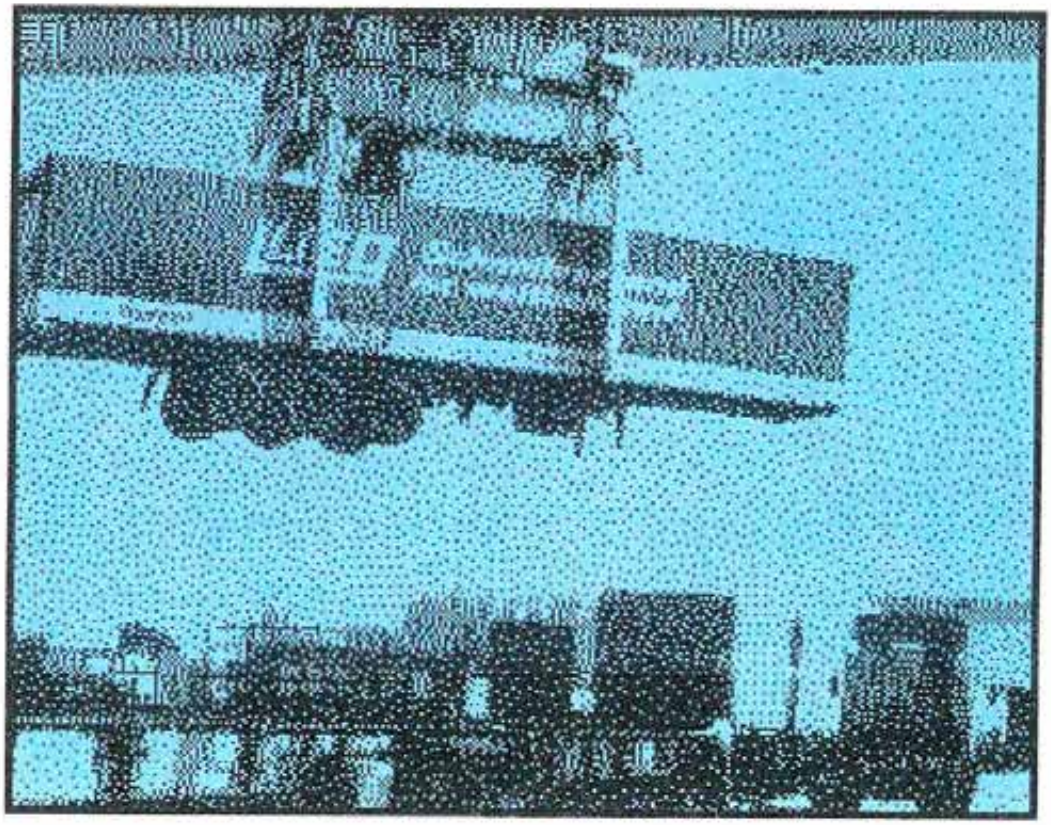
Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „ GVZ Wustermark “

- Bericht zur Voruntersuchung -



GVZ
WUSTERMARK
GÜTERVERKEHRSZENTRUM

Voruntersuchung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme GVZ Wustermark

Zusammenfassender Bericht und Begründung

Vorgelegt von der

Landesentwicklungsgesellschaft für
Städtebau, Wohnen und Verkehr
des Landes Brandenburg mbH

im Auftrag der

Gemeinde Wustermark

Januar 1995

Voruntersuchung und Begründung zur Städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme GVZ Wustermark gem. §§ 165 ff BauGB

1 RAHMENBEDINGUNGEN UND AUSGANGSSITUATION FÜR DIE ERRICHTUNG EINES GÜTERVERKEHRSZENTRUMS (GVZ) IN WUSTERMARK, KREIS HAVELLAND 5

1.1 Standortbestimmung / Grundlagen / Voraussetzungen 5

1.2 Das Konzept der Güterverkehrszentren 6
1.2.1 Effekte im Bereich Fernverkehr 9
1.2.2 Effekte im Bereich Nahverkehr/ Sammel- und Verteilverkehr 10
1.2.3 Effekte im Bereich logistischer Leistungen, Synergieeffekte 11
1.2.4 Stadtstrukturelle Effekte 12
1.2.5 Wirtschaftsstrukturelle Effekte 12
1.2.6 Ausgangssituation in der Region Berlin 13

1.3 Landesplanerische Rahmenbedingungen 14
1.3.1 Ziele der Raumordnung, Landes - und Kreisentwicklungsplanung 16
1.3.2 Landesplanerische Beurteilung des Standortes 17
1.3.3 Weitere übergeordnete Planungen 18
1.3.3.1 Planung der BAB A 10 18
1.3.3.2 Ausbau des Havelkanals 18
1.3.3.3 Bundesfernstraße B 5 18

1.4 Die Gemeinde Wustermark 19

1.5 Planungen der Nachbargemeinden 20

1.6 Der Standort des GVZ Wustermark 20
1.6.1 KV-Terminal der Bahn 21
1.6.2 Frachtzentrum der Bahn 21
1.6.3 Hafen- und Hafenbetriebsflächen 22
1.6.4 Anlagen des Verkehrsgewerbes sowie ergänzende Dienstleistungen 22

1.7 Naturräumliche und städtebauliche Bestandssituation 23
1.7.1 Lage des GVZ im Raum 23
1.7.2 Naturräumliche Situation 24
1.7.2.1 Geologie und Böden 26
1.7.2.2 Grund- und Oberflächenwasser 27
1.7.2.3 Klima 28
1.7.3 Städtebauliche Situation 28
1.7.3.1 Derzeitige Nutzungsstruktur 28
1.7.3.2 Archäologische Bodendenkmale 29
1.7.3.3 Technische Infrastruktur 30
1.7.3.4 Entfernung zu schutzbedürftigen Nutzungen / Lärmschutz 31

2 EIGENTUMSVERHÄLTNISSE IM UNTERSUCHUNGSBEREICH / MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT DER EIGENTÜMER 34

2.1 Beteiligung und Benachrichtigung der Eigentümer, Verfügungs- und Nutzungsberechtigten 34

2.2 Analyse der Ermittlungen 35
2.2.1 Private Eigentümer 35
2.2.2 Behörden/ Gemeinde/ BVVG 37
2.2.3 Schuldrechtlich Berechtigte 38
2.2.4 Zusammenfassung und Schlußfolgerungen 41

3 STÄDTEBAULICHES NEUORDNUNGSKONZEPT 42

3.1 Übergeordnete Planungen 42
3.1.1 Flächennutzungsplan/ Räumliche Entwicklungsplanung/ Landschaftsrahmenplan 42

3.2 Städtebaulicher Entwurf 42
3.2.1 Erschließungs- und Verkehrskonzept 44
3.2.1.1 Straßenerschließung 44
3.2.1.2 Bahnanlagen 48
3.2.1.3 Wasserstraße/Hafenausbau 50
3.2.2 Bebauungskonzept/Nutzungsstruktur 53
3.2.3 Grün- und Freiflächenkonzeption 56
3.2.4 Konzept der technischen Infrastruktur 58
3.2.5 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Bürgerbeteiligung 59

3.3 Zusammenfassende Bewertung 59

4 ZIELE UND ZWECKE DER ENTWICKLUNGSMAßNAHME 60

5 DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM 61

6 ZULÄSSIGKEIT DER STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSMAßNAHME ALS PLANUNGSRECHTLICHES INSTRUMENT 64

6.1 Das Allgemeinwohlerfordernis 64

6.2 Öffentliches Interesse an der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung der Maßnahme 67

6.3 Erforderlichkeit des besonderen entwicklungsrechtlichen Instrumentariums 67
6.3.1 Bebauungsplanverfahren und Umlegungsmaßnahmen 68
6.3.2 Grenzregelung 70
6.3.3 Städtebaulicher Vertrag 70
6.3.4 Vorhaben- und Erschließungsplan 71
6.3.5 Fazit 72

6.4 Ergebnis der Voruntersuchungen 73

7 ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSBEREICHES ALS ERGEBNIS DER VORUNTERSUCHUNGEN 74

8 KOSTEN UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT 75

8.1 Entwicklungsunbeeinflußte Grundstücksverkehrswerte 75

8.2 Zusammenstellung der Entwicklungskosten 78

8.2.1 Finanzierung der Maßnahme 82

Tabellenverzeichnis **Seite**

Tabelle 1: Entfernung zur jeweiligen Grenze des Plangebietes 31

Tabelle 2: Mindestkaufpreisforderungen der Eigentümer 35

Tabelle 3: Pachtflächen in ha im GVZ 38

Tabelle 4: Geplante Nutzungen und Flächen im GVZ 53

Tabelle 5: Zeitplan der geplanten Maßnahmen im GVZ 62

Tabelle 6: Qualitätszonen der Flächen im GVZ 77

Tabelle 7: Gesamtkostendarstellung für die Entwicklung des GVZ Wustermark 79

Tabelle 8: Vorbereitende Erschließung 80

Tabelle 9: Innere Erschließung 81

Tabelle 10: Äußere Erschließung 81

Tabelle 11: Prognostizierte Neuordnungswerte 82

Tabelle 12: Gegenüberstellung Ausgaben und Einnahmen in der Zeitachse 86

1 Rahmenbedingungen und Ausgangssituation für die Errichtung eines Güterverkehrszentrums (GVZ) in Wustermark, Kreis Havelland

1.1 Standortbestimmung / Grundlagen / Voraussetzungen

Aus verkehrs- und umweltpolitischen Gründen ist der Bund seit Jahren bestrebt, den kombinierten Verkehr, d.h. die Schaffung von Schnittstellen verschiedener Verkehrsträger, auszubauen. Hierin besteht eine wesentliche Voraussetzung zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene. Durch die räumliche Zusammenfassung von Terminals des kombinierten Verkehrs mit verkehrlichen und transportergänzenden Dienstleistungsbetrieben in Güterverkehrszentren wird eine weitere Bündelung der Güterverkehrsströme erreicht.

Die Länder Brandenburg und Berlin waren sich bereits 1991 darüber einig, daß für die zukünftigen Herausforderungen im Bereich der Organisation des Güterverkehrs die Errichtung von Güterverkehrszentren einen wesentlichen Beitrag liefern können.

Ein entsprechender Kabinettsbeschluß wurde im Januar 1992 durch das Land Brandenburg gefaßt. Es wurde beschlossen (Ausschnitt):

"Die Landesregierung beauftragt das Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr

- mit dem Bundesminister für Verkehr Einvernehmen zu erzielen,
    - daß das GVZ Raum Wustermark als erstes Projekt in der Region Berlin bevorzugt entwickelt wird,
    - daß das GVZ Raum Wustermark im Bundesverkehrswegeplan (Terminal für den Kombinierten Ladungsverkehr der Bahn, Autobahnanschluß - A 10 - Berliner Ring, leistungsfähiger Straßenanschluß für das Berliner Stadtgebiet, Anschluß an das Bundeswasserstraßennetz) entsprechende Berücksichtigung findet."

Im Senat von Berlin wurde bereits am 25. Juni 1991 die Errichtung von GVZ im Umland von Berlin beschlossen (Wustermark und Großbeeren).

Vorausgegangen war eine vom BMFT beauftragte Untersuchung zur Ermittlung geeigneter Standorte für die Errichtung von GVZ (IVB, 1991). Im Rahmen dieser Studie wurden 17 Standorte vergleichend bewertet. Im Ergebnis wurden die Standorträume Wustermark und Großbeeren aufgrund der verkehrsinfrastrukturellen Voraussetzungen als besonders geeignet ermittelt.

Da bisher lediglich der Standortraum Wustermark feststand, wurde Anfang 1992 eine weitere Untersuchung zur Definition des Mikrostandortes für das GVZ Wustermark vom MSWV beauftragt (HaCon, 1992). Darin wurden sechs potentielle Standorte nach verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Kriterien vergleichend miteinander bewertet. Im Ergebnis wurde der Standort "Wustermark - Ost", der hier Gegenstand der weiteren Betrachtung ist, als der Geeignetste für die Errichtung eines GVZ ermittelt.

