmen.

2.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft / Landschaftsbild

Für die nachfolgenden Ausführungen zum Schutzgut Landschaft/Landschaftsbild wurde auf folgende Unterlagen zurückgegriffen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- eigene Erhebungen

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Entlang der Alten Hirschfelder Straße ist das Landschaftsbild außerhalb des Plangebiets durch Siedlungseinflüsse (Gewerbe, Einzelhausbebauung mit Gärten) geprägt. Der Bereich nördlich der Straße ist offen und gering strukturiert, die Südseite der Straße ist durch eine dichte Baumreihe aus unterschiedlichen Baumarten geprägt.
--

In den übrigen Teilen des Plangebietes sind Landschaft und Landschaftsbild durch offene Landschaften (Wiesenbrachen, Weideland) sowie durch die technische Anmutung der angrenzenden Freiflächenphotovoltaikanlagen geprägt. Die (halb-)offene Landschaft westlich des Taxiways ist in unterschiedlichem Maß durch Baum- und Strauchgruppen sowie Einzelbäume gegliedert.

Wert- und Funktionselemente besonderer Bedeutung (z.B. alte Alleen, markante Solitäräume, Landschaftsräume mit besonderem Relief) sind nicht vorhanden.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Das Orts- und Landschaftsbild wird nicht beeinträchtigt. Die zu errichtende Straße verläuft überwiegend auf dem Taxiway. Es ist keine Errichtung von Gebäuden vorgesehen.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Keine Maßnahmen erforderlich. Im Bereich der Straße „Zu den Hangars“ werden weiterhin im Zuge der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen straßenbegleitend Bäume gepflanzt.

Bewertung der Entwicklung (insbesondere: Verursacht die Durchführung der Planung erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes?)

Die Umsetzung der Planung hat keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut Orts- und Landschaftsbild. Mit dem Anpflanzen zusätzlicher Bäume im Bereich der Straße „Zu den Hangars“ sind positive Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild verbunden.

2.8 Auswirkungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den folgenden Gutachten/umweltbezogenen Informationen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Die biologische Vielfalt im Untersuchungsgebiet ist hinsichtlich der untersuchten Gruppen der Tierwelt in mittlerem Maß ausgeprägt. Im Hinblick auf die Pflanzenwelt (Gefäßpflanzen, Gehölze) ist die Vielfalt als unterdurchschnittlich zu bewerten. Auf die Ausführungen zu den Schutzgütern Tiere und Pflanzen wird verwiesen.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Eine potenzielle Betroffenheit des Schutzgutes besteht geringfügig südlich der Alten Hirschfelder Straße. Im Zuge der Planrealisierung kommt es zu Eingriffen in den Baum- und Buschbestand, was zu einem Lebensraumverlust einiger Tierarten führt (vgl. Ausführungen zum Schutzgut Tiere und Pflanzen).

Die nachhaltige Verfügbarkeit der „Ressource biologische Vielfalt“ wird jedoch nicht zuletzt aufgrund der positiven Versiegelungsbilanz und der vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen nicht beeinträchtigt. Erhebliche Auswirkungen im Plangebiet sind somit nicht zu erkennen.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Es sind verschiedene Maßnahmen zum Ausgleich der Eingriffe vorgesehen, damit durch die Planung keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst werden (vgl. Kapitel 2.1). Diese tragen auch zur Verringerung der mit der Planrealisierung einhergehenden Beeinträchtigungen auf das Schutzgut biologische Vielfalt bei.

2.9 Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete (soweit Erhaltungsziele und Schutzzwecke betroffen sind)

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den folgenden Gutachten/umweltbezogenen Informationen:

- Bundesamt für Naturschutz, Geodatendienst Schutzgebiete in Deutschland, <https://geodienste.bfn.de/schutzgebiete?lang=de>, Zugriff am 22.06.2021.

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Innerhalb des Plangebiets befinden sich keine Natura 2000-Gebiete. Das nächstgelegene FFH-Gebiet „Langes Elsenfließ und Wegendorfer Mühlenfließ“ befindet sich circa 1.8 km Luftlinie vom Plangebiet entfernt.
--

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“
--

Mit der Planung werden keine Erhaltungsziele und Schutzzwecke von Natura 2000-Gebieten berührt.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Nicht erforderlich.

2.10 Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit / Bevölkerung

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den folgenden Gutachten/umweltbezogenen Informationen:

- Acouplan Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“: Schalltechnische Untersuchung Stand 02.06.2021
- Landesamt für Umwelt, Technischer Umweltschutz 2, Stellungnahme vom 05.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung
- DIN 18005, Teil 1, Schallschutz im Städtebau

Erholung

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)
Das Plangebiet ist gegenwärtig zum Teil nicht öffentlich zugänglich und erfüllt keine Erholungsfunktion.
Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“
Mit der Planrealisierung gehen keine negativen Auswirkungen im Zusammenhang mit diesem Schutzgut einher, da das Plangebiet keine Erholungsfunktion besitzt.
Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen
Nicht erforderlich.