Auf dieser Grundlage ist der Standort Wustermark Bestandteil der Standortkonzeption für Güterverkehrszentren im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes geworden. Parallel dazu hat der Standort Eingang in die Konzeption der DR für die Errichtung von KV-Terminals gefunden.

1.2 Das Konzept der Güterverkehrszentren

In der Bundesrepublik Deutschland werden derzeit eine Vielzahl von Güterverkehrszentren geplant bzw. werden bereits realisiert. Bis zum Jahr 2000 sollen bundesweit 25 solcher Zentren in den Verdichtungsräumen der Bundesrepublik fertiggestellt sein (vgl. Abb. 1). Elementarer Bestandteil eines GVZ ist ein Umschlagbahnhof des Kombinierten Ladungsverkehrs (KV-Terminal). Durch den Zusammenschluß mit dem Transportgewerbe in einem GVZ werden die Voraussetzungen für eine zunehmende umweltfreundlichere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene geschaffen.

Masterplan - GVZ Deutschland

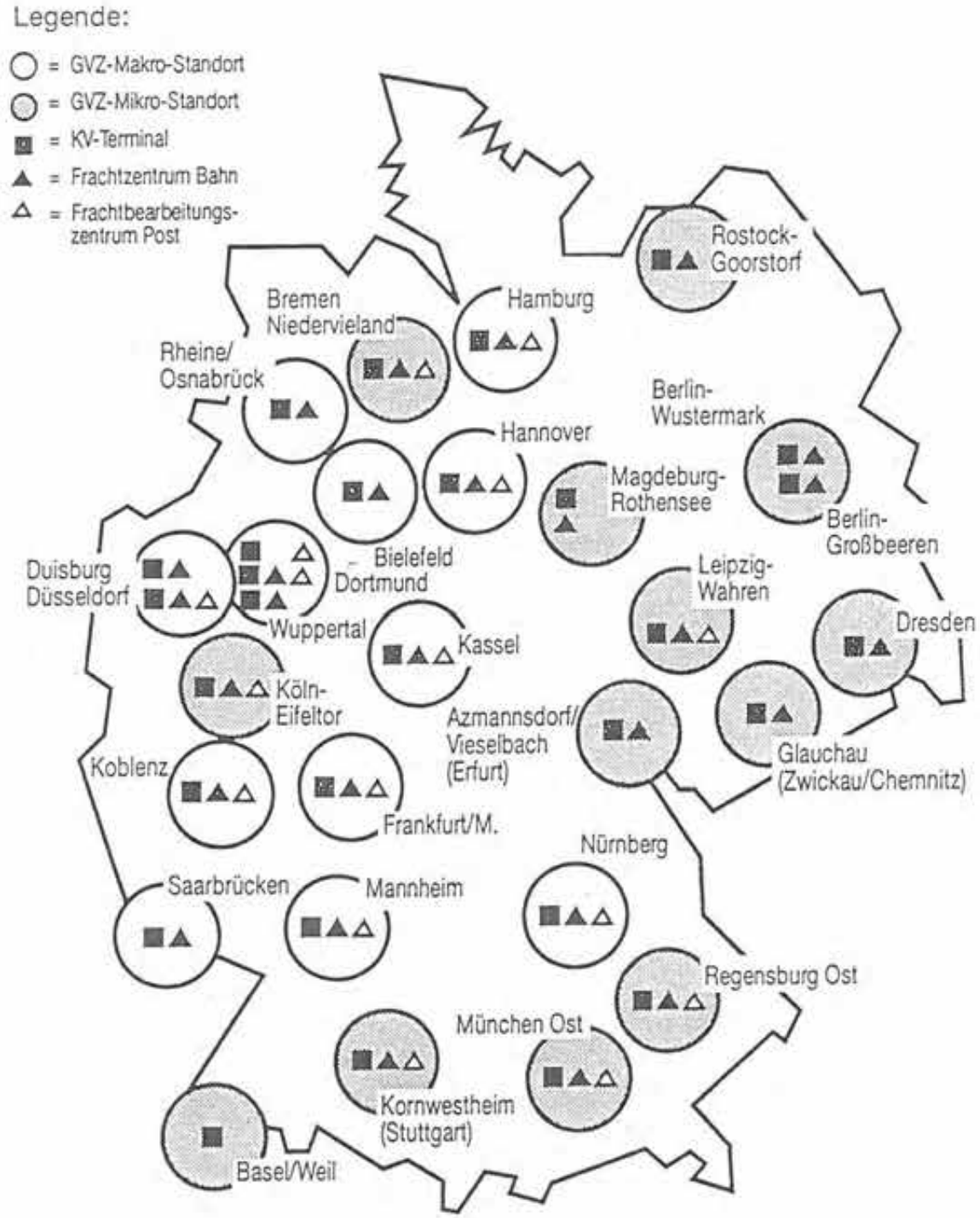


Abb. 1

Stand: September 1992

Die Schaffung eines neuen Angebotes der Bahn bzw. die Entwicklung von Konzepten zur Neuorganisation des Güterverkehrs entstand aus der Notwendigkeit der Attraktivitätssteigerung der Bahn für den Gütertransport. Seit Mitte der 60er Jahre ist ein stetiger Bedeutungsverlust der Bahn für den Gütertransport zu verzeichnen. Während im Jahre 1960 noch 37,2 % des gesamten Güterverkehrs auf die Eisenbahn entfiel, betrug deren Anteil an der Verkehrsleistung 1983 nur noch 23,2%. Im gleichen Zeitraum sank auch der Anteil der Binnenschiffahrt von 28,5% auf 20,4%. Diesem Bedeutungsverlust der Verkehrsträger Bahn und auch Binnenschiffahrt im Gütertransport entsprach ein anhaltendes Wachstum der Transportleistungen im Straßengüterverkehr. Hier stieg der Anteil an der gesamten Verkehrsleistung von 32,0% im Jahre 1960 auf 52% im Jahre 1983, wobei sich hier insbesondere der Anteil am Straßengüterfernverkehr mehr als verdoppelte.

Dieser Trend zum Straßengüterverkehr ist ein Resultat von Verlagerungen innerhalb des Güterverkehrssektors. Er resultiert im wesentlichen aus Verlagerungen zwischen den einzelnen Hauptgütergruppen am Gesamtverkehrsaufkommen im Güterverkehr. Hierbei ist insbesondere die stetige Abnahme klassischer Bahn-affiner Massengüter (v.a. Kohle und Erze) ausschlaggebend. Die Zunahme anderer Gütergruppen am Gesamtverkehrsaufkommen wirkten sich durchweg positiv auf die Verkehrsleistung des Straßengüterverkehrs aus. In der Konsequenz führt diese Entwicklung in steigendem Maße zu einer Überlastung der Straßenverkehrsinfrastruktur mit Verkehrsengpässen und daraus resultierenden Umweltbeeinträchtigungen.

Unter den sich derzeit verändernden Produktionsbedingungen und Produktionserfordernissen, entstehen neue Ansprüche an die Verkehrssysteme. Es werden hohe Anforderungen an die Berechenbarkeit, Flexibilität und Schnelligkeit des Verkehrsträgers gestellt. Nach Expertenmeinung hat die Bahn zukünftig eine Chance, wenn schnellere und zuverlässigere Dienste angeboten werden (vgl. Henckel u.a. 1986).

Zur Attraktivierung des Schienentransportes setzt die Bahn daher auf eine Verknüpfung der Stärken des Systems Schiene mit den Stärken anderer Verkehrsträger. Die Umsetzung dieser Idee hat im Kombinierten Ladungsverkehr bereits stattgefunden. Zwischen den Terminals für den Kombinierten Verkehr werden Direktzüge im Nachtsprung eingesetzt, was eine erhebliche Zeitersparnis mit sich bringt.

Zur weiteren Leistungssteigerung des Kombinierten Verkehrs setzt die Bahn auf die Integration in ein GVZ, da hier ein unmittelbarer Transportträgerwechsel in der Transportkette gewährleistet ist.

Ein GVZ kann definiert werden als Umschlageinrichtung für Transportgüter mit optimaler Verkehrsanbindung und räumlicher Konzentration logistischer Dienste, deren sich die Nutzer kooperativ mit dem Ziel bedienen, die dem Gütertransport immanenten Effizienzspielräume und Rationalisierungsreserven auszuschöpfen. Unter logistischen Dienstleistungen werden dabei alle Maßnahmen und Möglichkeiten verstanden, die mit der Güterbewegung und all ihren Zwischenstufen von der Erzeugung bis zum Verbrauch zusammenhängen. Das GVZ ist dabei eine Schnittstelle möglichst vieler Verkehrsträger (mindestens zwei) sowie zwischen dem Güternah- und Fernverkehr.

Das Konzept des GVZ geht davon aus, daß am Transport eines Gutes vom Sender zum Empfänger mehrere verschiedene Transportträger beteiligt sind. Mit dem mehrfachen Umladen waren bisher enorme Zusatzbelastungen, wie erhöhter Zeit-, Arbeits- und Finanzaufwand sowie unausgelastete Transportkapazitäten verbunden. In den GVZ werden diese Zusatzbelastungen durch die räumliche Zusammenfassung und Verknüpfung aller mit dem Güterumschlag,- transport und der Lagerung verbundenen Funktionen minimiert. Die Effekte eines GVZ werden im folgenden detailliert aufgeführt.

1.2.1 Effekte im Bereich Fernverkehr

Im Bereich des Güterfernverkehrs bieten GVZ insbesondere die Möglichkeit,

- die einzelnen Verkehrsmittel effizienter einzusetzen,
- geeignete Schnittstellen zur Bildung von Transportketten zu schaffen und so
- das Zusammenwirken der Verkehrsträger zu ermöglichen bzw. zu erleichtern.

Um diese Möglichkeiten voll auszuschöpfen, ist es unumgänglich, die einzelnen GVZ miteinander zu vernetzen. Dabei bestehen die wichtigsten Vorteile eines solchen GVZ- Netzes für die Fernverkehrsabwicklung in

- der Möglichkeit, Güter im Rahmen des Kombinierten Ladungsverkehrs erheblich stärker als bisher auf der Schiene und ggf. der Wasserstraße zu transportieren,
- der Schaffung paariger, gebündelter Transportströme und damit in

- der Verbesserung der Auslastung der Transportgefäße und der Vermeidung von Leerfahrten im Straßengüterverkehr.

1.2.2 Effekte im Bereich Nahverkehr/ Sammel- und Verteilverkehr

Die Situation im Sammel- und Verteilverkehr wird heute dadurch gekennzeichnet, daß

- viele Empfänger (hier am Beispiel des Einzelhandels dargestellt) ihre Waren von mehreren Spediteuren beziehen, die ihre Kunden weitgehend unabhängig voneinander beliefern,

- eine Erhöhung der Lieferfrequenz zu einem vermehrten Transportaufwand bei gleichbleibender Nachfragemenge führt,

- insbesondere in Innenstädten Lager- und Umschlagflächen gegenüber den Verkaufsflächen aus Kostengründen häufig zu knapp bemessen werden,

- das Stadtstraßennetz in der Regel in den Innenstädten die geringste Leistungsfähigkeit aufweist,

- in den Innenstädten häufig räumliche und zukünftig auch zeitliche Restriktionen für den Lieferverkehr bestehen.

Bekannte Folgen dieser Entwicklung sind u.a.:

- häufig nicht optimal ausgelastete Fahrzeuge,

- zusätzliches Verkehrsaufkommen,

- Umwegfahrten bei Stau auf den Hauptverkehrsstraßen,

- Kapazitätsengpässe an den Rampen der Empfänger

Durch die Konzentration der Betriebe im GVZ sowie durch die hier angebotenen Informationssysteme, wird den Spediteuren die Möglichkeit eröffnet, ihre Sammel- und Verteilfahrten aufeinander abzustimmen (City-Logistik). Dadurch kann

- die Fahrtenzahl durch bessere Auslastung der Fahrzeuge reduziert,
- eine höhere Lieferfrequenz bei gleichbleibender Fahrtenzahl erzielt,
- die Lieferreihenfolge in Abhängigkeit der Eilbedürftigkeit festgelegt werden.

City-Logistik setzt daher grundsätzlich eine planungsbezogene Aufarbeitung der Probleme und Randbedingungen des Gütersammel-, -verteil- und -durchgangsverkehrs voraus. Erste Erfahrungen können am Beispiel des GVZ Bremen angeführt werden. Durch das Zusammenfassen verschiedener Empfangs- und Versandsendungen im GVZ Bremen, konnte beispielsweise der LKW-Verkehr in die Stadt Bremen und zurück um fast 60 % reduziert werden (Wiedemann, 1993).

1.2.3 Effekte im Bereich logistischer Leistungen, Synergieeffekte

Ein wichtiger Bestandteil eines GVZ sind Betriebe, die externe Dienstleistungen erbringen. Dazu gehören u.a.:

- Beratungs- und Informationsleistungen,
- Aufbau, Betrieb und Service für EDV-Leistungen,
- Unterstützung bei Material- und Fahrzeugdisposition sowie transportbegleitende Serviceleistungen.

Durch die unmittelbare Zugriffsmöglichkeit auf die genannten Dienstleistungen entstehen insbesondere für kleine und mittlere Betriebe Vorteile, die allein die gestiegenen Anforderungen flächendeckender (europaweiter) Transport- und Logistikkonzepte nicht erfüllen können.

Durch die zunehmende Übergabe der Lagerhaltung von dem Produzenten an Externe, besteht hier ein weiteres wichtiges Einsatzfeld eines GVZ. Die Lagerhaltung in einem GVZ bietet den

Vorteil eines verbrauchsnahen Standortes mit kurzen Entfernungen zwischen Lager und Endempfänger.

1.2.4 Stadtstrukturelle Effekte

Durch die Zusammenfassung von flächenextensiven Speditions- und Lagerbetrieben werden in der Konsequenz häufig attraktive innerstädtische Grundstücke freigemacht. Viele Speditionen in solchen innerstädtischen Bereichen stehen, aufgrund der von ihnen verursachten verkehrlichen Belastung, erheblichen Nachbarschaftskonflikten gegenüber. Aus stadtstruktureller Sicht wäre eine intensivere Flächennutzung innerstädtischer Standorte durch Gewerbe mit hohem Beschäftigtenanteil bzw. Wohnnutzung günstiger, da diese in weit höherem Maße von guten Nahverkehrsverbindungen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen profitieren können. Mit einem Angebot, moderne Anlagen in einem GVZ erwerben oder anmieten zu können, sind Speditionen häufig bereit, ihre alten Standorte aufzugeben.

Die Entlastung der städtischen Bereiche vom Schwerlastverkehr ist ein wesentliches Ziel zur Verbesserung der städtischen Lebensqualität. Durch die Errichtung eines GVZ an einem Standort in Autobahnnähe läßt sich der Straßengüterfernverkehr bereits vor der Stadt „abfangen". Das Umschlagen und Zusammenstellen der Waren für die Feinverteilung erfolgt dementsprechend vor den Toren der Stadt. Hierdurch kann eine wirksame Entlastung erreicht werden.

1.2.5 Wirtschaftsstrukturelle Effekte

Ein GVZ stellt an sich, durch steuerliche Einnahmen sowie der Schaffung von Arbeitsplätzen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar. Daneben bietet ein GVZ auch eine Chance für das mittelständische Transportgewerbe. Die zunehmenden Anforderungen an die Transportleistungen (Logistikkette) erfordern einen hohen Kapitaleinsatz, den mittelständische Unternehmen häufig nicht bewältigen können. Die kooperativen Strukturen im GVZ bieten eine wesentliche Möglichkeit sich auf dem Markt behaupten zu können.

1.2.6 Ausgangssituation in der Region Berlin

Für den Entwicklungszeitraum bis zum Jahre 2010 wird in der Region Berlin/Brandenburg ein überdurchschnittliches Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum erwartet. Im Bereich des Güterverkehrs wird eine Verdreifachung der Transportmenge bis zum Jahr 2010 (Basis 1989) prognostiziert (vgl. IVB, 1991 S. 33).

In den bisherigen Arbeiten zum Gesamtverkehrskonzept für den Wirtschaftsraum Berlin stand der Ausbau der Verkehrsverbindungen im Vordergrund. Die Entwicklung eines Güterverkehrsgesamtkonzeptes für den Wirtschaftsraum Berlin ist unter der Regie des Berliner Senates (SenVuB) mit dem Titel „Wirtschaftsverkehr Berlin" im Juni 1994 abgeschlossen worden. Das Konzept basiert auf den beiden GVZ-Standorten Wustermark und Großbeeren. Davon ausgehend werden weitere Kristallisationspunkte des Güterverkehrs im Großraum Berlin ermittelt und eine technologische und organisatorische Verknüpfung hergestellt.

Die Entwicklung eines Güterverkehrsgesamtkonzeptes besitzt eine regionale, nationale und auch europäische Dimension. Die regionale Bedeutung liegt vor allem darin, den Großraum Berlin so effektiv wie möglich mittels logistischer Leistungen zu ver- und entsorgen. Die nationale Bedeutung liegt zum einen darin, daß

- der Großraum Berlin im Wirtschaftsdreieck der neuen Bundesländer Leipzig/Halle - Berlin/Brandenburg - Dresden/Chemnitz - liegt und zum anderen darin, daß

- der Großraum Berlin eine enge wirtschaftliche Verflechtung zu den großen wirtschaftlichen Ballungsgebieten Rhein-Ruhr, Rhein-Main, Hamburg und München aufweist.

Die europäische Bedeutung wird durch die geographische Lage des Großraumes Berlin zukünftig v.a. im Rahmen des Ost-West Austausches von Wirtschaft, Wissenschaft, Handel und Dienstleistungen liegen (IVB. 1991). Damit erhält Berlin eine zentrale Funktion im europäischen Wirtschaftsaustausch.

Die Strategien für den Güterverkehr in Brandenburg/Berlin gehen von einem integrierten Verkehrskonzept für die Gesamtregion aus. Vorrangige Ziele sind dabei (vgl. Mehlmann, 1992)

- die wirtschaftliche und flexible Nutzung der Bahn für den Güterverkehr bei Erhaltung des dichten Schienennetzes,

- der Ausbau des Binnenschiffahrtssystems zur Entlastung der Eisenbahn und des Straßenverkehrs mit einer Steigerung der Gütertransportleistung von 3% im Jahre 1989 auf 10-12% im Jahre 2010,

- der Ausbau der Straßeninfrastruktur zur Angleichung an die wachsenden Erfordernisse des Wirtschaftsverkehrs sowohl in der überregionalen Ver- und Entsorgung als auch in der Flächenfeinverteilung vorrangig durch Erweiterung der vorhandenen Trassen,

- die Errichtung von GVZ an den Standorten Wustermark, Großbeeren und der Oderregion als logistische Kristallisationspunkte, die in den Achsen der stärksten Güterströme liegen und eine Bündelung von Fernverkehren und deren Verlagerung auf die Schiene und den Wasserweg vor allem im kombinierten Transport ermöglichen.

Die Situation des Speditionsgewerbes in Berlin ist dadurch gekennzeichnet, daß ein hoher betrieblicher Verlagerungsdruck aus der Stadt heraus besteht. Bedingt durch die politischen Rahmenbedingungen in Berlin besetzt das Speditionsgewerbe häufig attraktive innerstädtische Lagen. Durch steigenden Umnutzungsdruck in diesen Bereichen und damit einhergehenden steigenden Pacht- und Mietkonditionen besteht eine große Bereitschaft zur Betriebsverlagerung.

1.3 Landesplanerische Rahmenbedingungen

Die Gemeinde Wustermark mit ca. 1.400 Einwohnern liegt im südöstlichen Bereich des Landkreises Havelland (ehemals im Landkreis Nauen) und befindet sich damit innerhalb der Entwicklungsachse Spandau - Falkensee - Nauen
(vgl.Abb. 2).

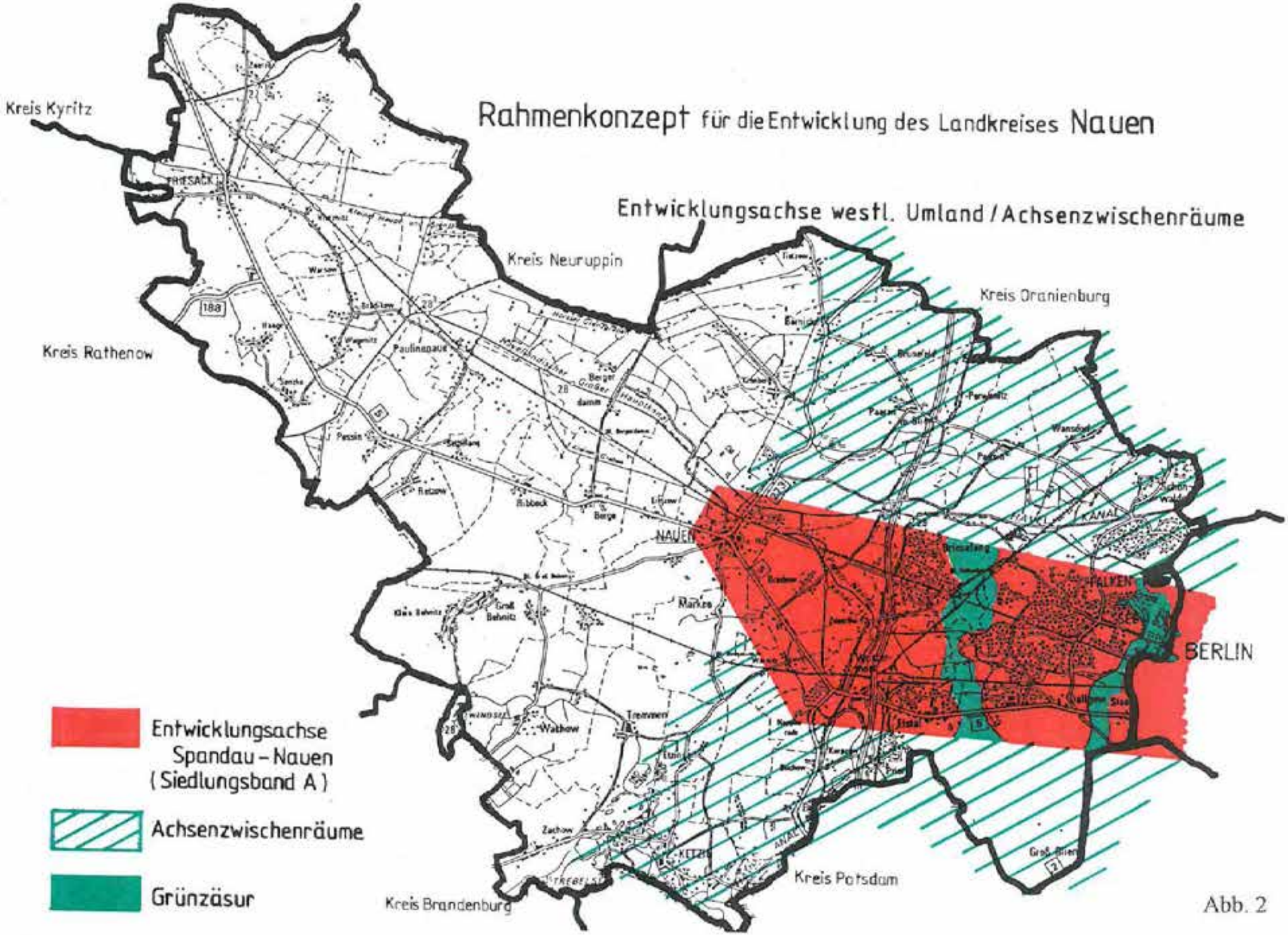

Rahmenkonzept für die Entwicklung des Landkreises Nauen
Entwicklungsachse westl. Umland / Achsenzwischenräume
Kreis Kyritz
Kreis Neuruppin
Kreis Oranienburg
Kreis Rathenow
Kreis Potsdam
Kreis Brandenburg
BERLIN
NAUEN
FALKEN
Entwicklungsachse Spandau – Nauen (Siedlungsband A)
Achsenzwischenräume
Grünzäsur

Abb. 2

1.3.1 Ziele der Raumordnung, Landes - und Kreisentwicklungsplanung

Das „raumordnerische Strukturkonzept für das Land Brandenburg" mit seiner Grundkonzeption der dezentralen Konzentration und ökologischen Entwicklung beruht auf den Maximen:

1. Entwicklung des Naturraumes auf der Grundlage des geplanten Freiraumkonzeptes,

2. Konzentration der Siedlungsentwicklung in Entwicklungsschwerpunkten und entlang von Entwicklungsachsen,

3. eine auf den Entwicklungsschwerpunkten basierende polyzentrale Landesentwicklung.