Lärmemissionen (vgl. Nr. 2b) cc) der Anlage 1 zum BauGB)

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)
Nur im äußersten Nordwesten des Plangebiets, im Kreuzungsbereich Alte Hirschfelder Straße/Freienwalder Straße, sind in der Umgebung schutzwürdige Nutzungen in Form von mehreren Wohngebäuden vorhanden. Im weiteren Verlauf der Freienwalder Straße/B 158 gibt es in Entfernung zum Plangebiet weitere Wohnnutzungen. Von der Alten Hirschfelder Straße gehen bereits gegenwärtig Lärmemissionen aus.
Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“
Die mit der Planrealisierung verbundenen Abriss- und Bauarbeiten gehen temporär mit Lärmemissionen einher. Aufgrund der überwiegend großen Entfernung zur nächstgelegenen schutzwürdigen Nutzung in Form der Wohnbebauung im Kreuzungsbereich Freienwalder Straße / Alte Hirschfelder Straße sind auf Ebene des Bebauungsplans keine erheblichen Auswirkungen zu erwarten.
Die zu erwartenden Geräuschemissionen für den Betrieb wurden prognostiziert und nach den Kriterien der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV und nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau bewertet. Für die Berechnungen wird die Richtlinie RLS-90 zugrunde gelegt. Zwar ist am 01.03.2021 die 2. BImSchV16ÄndV in Kraft getreten, die für die Berechnung der Beurteilungspegel von Straßen die Richtlinie RLS-19 vorschreibt. Nach Auskunft des LfU Brandenburg kann jedoch für Bebauungspläne, deren Aufstellungsbeschluss vor dem 01.03.2021 erfolgt ist, die RLS-90 verwendet werden. Dies ist vorliegend der Fall. Nach Abstimmung mit der Stadt Werneuchen erfolgte die Berechnung daher auf der Grundlage der RLS-90.
Die Straße „Zu den Hangars“ stellt außerhalb der Anschlussbereiche in die Alte Hirschfelder Straße einen Neubau dar, für den die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten. Bei der Umgestaltung des nördlichen Anschlussbereiches und der Alten Hirschfelder Straße zwischen dem Kreisverkehr an der B 158 und dem Abzweig zur Straße „Zu den Hangars“

handelt es sich nicht um eine Neubaumaßnahme und auch nicht um einen erheblichen baulichen Eingriff in bestehende Verkehrswege. In diesem Bereich ist § 16. BImSchV nicht unmittelbar einschlägig. In der Alten Hirschfelder Straße erfolgt hilfsweise eine Betrachtung möglicher Lärmkonflikte unter Anwendung der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau.

Die Ergebnisse der Beurteilung nach der 16. BImSchV für die Errichtung der Straße „Zu den Hangars“ weisen an den nächstgelegenen Immissionspunkten in Form der Wohnbebauung an der Alten Hirschfelder Str. und Freienwalder Straße Beurteilungspegel von $L_{r,Tag} < 40$ dB(A) und $L_{r,Nacht} < 33$ dB(A) nach. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von tags 64 dB(A) und nachts 54 dB(A) werden deutlich eingehalten.

Die Ergebnisse der Beurteilung nach der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau für die gesamte Planung weisen an den Immissionspunkten in Form der Wohnbebauung an der Alten Hirschfelder Straße und Freienwalder Straße Beurteilungspegel für die Szenarien Bestand, Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall aus. Zugrunde gelegt wird die den Szenarien zugeordnete Verkehrsbelastung aus der verkehrstechnischen Untersuchung (Stand: April 2020).

Prognose-Nullfall: Bestehendes Verkehrsaufkommen mit dem zusätzlichen Verkehr der vollständig entwickelten Bauvorhaben im Umfeld sowie der prognostizierten Verkehrsbelastung der Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg.

Prognose-Planfall: Auf den Prognose-Nullfall aufbauend wird der Einfluss der geplanten zusätzlichen Straßenverbindung ermittelt.

Im Ergebnis wird eine Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau für Mischgebiete (60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts) im Bestand und den beiden Prognose-Szenarien erkennbar.

Die Pegelerhöhungen zwischen Bestand und Prognose-Nullfall betragen bis zu 0,5 dB(A). Die Pegelerhöhungen zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall betragen bis zu 4,2 dB(A). Die stärksten Pegelerhöhungen ergeben sich am IO 3a. Am Tage sind Lärmwerte von ca. 64 bis 66 dB(A) an den Immissionsorten zu erwarten, in der Nacht Lärmwerte von ca. 57 bis 59 dB(A).

Die Schwellenwerte der Gesundheitsgefährdung (70 dB(A) tags, 60 dB(A) nachts) werden in allen Szenarien und an allen Immissionspunkten unterschritten.

In Beiblatt 1 zur DIN 18005, Teil 1 – Schallschutz im Städtebau heißt es zur Problematik der Überschreitung der Orientierungswerte: *„In vorbelasteten Bereichen, insbesondere bei vorhandener Bebauung, bestehenden Verkehrswegen und Gemengelagen, lassen sich sie Orientierungswerte oft nicht einhalten.“*

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Im Rahmen der Abwägung sind Maßnahmen zur Lösung oder Minimierung von Lärmkonflikten zu prüfen. Dies erfolgt in Form einer Prüfkaskade mit folgenden Schritten: 1) Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG, 2) Aktive Schallschutzmaßnahmen, 3) Passive

Schallschutzmaßnahmen (in Anlehnung an den Berliner Leitfaden für Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung, Stand: September 2021, S. 76ff.).

Vorab wird klarstellend darauf hingewiesen, dass sich die Belastung mit Straßenlärm an den untersuchten Immissionsorten aus mehreren Straßenabschnitten herleitet, die teilweise außerhalb des Plangebiets liegen (Freienwalder Straße, Alte Hirschfelder Straße westlich des Kreisverkehrs, Kreisverkehr). Vorliegend ist auf die Verkehrslärmbelastung und potenzielle Minderungsmaßnahmen abzustellen, die der Straße zu den Hangars und der Alten Hirschfelder Straße zuzuordnen sind.