In diesem Leitbild werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach § 4 des Vorschaltgesetzes zum Landesplanungsgesetz und Landesentwicklungsprogramm aufgenommen. Dazu gehören unter anderem die Prinzipien der zentralörtlichen Gliederung in Ober-, Mittel- und Grundzentren, einer klaren Trennung von Gebieten mit vorrangiger Siedlungsfunktion von Gebieten mit vorrangiger Freiraumfunktion.

In den Zielvorstellungen für die Entwicklung der Region Berlin wird für den Raum Spandau Falkensee - Nauen gefordert, die S- und R- Bahnlinien als Entwicklungsachsen mit Konzentration der Wohnbebauung an den Endpunkten aufzunehmen. Die Orte Nauen und Falkensee werden dabei als Mittelzentren und Wustermark als Unterzentrum eingestuft. Grundsätzlich sollen in den Orten mit zentralörtlicher Funktion Gewerbe- und Industrieansiedlungen gefördert werden.

Bereits auf der landesplanerischen Ebene wird im raumordnerischen Strukturkonzept Wustermark als gewerblicher Schwerpunktstandort dargestellt. Dies ist verbunden mit der Forderung nach Prüfung der gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten.

Im LEP eV - Vorentwurf (Juni 1994) ist die Gemeinde Wustermark als „Potentieller Siedlungsbereich" ausgewiesen. Den Erläuterungen zum LEP eV entsprechend sollen hier die notwendigen Siedlungserweiterungen zur bedarfsgerechten, kurzfristigen Bereitstellung von gewerblichem Bauland sowie Wohnbauland konzentriert werden. Die potentiellen Siedlungsbereiche „ stellen ein landesplanerisch erwünschtes Angebot dar, welches Gemeinden, Städten und Investoren zur Orientierung dienen und die Flächennachfrage im engeren Verflechtungs

raum auf raumverträgliche Standorte lenken soll." Darüber hinaus ist Wustermark im LEP eV als Standort für „Verkehrlichen Großinfrastruktur" bereits dargestellt.

Im Rahmen der Kreisentwicklungsplanung des Kreises Nauen werden speziell für den Untersuchungsbereich folgende Ziele formuliert (Dez. 1991):

- Konzentration der Bevölkerung, Arbeitsplätze und Infrastruktur in den Schwerpunkten auf der Siedlungsachse, insbesondere den zentralen Orten; Freihaltung und Schutz der landschaftlichen Entwicklung in den Achsenzwischenräumen.

- Wustermark erhält die zentralörtliche Funktion eines Grundzentrums.

- Sicherung eines ausreichenden Gewerbeflächenangebots zur Neuansiedlung sowie zur Verlagerung und Erweiterung von Betrieben; insbesondere großflächiger, konzentrierter Gewerbeflächen. Ausweisung von Gewerbe- und Industrieflächen nördlich der Bahnlinie bei Wustermark mit der Option für Kanalerweiterung und Industriehafen.

Die Achse Spandau - Falkensee - Nauen wird damit ein zukünftiger Schwerpunkt der wirtschaftlichen Entwicklung und befindet sich ferner in der Hauptachse der West- Ost-Güterverkehrsströme innerhalb der Bundesrepublik Deutschland sowie von und nach den östlichen Nachbarstaaten.

1.3.2 Landesplanerische Beurteilung des Standortes

Im Zuge der Umsetzung des Kabinettsbeschlusses vom 7.1.1992 wurde ein Raumordnungsverfahren für das GVZ am Standort Wustermark durchgeführt. In der landesplanerischen Beurteilung vom 7. April 1994 wurde festgestellt, daß das GVZ Wustermark den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung unter der Berücksichtigung bestimmter Maßgaben entspricht.

1.3.3 Weitere übergeordnete Planungen

1.3.3.1 Planung der BAB A 10

Für die im Gelände des GVZ in Nord-Süd Richtung verlaufende Autobahn BAB A 10 (Berliner Ring) ist ein Ausbau von 4 auf 6 Fahrspuren vorgesehen. Der Ausbau ist im weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes, das heißt bis zum Jahr 2010, eingeordnet.

Ferner ist an der BAB A 10 in Höhe der LIIO 111 für das Jahr 1995 der Bau einer Anschlußstelle „Brieselang - Zeestow" geplant. Die Fertigstellung erfolgt nach Auskunft des Brandenburgischen Landesamtes für Verkehr und Straßenbau (BLVS) im IV. Quartal 1995.

1.3.3.2 Ausbau des Havelkanals

Der Ausbau der bestehenden Wasserstraßenverbindung von Hannover über Magdeburg nach Berlin - Projekt 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit - sieht den Ausbau des Havelkanals von seiner Einmündung in die Untere Havelwasserstraße bis zum Havelkanal, km 21, für die Wasserstraßenklasse Vb vor. Damit soll der wasserstraßenseitige Anschluß für Großmotorschiffe mit 110 m und Schubverbände mit 185 m Länge, jeweils 11,40 m Breite und 2,80 m Abladetiefe, an das GVZ Wustermark gesichert werden. Nach Auskunft des MUNR wird das ROV für das Projekt 17 Mitte des Jahres 1995 eingeleitet.

1.3.3.3 Bundesfernstraße B 5

Die B 5 wird ausgehend von der Berliner Stadtgrenze bis zur BAB A10 vierspurig ausgebaut. Diese Straßenbaumaßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan im „vordringlichen Bedarf" eingeordnet. Nach Auskunft des BLVS wird von Berlin ausgehend im I. Quartal 1995 mit dem vierspurigen Ausbau begonnen. Die komplette Fertigstellung ist für das Jahr 1997 vorgesehen.

Ferner ist für Wustermark eine nördliche Ortsumgehung (OU) vorgesehen, die ebenfalls Bestandteil des Bundesverkehrswegeplanes ist. Für die OU Wustermark beginnt im Januar 1995 das ROV. Der Baubeginn wird vom BLVS auf das IV Quartal 1996 terminiert.

1.4 Die Gemeinde Wustermark

Wustermark gehört neben fünf anderen Gemeinden (Buchow-Karpzow, Elstal, Hoppenrade, Priort und Wernitz) dem Verwaltungsamt Wustermark an. Auf einer Fläche von ca. 19,5 qkm leben in der Gemeinde Wustermark ca. 1.400 Einwohner. Die Gemeinde gliedert sich in zwei Ortsteile, Wustermark westlich und Dyrotz östlich des Havelkanals. Zur Siedlungsfläche gehört auch das abseits gelegene Dyrotz-Luch (Nordosten) sowie die Siedlung Umspannwerk (Norden). Der Siedlungsbereich Wustermark weist eine dörfliche Struktur auf. Wustermark ist im Gegensatz zu Dyrotz kein reiner Wohnstandort, sondern besitzt eine Reihe von Arbeitsstätten sowie auch Gemeinbedarfseinrichtungen mit regionaler Bedeutung auf.

Wustermark befindet sich in einer Entfernung von ca. 16 km zu Berlin. Die Standort- und Lagegunst wird darüber hinaus durch die vorhandenen Flächenpotentiale sowie v.a. auch durch die verkehrliche Erschließung geprägt. Hier kreuzen sich wichtige überregionale Verkehrstrassen:

- Eisenbahnstrecke Berlin - Hamburg
- Eisenbahnstrecke Berlin - Stendal
- Eisenbahnstrecke Berliner Außenring
- Bundesautobahn A 10
- Bundesfernstraße B 5
- Bundesfernstraße B 273
- Havelkanal

In der Gemeinde Wustermark werden neben dem GVZ zwei weitere Gewerbestandorte entwickelt. Zum einen das Gewerbegebiet Wustermark Nord (ca. 241 ha Bruttofläche), welches sich nördlich der Bahn und westlich des Havelkanals befindet. Zum anderen das östlich des Eisenbahnringes gelegene Gewerbegebiet Dyrotz (ca. 30 ha). Daneben entstehen in der Gemeinde drei neue Wohnstandorte, mit insgesamt ca. 1.000 Wohneinheiten.

1.5 Planungen der Nachbargemeinden

Vor allem im nördlichen Umfeld der Gemeinde Wustermark werden größere Entwicklungsvorhaben verfolgt. Die nördlich an Wustermark angrenzende, zum Amtsbereich Brieselang gehörende Gemeinde Zeestow plant nördlich der L II O 111 zwei Wohnstandorte („Am Pappelweg" und „Seifert Plan"), wobei die sog. „Seifert - Planung" auch einen kleineren gewerblichen Anteil beinhaltet. Ferner liegt bereits in der Gemeinde Zeestow, westlich an das Gewerbegebiet Wustermark-Nord angrenzend, eine Genehmigung für ein Gewerbegebiet in einer Größenordnung von ca. 40 ha vor.

In den an Zeestow nördlich angrenzenden Gemeinden Bredow und Brieselang (Amt Brieselang) wird derzeit ein größeres gewerbliches Vorhaben zwischen Havelkanal und BAB A 10, das Warenwirtschaftszentrum (WWZ) Brieselang (100 ha) realisiert. Das WWZ soll nach Auskunft des Betreibers ein Zentrum für Handelslogistik werden. Dies beinhaltet die Ansiedlung eines Handelsunternehmens (oder mehrerer), welches von diesem Punkt aus die Versorgung der einzelnen betriebszugehörigen Filialen in einer bestimmten Region übernimmt. Möglich ist auch eine weitere Funktion, nämlich die Anlage eines zentralen Vorratslagers für eine bestimmte Region. Damit übernimmt ein solches Handelslogistikzentrum auch eine Funktion im Rahmen der Effektivierung der Warenverteilung. Dies betrifft jedoch die Transportrationalisierung eines einzelnen Handelsunternehmens und ist von daher nicht mit dem übergreifenden Ansatz eines GVZ vergleichbar (vgl. Kap. 1.2).

1.6 Der Standort des GVZ Wustermark

Der Bereich des GVZ Wustermark wird räumlich im Süden durch die Bahnstrecke Berlin-Hannover, im Westen durch die Gleisanlagen des Berliner Außenringes, im Osten durch den Havelkanal sowie im Norden durch den Schlaggraben begrenzt. Die Fläche befindet sich somit in deutlicher Entfernung zum Siedlungsgebiet Wustermark, welches sich südlich der Bahnstrecke und westlich des Havelkanals befindet. Durch die bestehende Entfernung zu empfindlichen Nutzungen sind die zu erwartenden Beeinträchtigungen, wie Lärm- und Schadstoffemissionen, für die Bevölkerung in verträglichen Grenzen zu halten.

Für das GVZ Wustermark ist im Einzelnen geplant:

1.6.1 KV-Terminal der Bahn

Geplant ist ein Modul am Standort Wustermark. Die Prognose der Bahn für das Jahr 2010 geht davon aus, daß im KV-Terminal Wustermark 17 Züge im Empfang und 17 Züge im Versand abgefertigt werden sollen. Die wichtigsten Quell- und Zielgebiete im KV von und nach Wustermark liegen im Rhein- Ruhrgebiet mit nahezu 40 % sowie in den Relationen von und nach Hannover (17 %), Hamburg (12 %) und Bremen (7 %) (vgl. HaCon, 1992).

1.6.2 Frachtzentrum der Bahn

Zur Behandlung des Kleingut- und Teilladungsverkehrs entwickelt die DB-AG derzeit das Konzept "Bahntrans". Es sieht vor, auf dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik 41 Frachtzentren zu errichten. Den Frachtzentren sollen 50 Filialen zugeordnet werden, die als logistische Sammel- und Verteilpunkte dienen und die mit den Frachtzentren auf der Straße verbunden werden sollen. Ziel des Konzeptes ist es, den Marktanteil der Bahn im Kleingutverkehr durch einen 24-Stunden-Service, überwiegend im Nachtsprung, zu erhöhen. Die Sammlung und Verteilung in der Fläche übernehmen Speditionsunternehmen.

Die schienenseitige Anbindung des Frachtzentrums erfolgt über das KV-Terminal und ist deshalb in unmittelbarer Nähe angeordnet.

Die Vorentwurfplanung für das KV-Terminal und das Frachtzentrum am Standort Wustermark liegt vor und wurde nachrichtlich in die städtebauliche Rahmenplanung zum GVZ übernommen. Die Realisierungszeiträume für KV-Terminal und Frachtzentrum unterliegen derzeit einer ständigen Überarbeitung. Nach letzten Auskünften der Bahn soll das Frachtzentrum bereits 1997 in Betrieb gehen. Für den KV-Terminal konnte noch kein verbindliches Datum genannt werden, wahrscheinlich ist ein Baubeginn 1998/99.

1.6.3 Hafen- und Hafenbetriebsflächen

Das Konzept für den Hafen am Standort Wustermark basiert auf der Realisierung des Verkehrsprojektes 17. Die verkehrspolitische Zielsetzung dieses Projektes ist die Verbindung Berlins und weiterer an der West-Ost-Wasserstraßenverbindung liegender Zentren mit den wichtigsten Nordseehäfen und westdeutschen Industriezentren für den Verkehr mit Motorschiffen bis zu rund 3.500 t Tragfähigkeit.

Ein in ein GVZ integrierter Binnenhafen bietet günstige Voraussetzungen dafür, daß neben den für einen Binnenhafen typischen Gütern auch weitere Gutgruppen für den Umschlag erschlossen werden können, die sonst nicht typischerweise zu den binnenschiffsaffinen Transportgütern zählen. Die Anlage eines Binnenhafens am Standort Wustermark ergänzt das Angebot verschiedener Verkehrsträger optimal, ist jedoch kein zwingend notwendiges Erfordernis für die Funktionsfähigkeit des GVZ.

Der Hafen Wustermark ist Bestandteil der Landeshafenkonzeption (Entwurf). Der Realisierungszeitpunkt ist z.Zt. noch nicht festgelegt, da dies unmittelbar mit einer Finanzierung des Hafens in Zusammenhang steht (vgl. Kap. 3.2.1.3)

1.6.4 Anlagen des Verkehrsgewerbes sowie ergänzende Dienstleistungen

Der flächenmäßig größte Anteil des GVZ wird durch das Verkehrsgewerbe mit ergänzenden Dienstleistungen eingenommen (ca. 88 ha). Für diese Flächen gibt es bereits zahlreiche Interessenten, die ihre Flächenwünsche bei der GVZ-Entwicklungsgesellschaft angemeldet haben. Viele der Interessenten wollen bereits 1995 ihren Standort i.d.R aus Berlin nach Wustermark verlegen.

Für die Organisation des laufenden Betriebes im GVZ soll eine Standortgesellschaftgegründet werden. Die Aufgaben der Standortgesellschaft beinhaltet neben rein organisatorischen Angelegenheiten auch die Schaffung von Angeboten im Bereich der City-Logistik. Nach bisherigen Vorstellungen der GVZ-Entwicklungsgesellschaft sind neben den einzelnen Spediteuren und Dienstleistern auch die Gemeinde und ggf. die Landesgesellschaften LEG Brandenburg sowie die Berliner LEG in der Standortgesellschaft vertreten.

1.7 Naturräumliche und städtebauliche Bestandssituation

1.7.1 Lage des GVZ im Raum

Die Fläche des geplanten GVZ-Standortes Wustermark ist ca. 16 km westlich der Bundeshauptstadt Berlin gelegen. Räumlich begrenzt wird die ca. 265 ha große Fläche folgendermaßen:

- im Norden: Schlaggraben
- im Osten: Berliner Außenring
- im Süden: Bahnstrecke Berlin/Hannover (Hochgeschwindigkeitsstrecke)
- im Westen: Havelkanal.

Neben den beiden Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße, die durch ihre überregionalen Verkehrswege die Fläche begrenzen, verläuft zudem in nordsüdlicher Richtung erstreckend die Bundesautobahn A 10 durch das Areal des geplanten GVZ.

Die verkehrliche Erschließung des Geländes erfolgt derzeit ausschließlich über die, den Havelkanal und die BAB A10 überquerende, Kuhdammbrücke (zulässiges Gesamtgewicht: 10 t) und einen das Schienennetz im Osten querenden Feldweg, der nach Falkensee führt. Die innere Erschließung stellt ein das Plangebiet von Westen nach Südosten querender Feldweg dar. Dieser Weg führt im Süden weiter entlang dem Schienennetz, unterquert die BAB A 10 und endet dort nach ca. 100 m im Feld.

Die Forderung des Brandenburgischen Autobahnamtes (Stellungnahme vom 19.04.1994), Flächen für die geplante (wahrscheinlich östliche) Erweiterung der BAB A 10 um zwei Fahrspuren (bis zum Jahre 2010) freizuhalten, ist im Rahmen der städtebaulichen Rahmenplanung sowie im Bebauungsplanentwurf des B-Planes A, berücksichtigt worden.

1.7.2 Naturräumliche Situation

Der Planungsraum für das GVZ (265 ha, incl. der Fläche für den geplanten Autobahnknoten) läßt sich im wesentlichen in drei morphologische Einheiten einteilen. Der südöstliche Gebietsabschnitt wird überwiegend durch sandige und lehmige, wechseleiszeitliche Grundmoränen eingenommen, die sich mit 31 - 39,5 m über NN über die angrenzenden Tieflandbereiche erheben. Dieser ebenen flachwelligen Grundmoränenplatte schließt sich im Nordosten eine Niederungsebene mit alten Rinnenläufen an.

Geprägt wird der Untersuchungsraum insbesondere durch die subglazial entstandene Schmelzwasserniederung der „Wublitzrinne", die den Raum von Norden nach Süden durchzieht und durch die heute der Havelkanal verläuft. Teile der Niederungsfläche sind heute noch in Form von Feuchtgebieten erhalten geblieben. Erhebungen der Niederungsbereiche gehen an keiner Stelle über 31m über NN hinaus.

Der Geltungsbereich des für die Errichtung des GVZ erforderlichen Fläche liegt -großräumig betrachtet- an der nördlichen Grenze der naturräumlichen Haupteinheit der Mittelbrandenburgischen Platten und Niederungen, in der Untereinheit der Nauener Platte. Dieser für die Mark Brandenburg charakteristische Landschaftsraum mit seinen zahlreichen Seen, weiten Flachmoorgebieten und Waldbeständen steht in Konflikt mit den umfangreichen Planungen in der Entwicklungsachse Berlin-Falkensee-Nauen.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung zum Raumordnungsverfahren sowie der frühzeitigen Bürgerbeteiligung für das GVZ Wustermark wurde seitens der Naturschutzbehörden und -verbände auf die Problematik der Konzentration unterschiedlichster Planungsvorhaben im Raum Wustermark hingewiesen (u.a. Stellungnahme der anerkannten Naturschutzverbände vom 22.11.93, Punkt 5). Das Landesumweltamt, Abteilung Naturschutz fordert in seiner Stellungnahme vom 04.05.1994 die Aufstellung eines gemeindeübergreifenden (ggf. ämterübergreifenden) Landschaftsplans zur gesamtheitlichen Betrachtung der zu erwartenden Eingriffe sowie die Erstellung eines Ausgleichs- und Kompensationsgutachtens für den vom GVZ ausgehenden Eingriff in Natur und Landschaft. Hierzu werden in der genannten Stellungnahme bereits konkrete Vorschläge unterbreitet. Ein gemeindeübergreifender Landschaftsplan für das Amt Wustermark wurde im Oktober 1994 beauftragt. Ferner ist ein Eingriffs- und Kompensationsgutachten beauftragt worden, dessen Ergebnisse derzeit mit dem Landesumweltamt abgestimmt werden.

Die in der o.g. Stellungnahme thematisierte Problematik, daß im Amtsbereich von Wustermark sowie anderer angrenzender Gemeinden eine Vielzahl von Planungen bestehen, die in

ihrer Gesamtheit einen nicht unerheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen, war bereits Gegenstand der Abwägung im ROV zum Standort des GVZ Wustermark. Die dort abgegebenen Stellungnahmen des MUNR (21.01.1994) sowie des Landkreises Nauen (30.11.1993) beinhalten bereits den Hinweis auf die Vielzahl der laufenden Planungen. Im Ergebnis des ROV wurde jedoch der Standort auch vor diesem Hintergrund, in der landesplanerischen Stellungnahme, positiv bewertet.

In der Stellungnahme des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände im Rahmen des ROV (22.11.93) wird ferner auf die hohe ökologische Wertigkeit des Planungsgebietes für den Arten- und Biotopschutz im Vergleich zu dem Standort Wustermark-Nord hingewiesen. In einem Gutachten „Vergleich der KV-Standorte des GVZ-Wustermark (vgl. HaCon 1993) wurde jedoch nachgewiesen, daß die Errichtung eines KV-Terminals, als unverzichtbarer Bestandteil eines GVZ, im Bereich Wustermark-Nord mit unvertretbaren Nachteilen (Abriß von Wohngebäuden, Nähe zu Wohnbebauung) verbunden wäre. Der vorhandenen Artenvielfalt im Planungsraum, wird im Rahmen der Grünordnungsplanung durch einen hohen zusammenhängenden Grünflächenanteil von 65 ha Rechnung getragen, der auch eine Vernetzung von Biotopstrukturen ermöglicht. Damit ist auch der vielfach geforderten Eingriffsminimierung gefolgt worden.

Die ablehnende Haltung vom Landesbüro der anerkannten Naturschutzverbände (vgl. o.g. Stellungnahme) gegenüber einem Hafenausbau, begründet sich im wesentlichen aus den Argumenten gegen den Havelkanalausbau. Unter der politischen Vorgabe, den Gütertransport zunehmend auf umweltverträglichere Verkehrsmittel zu verlagern, entspricht die Errichtung eines Hafens am Standort Wustermark, aufgrund der Schließung anderer Hafenstandorte, diesem verkehrs- und umweltpolitisch Ziel, welches durch die Errichtung von GVZ erreicht werden soll. Für die dafür notwendige Inanspruchnahme von Feuchtwiesen im Planungsgebiet, ist ein entsprechender Ausgleich zu schaffen, der im Rahmen der weiteren Fachplanungsverfahren konkretisiert wird.

Ferner wird in der o.g. Stellungnahme die nördliche Straßenerschließung an die L II O 111 aufgrund ihrer Führung durch das LSG „Nauen-Brieselang-Krämer" abgelehnt. An der Schnittstelle BAB A10 /L II O 111 entsteht die BAB Anschlußstelle „Zeestow-Brieselang". Diese dient der Erschließung einer Vielzahl von gewerblichen Projekten im Umfeld, wodurch bereits der Schutzzweck des LSG in diesem Bereich eine Einschränkung erfährt. Dementsprechend ist eine Befreiung für die nördliche Erschließungsstraße aus dem LSG durch das MUNR am 13.12.94 erteilt worden.

Eine wichtige Forderung des MUNR, Landesplanungsbehörde (Stellungnahme vom 04.05.1994) sowie des Landesbüros der anerkannten Naturschutzverbände (Stellungnahme vom 22.11.93) besteht darin, die hochempfindlichen Bereiche im Nordosten des Planungsraumes von der Bebauung freizuhalten. Dies wurde im Rahmen der Planung bereits berücksichtigt; das für den nordöstlichen Bereich der Fläche geplante Frachtzentrum ist dementsprechend in einen weniger sensiblen Raum verlegt worden.

1.7.2.1 Geologie und Böden

Am Aufbau der Moränenhochfläche sind überwiegend jungweichseleiszeitliche Lockersedimente der Grundmoräne, wie beispielsweise Geschiebemergel mit Geschiebelehm beteiligt. Diese sind von Decksanden unterschiedlicher Mächtigkeit überlagert. Nach Westen und Norden hin setzen sich glaziale Vorschüttsande fort, die im Bereich der Wublitzrinne im Einflußbereich holozäner, fluviatiler Abflußgeschehen standen. Sie werden hier von sandigem Geschiebemergel überlagert, der oberflächig zu lehmig-sandigem Geschiebelehm verwittert ist.