Schritt 1: Dem Trennungsgrundsatz nach § 50 BImSchG wurde vorliegend entsprochen, indem eine Alternativenprüfung durchgeführt und ein immissionschutzrechtlich möglichst schonender Trassenverlauf ermittelt wurde.

Schritt 2: Im Rahmen einer fachgutachterlichen Stellungnahme zu möglichen aktiven Schallminderungsmaßnahmen auf dem Straßenabschnitt der Alten Hirschfelder Straße (Stand: 17.12.2021) wurden die Maßnahmen eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h sowie die Verwendung von schalltechnisch günstigeren Straßendeckschichten (basierend auf den Straßendeckschichttypen der Tabelle 4a der RLS-19) geprüft. Die Errichtung einer Schallschutzwand scheidet angesichts der örtlichen Gegebenheiten aus.

Im Ergebnis lässt sich konstatieren, dass sowohl die Maßnahmen einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h als auch eine lärmindernde Straßendeckschicht im Prognose-Planfall eine Reduzierung des Straßenverkehrslärms an den betroffenen Immissionspunkten bewirken würde. Die summierte Lärminderung beträgt zwischen 0,5 dB(A) (IO 1a) und 3,4 dB(A) (IO 3a/3b).

Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes in Form einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h sowie einer lärmindernden Straßendeckschicht sind somit grundsätzlich geeignet, den prognostizierten Straßenverkehrslärm im Bereich der Alten Hirschfelder Straße zu mindern. Dennoch wird von diesen Maßnahmen abgesehen, da eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht im Rahmen eines Bebauungsplans geregelt werden kann und ein isolierter Austausch der Straßendeckschicht an der Alten Hirschfelder Straße nicht verhältnismäßig für die Konfliktlösung des vorliegend prognostizierten worst-case zukünftiger Lärmkonflikte ist (vgl. ausführlich Begründung, Kap. D, 10.5).

Schritt 3: Maßnahmen des passiven Schallschutzes können im Bebauungsplan festgesetzt werden, sofern der Geltungsbereich um die betroffenen Wohngrundstücke erweitert würde. Der Vollzug der Festsetzungen wäre jedoch nicht gesichert. Zudem würden die Eigentümer die Finanzierung der Maßnahmen tragen. Von der Rechtsprechung anerkannt ist daher ein allgemeiner Kostenerstattungsanspruch für Schallschutzmaßnahmen gegenüber mittelbar planbedingten Verkehrslärmzunahmen. Die Konfliktbewältigung erfolgt somit im Planvollzug (vgl. ausführlich Begründung, Kap. D, 10.5).

Fazit Verkehrslärm

Die voranstehende Prüfkaskade der Minderungsmaßnahmen hat ergeben, dass der gewählte Trassenverlauf die günstigste Alternative hinsichtlich des Immissionsschutzes darstellt (Schritt 1). Der Einsatz aktiver Schallschutzmaßnahmen ist theoretisch denkbar, jedoch praktisch nicht sachgerecht bzw. nicht verhältnismäßig für die Bewältigung der im worst case prognostizierten Lärmkonflikte von sechs außerhalb des Plangebiets liegenden Bestandswohngebäuden (Schritt 2). Zielführend sind vielmehr Minderungsmaßnahmen des passiven Schallschutzes (hier: Schallschutzfenster), die von den Eigentümern im Rahmen eines allgemeinen Kostenerstattungsanspruchs im privat-öffentlichen Nachbarschaftsverhältnis im Planvollzug nachgerüstet werden können (Schritt 3). Es sind keine Festsetzungen des Bebauungsplans erforderlich, da die Konfliktbewältigung im Planvollzug erfolgt (vgl. auch die Erläuterungen zur Abwägung von Lärmkonflikten in der DIN 18005 Teil 1: Schallschutz im Städtebau).

Damit bleibt es im Ergebnis bei der Feststellung gemäß der offengelegten Entwurfsfassung: Beim tatsächlichen Eintritt von Lärmkonflikten im Bereich des Kreuzungspunkts Freienwalder Straße / Alten Hirschfelder Straße können Maßnahmen zum Lärmschutz durch den Straßenbaulastträger erforderlich werden.

Schadstoffemissionen (vgl. Nr. 2b) cc) der Anlage 1 zum BauGB

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Nur im äußersten Nordwesten des Plangebiets, im Kreuzungsbereich Alte Hirschfelder Straße/Freienwalder Straße, sind in der Umgebung schutzwürdige Nutzungen in Form von mehreren Wohngebäuden vorhanden. Im weiteren Verlauf der Freienwalder Straße/B 158 gibt es in Entfernung zum Plangebiet weitere Wohnnutzungen. Von der Alten Hirschfelder Straße gehen bereits gegenwärtig Schadstoffemissionen durch Verkehr aus.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Die Planrealisierung geht mit einer Zunahme des Verkehrs auf der Alten Hirschfelder Straße und der Straße „Zu den Hangars“ einher. Hierdurch werden im Vergleich zum Status quo zusätzliche Luftschadstoffe ausgestoßen. Hiervon jedoch sind nur wenige schutzwürdige Nutzungen betroffen, die sich im Bereich der nordwestlichen Grenze des Plangebiets befinden. Das Landesamt für Umwelt teilte in seiner Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung mit, dass bei den zukünftig prognostizierten Verkehrsmengen die Grenzwerte der Verordnung über die Luftqualitätsstandards (39. BImSchV) eingehalten werden.