Der Niederungsbereich im nördlichen Planungsraum wird von grobkörnigen, z. T. geröllführenden Schmelzwasserablagerungen dominiert. In den unter eiszeitlichen Bedingungen entstandenen Fließgewässerrinnen haben sich z.T. Torfablagerungen gebildet. Im Bereich der vernässungsfreien Grundmoränenfläche haben sich sickerwasserbestimmte Braunerden bzw. Parabraunerden entwickelt.

In den Niederungen des Havelkanals und des nördlichen Geltungsbereiches dominieren grund- und stauwassergeprägte Lehm-Anmoore und Lehm-Humusgleye, die im nordöstlichen Geltungsbereich infolge Entwässerungsmaßnahmen bereits Merkmale einer terrestrischen Bodenentwicklung aufweisen. Stellenweise sind auch Podsolierungstendenzen zu erkennen. Flachmoorgebiete strukturieren die feuchten und sumpfigen Niederungen.

In Abhängigkeit zu der dargestellten Bodenbeschaffenheit verhält sich die Baugrundeignung des Bodens und ist entsprechend differenziert zu betrachten. Vor der Moränenhochfläche im Bereich des GVZ stehen fein- bis mittelkörnige Sande an. Als Baugrund ist diese Fläche als gut bis sehr gut geeignet anzusehen.

Im Bereich vor der Hochfläche finden sich Geschiebemergel, die als Gemische aus Sand und Ton oder leichtplastische Tone geeignete Gründungsflächen darstellen. Auf der Moränenhochfläche selbst finden sich Geschiebelehme, eine gemischtkörnige Form, die sich aus Sand, Ton und Kies zusammensetzt. Als Baugrund sind sie als brauchbar bis geeignet anzusehen. Weiterhin gibt es auf der Hochfläche noch Fein- und Mittelsande, die - je nach Feinstkornanteil - gut bis sehr gut für Gründungen geeignet sind.

Der Niederungsbereich des Havelkanals ist mit seinem hohen Anteil an Torfen und an stark organisch durchmengten Sedimenten als Baugrund schlecht geeignet. Unterhalb der Ablagerungen befinden sich meist fein- bis mittelkörnige Sande mit sehr hohen Schluff- und Tonanteilen. Sie sind somit stark plastisch und allenfalls mäßig brauchbarer Baugrund. Durch das im Niederungsbereich in 1 und 3 m unter der Geländeoberkante stehende Grundwasser werden Baumaßnahmen beeinträchtigt. Hier sind umfangreiche Erdarbeiten bzw. bautechnische Schwierigkeiten insbesondere durch das oberflächennahe Auftreten von Grundwasser zu erwarten.

1.7.2.2 Grund- und Oberflächenwasser

In der Niederung des Havelkanals und des Berliner Urstromtales steht das Grundwasser bereits in einer Tiefe von durchschnittlich 0,6 - 1,0 m an. Im Bereich der Grundmoräne steht das Grundwasser in einer Tiefe von 4 - 6 m an. Stellenweise tritt unter abdichtenden Lehm- und Mergelschichten gespanntes Grundwasser auf.

Das Untersuchungsgebiet des GVZ Wustermark ist mit einem Grabensystem versehen, wobei alle als Vorfluter genutzten Fließgewässer nach wasserwirtschaftlichen Kriterien ausgebaut sind. Neben dem das Plangebiet nach Norden hin abgrenzenden Schlaggraben, besteht auch für den Nordosten des Plangebietes verlaufenden Königsgraben Bestandsschutz (Stellungnahme LUA Abt. Gewässerschutz vom 15.11.193). Im vorliegenden städtebaulichen Entwurf zum GVZ werden sämtliche Gräben erhalten und zum Teil noch erweitert. Im Beteiligungsverfahren zum städtebaulichen Entwurf, wurden entsprechend vom LUA Abt. Gewässerschutz aus wasserwirtschaftlicher Sicht keine Bedenken geäußert (Stellungnahme vom 21.04.1994).

1.7.2.3 Klima

Der Raum Wustermark gehört zum „stärker maritim beeinflußten Binnentiefland" mit einem trocken-warmen, niederschlagsarmen und leicht kontinentalen Klima. Der Untersuchungsbereich ist Teil eines Kaltluftentstehungsgebietes, welches sich durch geringe Temperaturen, hohe nächtliche Abkühlung und höhere relative Luftfeuchte auszeichnet. Bei windstillen, austauscharmen Wetterlagen fließt die Kaltluft in Täler und Mulden, was insbesondere in Siedlungsbereichen zu Luftaustauschprozessen führt. Im Untersuchungsgebiet findet dies jedoch, aufgrund der äußerst geringen Höhenunterschiede, nur eingeschränkt statt. Ferner behindern bestehende Hindernisse, z. B. Autobahn- und Eisenbahndämme, den Luftaustausch. Geringe Frischluftabflüsse sind v.a. in Richtung Falkensee zu beobachten.

1.7.3 Städtebauliche Situation

Im folgenden werden insbesondere die Gegebenheiten im Planungsgebiet dargestellt, die aufgrund von bekannten öffentlichen Belangen einen entscheidenden Einfluß auf die weiteren Planverfahren besitzen.

1.7.3.1 Derzeitige Nutzungsstruktur

Der größte Teil des Planungsgebietes wird von intensiv genutztem Acker eingenommen. Auf der Grundmoränenplatte sind Mais und Sonnenblumen die Hauptanbauprodukte. In den drainierten Niederungsbereichen dominieren Getreide- und Futterpflanzen. Vereinzelt werden die hier gelegenen Anbauflächen von Brachflächen und temporären Feuchtwiesen unter-brochen. Die feuchten Niederungsbereiche werden von zahlreichen kleineren Meliorationsgräben durchzogen. Stellenweise existieren grabenbegleitende Pappel- und Kopfweidenanpflanzungen. Entlang der Feldwege stehen einige Baumreihen. Gebäudebestand befindet sich nicht auf der Fläche. Eine deutliche Zerschneidung des Plangebietes erfolgt durch die in Nord-Süd Richtung das Gelände querende BAB A 10.

Die landwirtschaftliche Nutzung der Ackerflächen erfolgt ausnahmslos durch Pächter, dabei zu wesentlichen Teilen durch die WHB Marktfrucht GmbH, die ca. 180 ha. Ackerland im

Planungsraum bewirtschaftet. Diese weist im Rahmen der Bürgerbeteiligung im Raumordnungsverfahren zum GVZ (Stellungnahme vom 19.11.1993) darauf hin, daß der Entzug dieser Flächen eine Bedrohung der wirtschaftlichen Existenz des Unternehmens in der derzeitigen Form darstellen würde.

Aus den Gesprächen mit den Eigentümern der Flächen geht hervor, daß die Bewirtschaftung der Flächen einerseits über langfristige Pachtverträge, andererseits über mündliche Absprachen erfolgt bzw. ohne vertragliche Bindung lediglich geduldet wird. Für den überwiegenden Anteil der Pachtflächen, ca. 110 ha, bestehen jedoch nur kurzfristige Pachtverträge (1 bis 2 Jahre, vgl. Kap 2.2.3).

Eine Abstimmung mit der WHB Marktfrucht wird auch in den Stellungnahmen des Amtes für Agrarordnung vom 26.05.1994 und dem MUNR, Landesplanungsbehörde (Stellungnahme vom 04.05.1994) gefordert. Die LEG Brandenburg hat bereits im Frühjahr 1994 Kontakt mit der WHB Marktfrucht und im folgenden mit den anderen betroffenen Pächtern aufgenommen. Der LEG sind die Forderungen der Pachtbetriebe nach Lage und Qualität von Ersatzflächen bekannt. Dementsprechend werden derzeit Recherchen durchgeführt.

1.7.3.2 Archäologische Bodendenkmale

Zahlreiche archäologische Funde belegen die Lage des Geltungsbereiches im altsteinzeitlichen Siedlungsgebiet der Wublitzrinne, einer eiszeitlichen Abflußrinne. Grabfelderfunde und Dorfausgrabungen entlang der Wublitzrinne erbrachten Dokumente und weitere Hinweise auf Besiedlung und Nutzung in germanischer, römischer und kaiserzeitlicher Periode. Neben den 16 bekannten ur- und frühgeschichtlichen Bodendenkmalen wurden im Rahmen der archäologischen Prospektion weitere 23 Fundstellen nachgewiesen.

Nach § 18, Abs. 2 DSchG Bbg ist der Schutz und die Erhaltung von Bodendenkmalen bei unumgänglichen Veränderungen und Bodeneingriffen nur in Form archäologischer Ausgrabungen, die rechtzeitig vor Beginn des Bauvorhabens durchgeführt werden, gewährleistet. Das Brandenburgische Landesmuseum für Ur- und Frühgeschichte fordert zudem in der Stellungnahme vom 18.04.1994 alle planerischen Mittel auszuschöpfen, um eine dauerhafte Erhaltung der Bodendenkmale sicherzustellen. Dem wurde im Rahmen der städtebaulichen Rahmenplanung soweit wie möglich nachgekommen. Es wurden beispielsweise Grünflächen bevorzugt dort zugeordnet, wo größere Fundstellen bzw. Fundstellen mit hoher Wertigkeit

vorzufinden sind. Bei unumgänglichen Bodeneingriffen sind archäologische Ausgleichsmaßnahmen erforderlich, die in Abstimmung mit dem Brandenburgischen Landesmuseum für Ur- und Frühgeschichte festgelegt worden sind. Dabei handelt es sich je nach Wertigkeit der Fundstelle um Dokumentationen, archäologische Grabungsschnitte und vollständige Ausgrabungen, die vor einer Inanspruchnahme durch Überbauung durchzuführen sind. Die fachliche und inhaltliche Betreuung während der Durchführung der o.g. Maßnahmen, wird in Absprache mit dem Landesmuseum von diesem selbst übernommen.

1.7.3.3 Technische Infrastruktur

Aus der vorhandenen technischen Infrastruktur ergeben sich folgende, bei der Planung zu berücksichtigende Rahmenbedingungen:

Die vorhandene Erdgasleitung FGL 210, Nennweite 600 mit einem Schutzstreifen von 80 m durchquert derzeit das Planungsgebiet diagonal von Südwesten nach Nordosten. Eine weitere

Erdgasleitung FGL 75 mit der Nennweite 500 und einem Schutzstreifen von 40 m quert das Gelände in West-Ostrichtung.
Die Verbundnetz Gas AG als Eigentümerin der Anlagen stimmt bei der vorhandenen Lage der Ferngasleitungen dem Vorhaben zunächst nicht zu (Stellungnahmen vom 27.04.1994 und 02.05.1994). Eine Umverlegung der Leitungen ist jedoch, bei Übernahme der Kosten, technisch machbar (vgl. o.g. Stellungnahmen). Die Kosten für die Umverlegung sind im Rahmen der Kosten- und Finanzierungsübersicht bereits berücksichtigt worden. Ferner liegt seitens der Verbundnetz Gas AG bereits eine Zustimmung zum Bebauungsplan A, im Rahmen der dort stattgefundenen Trägerbeteiligung, vor. Dort ist bereits eine Trasse für die umzuverlegende FGL 210 berücksichtigt worden.

Die ebenfalls das Gelände querende 110 KV Hochspannungsleitung wird als Bestand in die Planung einbezogen, wobei eine Erhöhung der Masten vorgesehen ist. In der weiteren Planung ist zu klären, ob der im Bereich des KV-Terminals stehende Mast stehen bleiben kann oder versetzt werden muß.

Eine Richtfunktrasse tangiert das Untersuchungsgebiet von Nordwesten nach Südosten unterhalb des geplanten Knotenpunktes BAB A 10/ B5 neu (n). In diesem Bereich ist auf der

Grundlage des städtebaulichen Entwurfes keine Bebauung vorgesehen. Im Falle einer abweichenden Festsetzung im Bebauungsplan werden die hieraus entstehenden Beschränkungen berücksichtigt.

Zwei Mittelspannungskabel sowie ein Fernmeldekabel liegen im Bereich des von der Kuhdammbrücke her über das Gelände führenden vorhandenen Weges. Weitere Fernmelde-kabel liegen parallel der bestehenden Erdgastrassen. Ein im Bereich des GVZ befindliches Fernmeldekabel der Wasser- und Schiffahrtsdirektion ist vor einem Baubeginn zu orten und der Trassenverlauf zu kennzeichnen (Stellungnahme der Wasser- und Schiffahrtsdirektion vom 04.05.1994).

1.7.3.4 Entfernung zu schutzbedürftigen Nutzungen / Lärmschutz

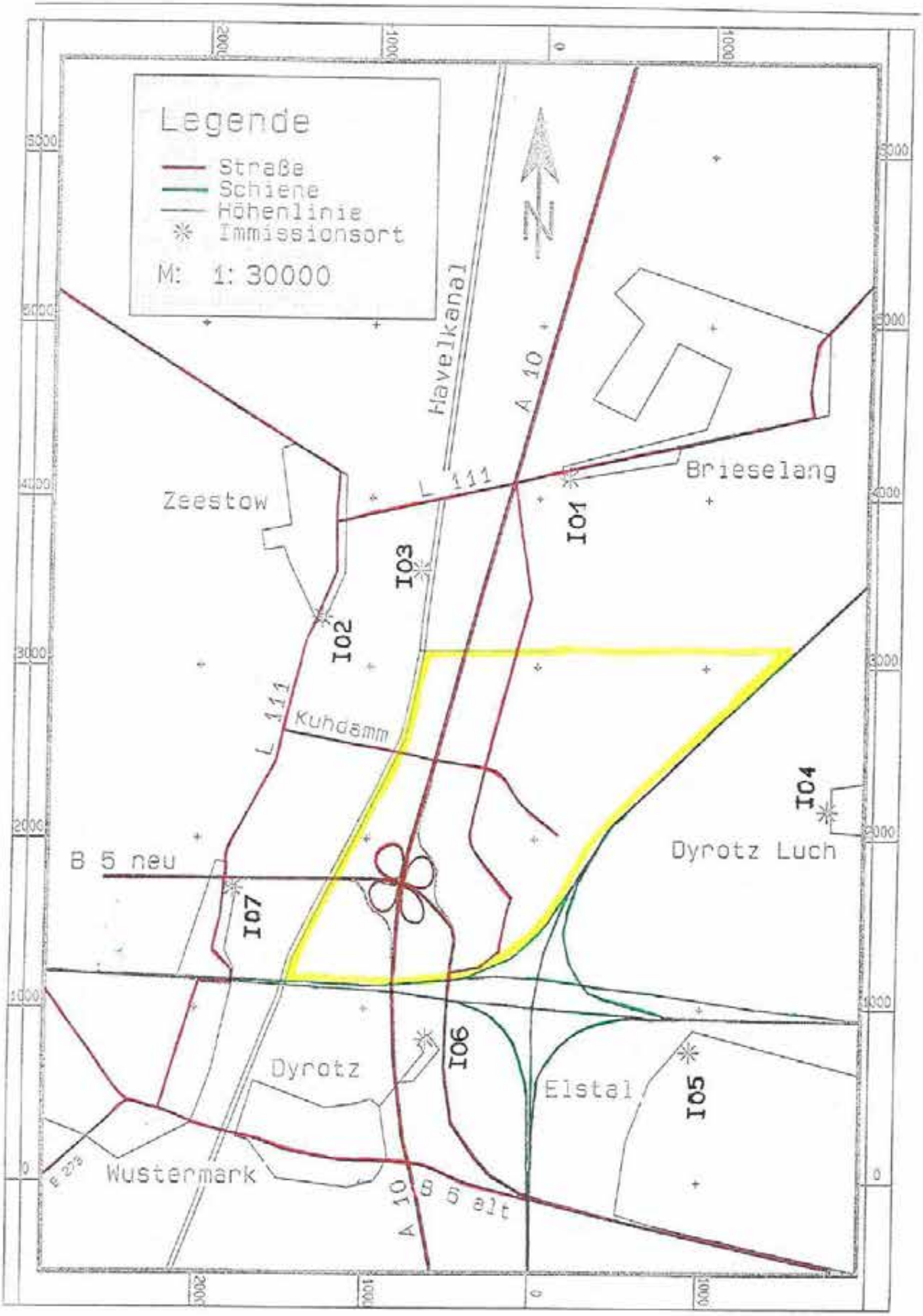
Im Rahmen des ROV wurde bereits durch das MUNR, Abt. Immissionsschutz die Erstellung eines schalltechnischen Gutachtens, für die aus dem GVZ zu erwartenden Lärmbelastungen, gefordert (vgl. Stellungnahme vom 18.11.93). Grundsätzlich wurde jedoch aus immissions schutzrechtlicher Sicht dem Plangebiet gegenüber der ebenfalls im Verfahren befindlichen Variante Wustermark-Nord ein deutlicher Vorzug gegeben.

In Abstimmung mit dem Amt für Immissionsschutz Brandenburg wurden die im Rahmen eines Gutachtens zu untersuchenden Immissionsorte (IO) festgelegt (am 13.09.94). Dabei handelt es sich um:

Tabelle 1: Entfernung zur jeweiligen Grenze des Plangebietes

Immissionsort (IO)	Entfernung in m
IO 1 Zeestow Luch	ca. 800
IO 2 Zeestow	ca. 600
IO 3 Campingplatz	ca. 250
IO 4 Dyrotz Luch	ca. 780
IO 5 Elstal	ca. 1.050
IO 6 Dyrotz	ca. 330
IO 7 Wustermark	ca. 550

(vgl.Abb. 3)



GVZ-Wustermark
Lageplan für die EDV-Bearbeitung
mit Eintrag der ausgewählten, representativen Immissionsorte

Abb. 3

Für die dargestellten Immissionsorte wurden auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfes und unter Berücksichtigung einschlägiger Orientierungswerte flächenbezogene Schalleistungspegel ermittelt, die im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, daß die Orientierungswerte für sechs der sieben ausgewählten Immissionsorte sowohl im Bereich gewerblicher Schallquellen als auch durch den Verkehr auf den Haupterschließungsstraßen im Plangebiet, sicher eingehalten werden können (Güterverkehrszentrum Wustermark / Schalltechnische Beurteilung; Oktober 1994).

Eine Konfliktsituation besteht durch die Nähe zum Campingplatz in Zeestow. In diesem Fall wird der Orientierungswert durch Gewerbelärm geringfügig überschritten.

Die von bestehenden Straßen ausgehenden Schallimmissionen überschreiten jedoch bereits heute in den Ortsdurchfahrten die schalltechnischen Orientierungswerte. Der Hauptanteil an den über den Orientierungswerten befindlichen Schallimmissionen im Bereich des Campingplatzes basiert jedoch auf dem von der BAB A 10 ausgehenden Verkehrslärm. Die in Bezug auf den Campingplatz bestehende Konfliktsituation ist im Rahmen der Bauleitplanung zu klären.

Die vom MUNR/Abt. I formulierten Bedenken hinsichtlich des Ausbaus des Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des GVZ (vgl. o.g. Stellungnahme), insbesondere der Ausbau der B 5, sind im entsprechenden Planfeststellungsverfahren zu klären. Die Forderung nach einer gleichzeitigen Realisierung der OU Wustermark mit der Betriebsaufnahme des GVZ, wäre zwar wünschenswert, ist jedoch aufgrund von aufgetretenen Verzögerungen im Vorfeld des ROV zur OU, nicht möglich. Die aus dieser Situation heraus entwickelte Lösung, der nördlichen Straßenanbindung des GVZ an die geplante Anschlußstelle der BAB A 10, vermeidet jedoch weitestgehend die Belastung der Ortsdurchfahrten von Wustermark und Zeestow, da der Verkehr direkt auf das überregionale Verkehrsnetz geführt wird.

2 Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsbereich / Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer

2.1 Beteiligung und Benachrichtigung der Eigentümer, Verfügungs- und Nutzungsberechtigten

Im Hinblick auf die sog. „enteignungsrechtliche Vorwirkung" der Festlegung des Entwicklungsbereiches kommt der Beteiligung der in privatrechtlichen Rechtspositionen betroffenen Eigentümern und sonstigen dinglich und schuldrechtlich Berechtigten im Rahmen der Voruntersuchung eine zentrale Bedeutung zu.

Diese Betroffenen wurden über die generelle Öffentlichkeitsbeteiligung während der Voruntersuchungen sowie im Rahmen der Vorstellung der städtebaulichen Gesamtplanung besonders über das Vorhaben informiert und befragt. Das vom Entwicklungsträger beauftragte Büro HBI übergab allen festgestellten Eigentümern bzw. Verfügungsberechtigten eine Informationsmappe zum Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme und führte im Zeitraum von Januar bis September 1994 persönliche Gespräche, deren Protokolle sich bei den Verfahrensunterlagen befinden.

Mit Schreiben vom 27. Juli 1994 sind zudem alle Eigentümer über den Beschluß der Gemeinde über den Beginn der Voruntersuchungen informiert worden. Die Betroffenen wurden hier nochmals auf ihre gesetzlichen Auskunftspflichten sowie Mitwirkungsrechte i.S.d §§ 137 bis 139 BauGB hingewiesen.

Um sicherzustellen, daß alle Betroffenen ihre Belange in das Verfahren einbringen können, fand sowohl eine alle privatrechtlich Berechtigten einbeziehende Versammlung am 10. November 1994 als auch eine satzungsgemäß bekanntgemachte weitere allgemeine Öffentlichkeitsbeteiligung in der Zeit vom 2. bis 23. Januar 1995 statt.

2.2 Analyse der Ermittlungen

2.2.1 Private Eigentümer

Den Grundstückseigentümern bzw. Verfügungsberechtigten wurden grundlegende Erläuterungen zum Verfahren der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, deren Planungsstand, zu Umweltfragen, zu Fragen der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie zu Fragen der rechtlichen Stellung des Eigentümers und dem Wertfaktor seines im städtebaulichen Entwicklungsgebiet gelegenen Grundstücks gegeben. Die Gespräche wurden im Zeitraum Januar bis September 1994 geführt.

Die 28 privaten Eigentümer und 6 Erbengemeinschaften, nachstehend Eigentümer genannt, haben einen Flächenanteil von rund 155 ha, der in 80 Flurstücke untergliedert ist (vgl.Abb. 4).

Als Ergebnis der Gespräche kann folgender Sachstand festgehalten werden:

A.