Im Zuge der Planrealisierung ist nicht mit einer erheblichen Zunahme von Geruchsbelastungen zu rechnen.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Es sind keine Beeinträchtigungen über das Maß der gesetzlichen Bestimmungen zu erwarten
Daher werden keine Maßnahmen ergriffen.

Lichtemissionen (vgl. Nr. 2b) cc) der Anlage 1 zum BauGB)

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Lichtemissionen gehen bereits von der bestehenden Alten Hirschfelder Straße aus. Es handelt sich um siedlungstypische Emissionen wie der Beleuchtung von Verkehrsteilnehmern (KFZ, Fahrräder).

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Durch die Zunahme des Straßenverkehrs erhöhen sich die Lichtemissionen durch Fahrzeuge geringfügig. Es ist zu beachten, dass der Verkehr zum Gewerbegebiet vorrangig zur Tageszeit erfolgt. Nachts sind geringere Verkehrsströme zu erwarten, die die Belastung durch Lichtemissionen im Bereich des Üblichen hält.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie der öffentlichen Sicherheit und Ordnung soll der fahrbahnbegleitende Fußweg voraussichtlich mit einer Beleuchtung versehen werden. Es ist nicht zu erwarten, dass hiermit erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit aus immissionsschutzrechtlicher Sicht einhergehen. Vielmehr trägt die Beleuchtung von Gehwegen regelmäßig zur sozialen Sicherheit und zur Verkehrssicherheit bei.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Keine Maßnahmen vorgesehen.

2.11 Auswirkungen auf Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Die folgenden Ausführungen basieren im Wesentlichen auf den folgenden Gutachten/ umweltbezogenen Informationen:

- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand 14.07.2021
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, BLDAM-Geoportal, <https://gis-bldam-brandenburg.de/kvwmap/index.php>
- Landkreis Barnim, untere Denkmalschutzbehörde, Stellungnahme vom 16.03.2020 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

Einschlägige Aspekte des derzeitigen Umweltzustandes (Basisszenario)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Bau- bzw. Kultur- oder Bodendenkmale vorhanden. Südlich des Plangebiets befindet sich das Kulturdenkmal „Jagdfliegerschule mit Lehrgebäude, 14 Mannschaftsgebäuden, Kommandantur, Offizierskasino, Flugleitgebäude mit Tower, sieben Flugzeughallen“, welches mit der ID-Nummer 09175483 in der

Denkmalliste des Landes Brandenburg verzeichnet ist. Die ehemalige Jagdfliegerschule Werneuchen besitzt militär- und architekturhistorische, ortshistorische und städtebauliche Bedeutung. Bedeutend ist neben den Einzelgebäuden die nahezu vollständig bewahrte städtebauliche Konzeption der Anlage einschließlich des ausgedehnten Flugfeldes.

Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“

Die in der Umgebung vorhandenen Denkmale werden durch die Planung nicht in ihrer Substanz berührt. Die untere Denkmalschutzbehörde teilte im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung mit, dass durch eine nicht abgestimmte Bepflanzung des Grünstreifens mit hochwachsenden bzw. großkronigen Pflanzungen die Gefahr einer optischen Barriere zwischen Flugfeld und Barriere bestünde. Dies wäre aus denkmalpflegerischer Sicht negativ zu beurteilen.

Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen

Auf Ebene der Bauleitplanung sind keine Maßnahmen erforderlich. Im Rahmen der Fach- und Ausführungsplanung werden die zuständigen Denkmalbehörden bei der Gestaltung des Straßenraumes einbezogen.

2.12 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (inkl. Landschaftsbild und biologischer Vielfalt), dem Menschen und den Kultur- und Sachgütern nach erfolgter Planumsetzung

Die potenziell stärksten Wechselwirkungen der Planung sind zwischen den Schutzgütern Pflanzen / Tiere und Boden / Fläche zu erwarten. Die Wechselwirkungen resultieren aus der geringfügigen erstmaligen Inanspruchnahme von Flächen südlich der Alten Hirschfelder Straße sowie um den bereits versiegelten Taxiway für Verkehrszwecke sowie deren Versiegelung. Durch die Versiegelung dieser Flächen werden lokale Bodenfunktionen beeinträchtigt. Dieser Eingriff in die Schutzgüter Fläche/Boden führt zum Verlust von Vegetationsflächen, damit geht der Lebensraumverlust von Tieren einher. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass bereits gegenwärtig 18.612 m² und somit 68.7 % der Flächen im Plangebiet versiegelt sind und die Eingriffe im Fall einer anderweitigen Trassierung erheblicher wären. Nachteilige Auswirkungen werden unter anderem mit einer Begrenzung der zulässigen Versiegelung und grünordnerischen Festsetzungen kompensiert.

Auf das Schutzgut Wasser sind nur in geringem Umfang Wechselwirkungen zu erwarten. Durch die Begrenzung der Versiegelung und der Entsiegelung von Flächen nimmt der Anteil der versiegelten Fläche im Plangebiet im Ergebnis ab. Weiterhin wird durch das Anlegen von Mulden die Versickerung des anfallenden Niederschlagswasser im Plangebiet sichergestellt. Das Anpflanzen von Bäumen im Plangebiet trägt zu einem besseren Wasserrückhalt im Plangebiet bei.

Wechselwirkungen auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter können eintreten, da die Gestaltung des Straßenraumes der Straße „Zu den Hangars“ mit Bäumen Einfluss auf die südlich gelegenen Bau- und Kulturdenkmale hat. Durch eine Abstimmung der Fach- und Ausführungsplanung mit den zuständigen Denkmalbehörden lassen sich Beeinträchtigungen verhindern.

2.13 Voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands im Plangebiet bei Nichtdurchführung der Planung

Bei Nichtdurchführung der Planung ist zu erwarten, dass der Taxiway in seinem gegenwärtigen Zustand als versiegelte und ungenutzte Fläche erhalten bliebe. Ebenfalls würden beim Ausbauzustand der Alten Hirschfelder Straße voraussichtlich keine Änderungen zur gegenwärtigen Form eintreten. Die Randbereiche dieser Verkehrswege blieben erhalten beziehungsweise würden weiter verbuschen, wodurch sich längerfristig die vorhandenen Biotope und die Zusammensetzung der anzutreffenden Tier- und Pflanzenarten ändern könnten. Um die Erschließung und damit die gewerbliche Entwicklung der Gebäude südlich des Flugplatzes sicherzustellen, müsste eine andere Erschließungsstraße errichtet oder eine bestehende Straße erweitert werden. Es ist zu erwarten, dass die damit verbundenen Eingriffe in die Schutzgüter erheblicher wären (vgl. Kap. 2.14). Ohne eine verbesserte Erschließung wäre es nicht möglich, eine vollumfängliche Entwicklung der Hangars zu einem Gewerbegebiet zu erreichen, wofür im Sinne einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung Werneuchens ein öffentliches Interesse besteht. Die gewerbliche Nachnutzung dieser ehemals militärisch genutzten Gebäude und angrenzenden Flächen bietet insbesondere im Hinblick auf den Flächen-, Boden- und Klimaschutz Vorteile gegenüber einer Außenentwicklung.

2.14 In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wurde eine verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt, um zu prüfen, inwiefern der Neubau einer Erschließungsstraße für die Entwicklung des Gewerbegebiets „Hangars Werneuchen“ erforderlich ist.² Die Leistungsfähigkeitsuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass im Prognose-Nullfall (ohne Taxiway) bei vollständiger Entwicklung der Vorhaben im Untersuchungsraum eine Überlastung der vorhandenen Verkehrsanlagen auftritt. Selbst bei einer Zurückstellung der Gewerbeentwicklungen und einer alleinigen Entwicklung der Wohn- und Gemeinbedarfsnutzungen im Bereich der Wegendorfer und Wesendahler Straße kann am Knotenpunkt Freienwalder Straße / Wegendorfer Straße kein stabiler Verkehrsablauf mehr gewährleistet werden. Für die Umsetzung der Gewerbeansiedlung im Bereich des Flugplatzes ist somit die Schaffung einer zusätzlichen Straßenverbindung notwendig. Weiterhin ist die Durchfahrt von den Gewerbenutzungen hin zur Wesendahler Straße (und umgekehrt) zu unterbinden, um negative Auswirkungen auf das Wohngebiet Rudolfshöhe zu vermeiden.

² HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft, Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“ in Werneuchen, Stand: 08.04.2020.

Auf die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung aufbauend wurde eine Alternativenprüfung angefertigt, um die Vor- und Nachteile von insgesamt vier Trassierungsvarianten der Erschließungsstraße zu untersuchen. Diese Untersuchung war bei der frühzeitigen Beteiligung Teil der Auslegungsunterlagen. Im Ergebnis kristallisierte sich die mit dem Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ verfolgte Trassierung als Vorzugsvariante heraus. Bei dem Verlauf über die Alte Hirschfelder Straße und den westlichen Taxiway sind die Eingriffe in die Schutzgüter des Naturhaushalts im Vergleich zu den anderen untersuchten Trassen am geringsten. Das Landesamt für Umwelt teilte in seiner Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 05.03.2020 mit, dass die im Rahmen der Alternativenprüfung ermittelte Vorzugsvariante aus immissionsschutzrechtlicher Sicht zu favorisieren ist. Auch die untere Wasserbehörde und die untere Straßenverkehrsbehörde sprachen sich für diese Variante aus.³ Aus den genannten Gründen wurde die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Trassierung im weiteren Planverfahren verfolgt.

Im Rahmen des weiteren Planverfahrens wurden vier Ausführungsvarianten der bevorzugten Trassierung untersucht: Im Rahmen weitergehender Untersuchungen hat sich ergeben, dass zur ausreichenden Erschließung des Gewerbegebiets „Hagars Werneuchen“ die Alte Hirschfelder Straße ausgebaut werden muss. Unter anderem ist ein fahrbahnbegleitender Fußweg zu errichten. Für das Anlegen dieses Fußweges kam eine Trassierung sowohl nördlich als auch südlich der vorhandenen Fahrbahn in Betracht. Weiterhin haben sich zwei Varianten für den Bereich des nördlichen Taxiways ergeben, in dem die Trasse von der vorhandenen Verkehrsfläche abweichen muss. Es wurde ein naturschutzfachlicher Variantenvergleich der Gehweg- und Straßenführung angestellt, um die Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Schutzgüter zu ermitteln und zu bewerten.⁴ Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Bereich des nördlichen Taxiways diejenige Variante zu bevorzugen ist, bei der die Trasse weiter nördlich verschwenkt. Dies resultiert im Wesentlichen aus der geringeren Neuversiegelung, die mit dieser Variante einhergeht. Diese Variante wird in der Planung weiter verfolgt. Der naturschutzfachliche Variantenvergleich kommt weiterhin zu dem Ergebnis, dass das Anlegen eines Gehweges nördlich der bestehenden Fahrbahn der Alten Hirschfelder Straße aus naturschutzfachlicher Sicht zu bevorzugen ist: Im Vergleich zum südlichen Verlauf wären Biotope mit niedrigerem Wert betroffen und es müssten unter anderem weniger geschützte Bäume gefällt werden.

Jede der insgesamt vier Varianten verläuft über Flurstücke, die sich nicht im Eigentum der Stadt Werneuchen befinden. Daher hat die Stadtverwaltung die Bereitschaft der einzelnen Grundstückseigentümer abgefragt, die zur Realisierung der Varianten erforderlichen Grundstücke zu veräußern. Der Eigentümer der Flächen, die für eine Gehwegführung südlich der Alten Hirschfelder Straße erforderlich sind, ist zu einem Verkauf bereit, während die Flächen für eine nördliche Trassierung für die Stadt nicht verfügbar wären. Weiterhin müssten

³ Landkreis Barnim, untere Wasserbehörde, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.03.2020.

⁴ Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Bebauungsplan „Zu den Hangars“ der Stadt Werneuchen: Naturschutzfachlicher Variantenvergleich der Gehweg-/Straßenführung, Stand: 04.01.2021

Fußgänger bei einer nördlichen Trassierung des Fußweges häufiger die Straße queren, um von der B 158 zum Gewerbegebiet ‚Hangars Werneuchen‘ zu gelangen. Aus Gründen der Flächenverfügbarkeit sowie der besseren Verkehrsorganisation und -sicherheit wird eine Gehwegtrassierung südlich der Alten Hirschfelder Straße weiter verfolgt. Die genannten Belange überwiegen im konkreten Fall die naturschutzfachlichen Belange.

2.15 Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen nach § 1 Abs. 6 Nummer 7 Buchstabe j

Es sind keine Auswirkungen nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 j BauGB zu erwarten. Es befinden sich keine Störfallbetriebe in der Umgebung.

3 ZUSÄTZLICHE ANGABEN

3.1 Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung / Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Neben der städtebaulichen und naturräumlichen Bestandsaufnahme durch den Verfasser wurde auf die im Kapitel 3.4 angeführte „Referenzliste der Quelle“ aufgelisteten Gutachten und Quellen zurückgegriffen.

Mit der Durchführung der Umweltprüfung waren keine besonderen Schwierigkeiten verbunden.

3.2 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt infolge der Durchführung des Bauleitplans

Die Gemeinden sind verpflichtet, die erheblichen Umweltauswirkungen, die aufgrund der Durchführung der Bauleitpläne eintreten, zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen (§ 4c BauGB).

Gemäß Anlage 1 Nr. 3b zum BauGB sind die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen im Umweltbericht zu beschreiben. Im Rahmen der Umweltprüfung für den vorliegenden Bebauungsplan wurde bezogen auf die zu untersuchenden Schutzgüter festgestellt, dass dessen Durchführung insgesamt keine erheblichen Umweltauswirkungen nach sich ziehen wird. Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt infolge der Durchführung des Bauleitplans sind daher nicht erforderlich.

3.3 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Die Stadt Werneuchen schafft mit dem Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ die planungsrechtlichen Voraussetzungen, um eine Erschließungsstraße zwischen dem Kreisverkehr Freienwalder Straße/Alte Hirschfelder Straße und den südlich des Flugplatzes Werneuchen gelegenen Hangars zu errichten. Der Bau dieser Straße ist erforderlich, um die Hangars (Bebauungsplan „Eingeschränktes Gewerbegebiet Hangars Werneuchen“) vollständig zu einem Gewerbegebiet zu entwickeln und somit ehemals militärisch genutzte Flächen revitalisieren zu können. Eine Erschließung über die bereits vorhandene Wesendahler Straße kommt nicht in Betracht, da das bestehende Verkehrssystem auch ohne eine Entwicklung der Hangars dem zukünftigen Verkehrsbedarf nicht gewachsen ist.

Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanes soll die Erschließung von der Freienwalder Straße/B 158 aus erfolgen. Ab dem Kreisverkehr Freienwalder Straße/Alte Hirschfelder Straße soll die Alte Hirschfelder Straße ausgebaut werden, indem südlich der bestehenden Fahrbahn ein separater Fußweg errichtet wird. Nach etwa 350 Metern zweigt die Erschließungsstraße Richtung Süden ab und verläuft größtenteils auf dem sogenannten westlichen Taxiway, der Umfahrung der Start- und Landebahn des Flugplatzes, in Richtung der Hangars. Entlang der gesamten Planstraße ist ein fahrbahnbegleitender Fußweg vorgesehen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Im Straßenraum werden Schutzstreifen für Fahrräder ergänzt. Der Bebauungsplan umfasst die für den Bau der Erschließungsstraße notwendigen Flächen. Die Einteilung der Verkehrsfläche geschieht nicht durch Festsetzungen im Bebauungsplan, sondern bleibt der Fach- und Ausführungsplanung vorbehalten. Durch die Abgrenzung des Plangebiets und die Festsetzungen des Bebauungsplans wird sichergestellt, dass die Erschließungsstraße überwiegend über Flächen verläuft, die bereits gegenwärtig versiegelt sind und zu Verkehrszwecken genutzt werden. Das Plangebiet ist etwa 2,71 ha groß, hiervon sind gegenwärtig ca. 68,7 % versiegelt.

Mit der Umweltprüfung wird untersucht, welche voraussichtlichen Auswirkungen die Planung auf seine Umgebung haben wird. Die Umweltprüfung erfolgt unter Berücksichtigung der Ziele des Umweltschutzes in Fachgesetzen und Fachplänen im Hinblick auf die relevanten Schutzgüter, das sind:

- Tiere
- Pflanzen
- Fläche
- Boden
- Wasser
- Luft
- Klima
- das Wirkungsgefüge zwischen den vorgenannten Schutzgütern
- Landschaft / Landschaftsbild
- biologische Vielfalt
- Auswirkungen auf Natura 2000-Gebiete
- Mensch und seine Gesundheit
- Kultur- und sonstige Sachgüter
- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern (inkl. Landschaftsbild und biologischer Vielfalt), dem Menschen und den Kultur- und Sachgütern nach erfolgter Planumsetzung

Es erfolgt jeweils

- die Ermittlung der einschlägigen Aspekte des Umweltzustands (Basisszenario)
- eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung bzw. nach erfolgter Planumsetzung und unter Berücksichtigung der nachhaltigen Verfügbarkeit dieser „Ressource“ sowie ggf.
- eine Beschreibung von Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von etwaigen Beeinträchtigungen.

Im Ergebnis ist damit zu rechnen, dass mit dem Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“ keine erheblichen Eingriffe in die oben genannten Schutzgüter verbunden sind. Durch die Planrealisierung werden in geringem Umfang Freiflächen erstmals für Verkehrszwecke in Anspruch genommen, bedingt durch die Trassierung auf bereits gegenwärtig überwiegend versiegelten Flächen kommt es jedoch nur in geringem Umfang zu Neuversiegelungen. Durch die Begrenzung der zulässigen Versiegelung nach der textlichen Festsetzung TF 2 wird der Anteil der versiegelten Fläche im Plangebiet im Ergebnis abnehmen. Eingriffe in das Schutzgut Wasser sind nur in geringem Umfang zu erwarten, da die auf den versiegelten Flächen anfallenden Niederschläge in Mulden versickert werden sollen. Die Versickerungsfähigkeit des Bodens nimmt durch die Abnahme der versiegelten Flächen im Plangebiet zu. Ein Großteil des Plangebiets befindet sich in der Schutzzone III des Wasserschutzgebiets Werneuchen. Dies steht dem der Planung zugrunde liegenden Vorhaben nicht entgegen, jedoch sind im Rahmen der Fach- und Ausführungsplanung die einschlägigen Vorschriften und Richtlinien zu beachten. Oberflächengewässer sind nicht betroffen, Belange des Hochwasserschutzes werden nicht berührt.

Mit dem Planvollzug sind Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere verbunden. Die betroffenen Biotope entlang von bestehenden Verkehrswegen besitzen zumeist nur einen geringen naturschutzfachlichen Wert. Lediglich in dem Bereich südlich der Alten Hirschfelder Straße sind Biotope mit einem mittleren bzw. geringen bis mittleren Biotopwert und einer Fläche von insgesamt 320 m² von der Planung betroffen. Im Rahmen des Planvollzugs müssen acht Bäume gefällt werden, die nach der Baumschutzsatzung des Landkreises Barnim geschützt sind. Mit dem Biotopverlust gehen ein Lebensraumverlust von verschiedenen Brutvogelarten, insbesondere des Bluthänflings und des Neuntötters, sowie ein Verlust von Zauneidechsen-Habitaten einher. Weiterhin ist im Zuge der Baumaßnahmen mit der Aufgabe eines Reviers des Steinschmätzers, der in Brandenburg vom Aussterben bedroht ist, zu rechnen.

Die Biotopverluste und Eingriffe in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere wurden in eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanz eingestellt. Die Eingriffe werden durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Vorgesehen sind folgende Maßnahmen:

- Pflanzung von 12 Bäumen als Ersatz für die Fällung der nach der Baumschutzsatzung geschützten Bäume,
- Strauch- und Baumpflanzungen, hiervon 300 m² im Plangebiet (TF 3) und 120 m² im Flächenpool „Streuobstwiese Forstrevier Eiserbude“, gleichzeitig CEF-Maßnahme für Bluthänfling und Neuntöter,
- Anlegen von Ersatzhabitaten für den Steinschmätzer auf dem Gelände der Wildfarm Werneuchen südwestlich des Plangebiets,
- Baufeldfreimachung (Rodung) in der Zeit vom 1.10. bis 28.2., alternativ Kontrolle vor Fällung und Rodung durch einen Fachgutachter,

- Entwicklung einer etwa 300 m² großen Fläche im Plangebiet zu einem Lebensraum für Reptilien,
- Abfangen und Umsetzen von Zauneidechsen, Reptilienzaun während der Baumaßnahmen,
- Ökologische Baubegleitung.

Um zu gewährleisten, dass die einzelnen Maßnahmen fachgerecht durchgeführt werden, ist ein Risikomanagement (ökologische Baubegleitung) vorgesehen. Durch den Lebensraumverlust sind auch nachteilige Auswirkungen auf die biologische Vielfalt verbunden, die aufgrund des geringen Biotopwertes der bisherigen Strukturen jedoch nicht als erheblich einzuschätzen sind. Natura 2000-Gebiete werden von der vorliegenden Planung nicht berührt.

Mit der Planung sind keine relevanten Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima/Luft, Landschaft und Erholung zu erwarten. Mit der Planrealisierung geht eine Zunahme des Straßenverkehrs einher, die zu einer steigenden Lärmbelastung und einem höheren Ausstoß von Luftschadstoffen führen. Hiervon sind nur wenige schutzwürdige Nutzungen im Bereich des Kreisverkehrs im nordöstlichen Plangebiet betroffen. Diese Umgebung ist jedoch durch die nahegelegene B 158 vorgeprägt. Auf Ebene des Bebauungsplans ist keine unzumutbare Belastung schutzwürdiger Nutzungen durch Verkehrslärm, Schadstoffe oder Staub aufgrund der prognostizierten Verkehrsmengen und infolge der schalltechnischen Untersuchungen festzustellen, die erheblich nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen zur Folge hätten. Es gilt die Beachtung der immissionschutzrechtlichen Vorschriften im Planvollzug. Bei vollständiger Auslastung des Gewerbegebiets an den Hangars und damit einhergehenden Verkehrslärmzunahmen im Bereich der Alten Hirschfelder Straße 60/62/64 können passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, für die die Stadt Werneuchen aufkommt.

Südlich des Plangebiets befindet sich das Kulturdenkmal „Jagdfliegerschule mit Lehrgebäude, 14 Mannschaftsgebäuden, Kommandantur, Offizierskasino, Flugleitgebäude mit Tower, sieben Flugzeughallen“, welches mit der ID-Nummer 09175483 in der Denkmalliste des Landes Brandenburg verzeichnet ist. Mit einer nicht abgestimmten Gestaltung der Straßenräume könnte die Wirkung des Denkmals beeinträchtigt werden. Dies kann verhindert werden, indem die Fach- und Ausführungsplanung in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalbehörden geschieht.

Im Rahmen des Planverfahrens wurden insgesamt vier Trassierungsvarianten untersucht, mit denen die Hangars an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden werden können. Im Ergebnis wurde die dem Bebauungsplan zugrunde liegende Trassierung als Vorzugsvariante identifiziert. So sind die Eingriffe in die Schutzgüter des Naturhaushalts bei der Vorzugsvariante im Vergleich zu den anderen Trassierungsvarianten am geringsten. Weiterhin wurde untersucht, welche Eingriffe und Auswirkungen mit dem notwendigen Bau eines fahrbahnbegleitenden Fußwegs sowohl nördlich als auch südlich der Alten Hirschfelder Straße einhergehen. Mit dem Anlegen eines Fußweges nördlich der bestehenden Fahrbahn wären geringere Eingriffe in die Schutzgüter Tiere und Pflanzen verbunden. Dennoch wird die südliche Variante der Gehwegführung bevorzugt, da Gründe der Flächenverfügbarkeit und der Verkehrssicherheit gegenüber naturschutzfachlichen Belangen überwiegen.

Die Realisierung des der Planung zugrunde liegenden Vorhabens verursacht unter Berücksichtigung der vorgesehenen und festzusetzenden Vermeidungs- und

Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes.

Mit der Durchführung der Umweltprüfung waren keine besonderen Schwierigkeiten verbunden. Es sind keine Maßnahmen zur Überwachung etwaiger Auswirkungen erforderlich, da der Bebauungsplan infolge der enthaltenen umweltbezogenen Festsetzungen im Ergebnis keine erheblichen Auswirkungen auf die vorgenannten Schutzgüter hat.

3.4 Referenzliste der Quellen

Gutachten:

- Acouplan Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“: Schalltechnische Untersuchung Stand: 02.06.2021
- Acouplan Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, Bebauungsplan für die Straße „Zu den Hangars“: Stellungnahme, Geräuschminderung des Straßenabschnitts Alte Hirschfelder Straße innerhalb des Geltungsbereichs, Stand: 17.12.2021
- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Bebauungsplan „Zu den Hangars“ der Stadt Werneuchen: Naturschutzfachlicher Variantenvergleich der Gehweg-/Straßenführung, Stand: 04.01.2021
- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Landschaftsplanerischer Fachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand: 14.07.2021
- Dipl.-Ing. Landschaftsplanung Elena Frecot, Artenschutzfachbeitrag zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“, Stadt Werneuchen, Stand: 14.07.2021
- Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Verkehrstechnische Untersuchung zum Bebauungsplan „Zu den Hangars“ in Werneuchen, Stand: 08.04.2020

Öffentliche zugängliche Umweltinformationen:

- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, BLDAM-Geoportal, <https://gis-bldam-brandenburg.de/kvwmap/index.php>, Zugriff am 22.06.2021
- Land Brandenburg, Geodienst „Auskunftsplattform Wasser“: <https://apw.brandenburg.de/>, Zugriff am 22.06.2021
- Bundesamt für Naturschutz, Schutzgebiete in Deutschland, Onlinedienst, verfügbar unter: <https://geodienste.bfn.de/schutzgebiete?lang=de>, Zugriff am 22.06.2021
- Brandenburgisches Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum, BLDAM-Geoportal, <https://gis-bldam-brandenburg.de/kvwmap/index.php>

Stellungnahmen von Fachbehörden:

- Landesamt für Umwelt, Technischer Umweltschutz 2, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 05.03.2020

- Landkreis Barnim, untere Bodenschutzbehörde, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.03.2020
- Landkreis Barnim, untere Denkmalschutzbehörde, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.03.2020
- Landkreis Barnim, untere Wasserschutzbehörde, Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vom 16.03.2020

Gesetze und Regelwerke:

- DIN 18005, Teil 1, Schallschutz im Städtebau, mit Beiblatt Orientierungswerte
- Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-19, Ausgabe 2019, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln, amtlich bekannt gemacht am 31.10.2019 durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, VkB1. 2019, S. 698)

Planwerke:

- Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. I S. 235)
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 01.07.2019 (GVBl. II/2019, Nr. 35)
- Landschaftsprogramm Brandenburg, Stand Dezember 2000
- Entwurf des Landschaftsrahmenplans LRP+ des Landkreises Barnim, Stand Dezember 2018