26 Eigentümer, mit insgesamt ca. 101 ha Fläche, untergliedert in 67 Flurstücke, erklärten ihre Verkaufsbereitschaft. Davon machten 13 Eigentümer ihre Verkaufsbereitschaft von einem Mindestkaufpreis abhängig, welcher im folgenden dargestellt ist:

Tabelle 2: Mindestkaufpreisforderungen der Eigentümer

Anzahl Eigentümer	Mindestkaufpreisforderung DM/m²
4	8 bis 12
2	15
2	20
1	35
1	40
1	60
1	70
1	100

GVZ Wustermark

- Eigentumsverhältnisse -

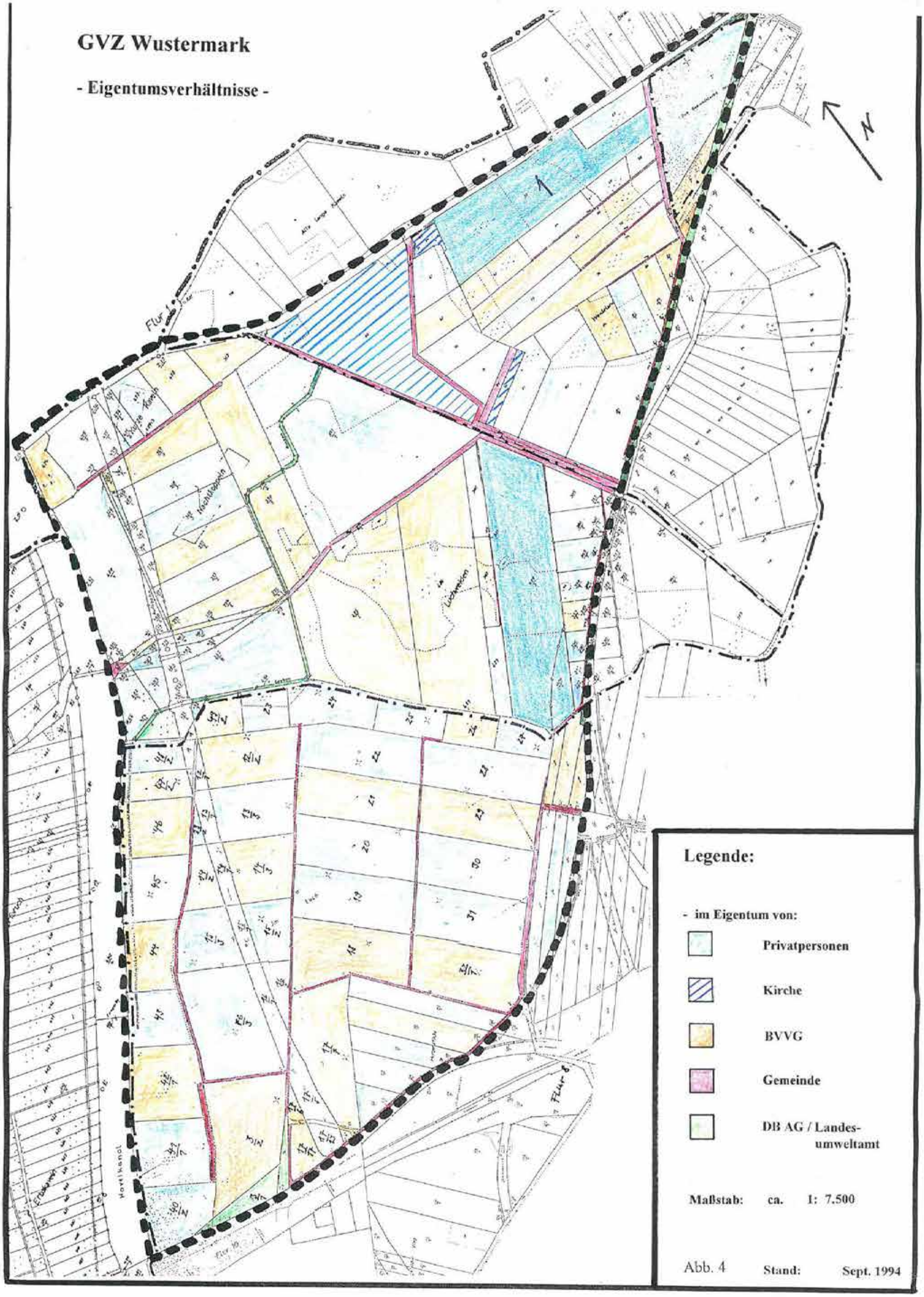


Abb. 4

B.

3 Eigentümer, mit einem Flächenanteil von rund 38 ha, untergliedert in 9 Flurstücke, bekundeten ihre Verkaufsbereitschaft nur bedingt. Sie sind jedoch bereit, einen Landtausch in Erwägung zu ziehen.

C.

2 Eigentümer, mit einem Flächenanteil von rund 14 ha, untergliedert in 4 Flurstücke, sind keinesfalls zum Verkauf ihrer Flächen bereit, ziehen jedoch unter nicht genannten Bedingungen einen Landtausch in Erwägung.

D.

1 Eigentümer, von ca. 2,3 ha, Flurstück 373/2, Gemarkung Wustermark Flur 2, bekundete seine Mitwirkungsbereitschaft und möchte sein Grundstück in Verbindung mit einem konkreten Investor in das Gesamtvorhaben „GVZ Wustermark" einbringen.

Schwierig werden sich die Grunderwerbsverhandlungen mit den 6 Erbengemeinschaften gestalten. In den Gesprächen wurde deutlich, daß erhebliche Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Erbengemeinschaften die Bildung einheitlicher Verhandlungspositionen erschweren.

2.2.2 Behörden/ Gemeinde/ BVVG

Folgende Eigentümer bzw. Verfügungsberechtigte wurden mit Ausnahme der Gemeinde Wustermark/Dyrotz angeschrieben:

- Deutsche Bahn AG, Regionalbereich Berlin, Abt. Immobilien
- Landesumweltamt Brandenburg
- Gemeinde Wustermark/ Dyrotz
- Bodenverwertungs- und Verwaltungsgesellschaft GmbH (BVVG)

Diese Eigentümer verfügen über einen Flächenanteil von rund 110 ha, der in 121 Flurstücke untergliedert ist.

Im Monat März 1994 wurden von der HBI mit den vorgenannten Eigentümern persönliche Gespräche geführt, in denen das Bauvorhaben „GVZ Wustermark" sowie die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme erläutert wurde. Entsprechende Informationsmappen wurden übergeben. Dabei wurde Bereitschaft zur Zusammenarbeit unter der Voraussetzung signalisiert, daß das Eigentum bzw. die Verfügungsberechtigung eindeutig geklärt und zugeordnet wird. Weiterhin wiesen die Eigentümer darauf hin, daß die flurstückbezogene Bearbeitung erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird.

Keine Berücksichtigung fanden Flurstücke im Untersuchungsgebiet, die aufgrund ihrer spezifischen Nutzung als Verkehrsfläche Eisenbahn, Verkehrsfläche Autobahn und als Bundeswas

serstraße im jeweiligen Eigentum verbleiben. Die betroffenen Eigentümer wurden jedoch nach Maßgabe des § 165 BauGB Abs. 3 beteiligt.

2.2.3 Schuldrechtlich Berechtigte

Ca. 232 ha, das sind rund 88 % der Flächen im Untersuchungsgebiet sind an Dritte zur landwirtschaftlichen Nutzung verpachtet. Die Pachtflächen gliedern sich wie folgt:
(vgl. Abb. 5):

Tabelle 3: Pachtflächen in ha im GVZ

Pächter	Pachtflächen
WHB Marktfrucht GmbH	ca.177 ha
K.-H. Jürgens und Sohn GbR	ca. 28 ha
Herr Meinerd (Gut Markee)	ca. 18 ha
Familie Schmidt	ca. 7 ha
Herr Loerch	ca. 2 ha
Σ	ca. 232 ha

Folgende Flächen der WHB Marktfrucht sind aufgrund der geringen Größe nicht dargestellt:

	369/2
	366/2
	479/2
	479/3
	475/2
	483/5
	40/1
	17/11

Gesamt:	0,6404 ha

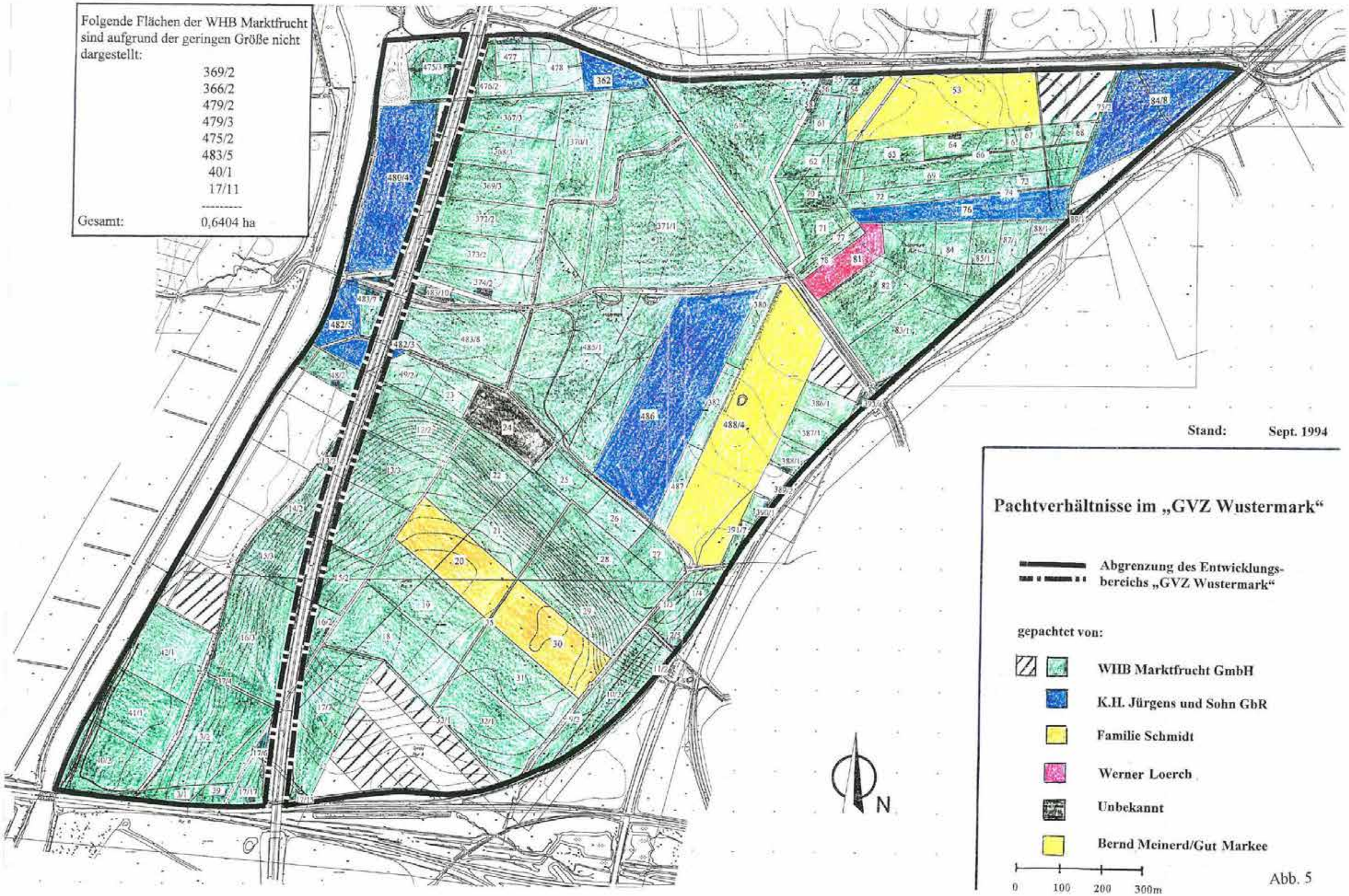


Abb. 5

Die Ermittlung der Pachtverhältnisse gestaltete sich zunächst schwierig, da ein Großteil der Eigentümer mit Hinweis auf die Vertraulichkeit der Pachtverträge eine Einsicht verwehrte.

In einer Vielzahl von Gesprächen (Amt für Landwirtschaft und Forsten des Kreises Havelland, Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten des Landes Brandenburg, BVVG, BLG sowie Eigentümern) konnten die Pachtverhältnisse jedoch präzisiert werden, so daß mit den oben genannten Pächtern Gespräche geführt werden konnten.

Durch den Verlust der landwirtschaftlichen Nutzflächen infolge der Errichtung des GVZ sind dabei nach jeweils eigenen Angaben zwei Betriebe (K.-H. Jürgens und Sohn GbR und Familie Schmidt) in ihrer jetzigen Form existenzgefährdet. Für den Betrieb der WHB Marktfrucht be

deutet der Verlust der Flächen im geplanten GVZ, daß einer von acht Arbeitsplätzen abgebaut werden müßte. In Stellungnahmen vom 11. September 1992 und 19. November 1993 weist Herr Engelmann von der WHB Marktfrucht GmbH auf die Auswirkungen für seinen Betrieb hin.

Die LEG bemüht sich unter Beteiligung der Brandenburger Landgesellschaft (BLG) sowie der BVVG vorrangig darum, den betroffenen Betrieben landwirtschaftliche Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen. Durch regelmäßige Abstimmung mit den Betroffenen soll gewährleistet werden, daß die betrieblichen Erfordernisse bei der Ermittlung berücksichtigt werden. Während im Falle der WHB Marktfrucht konkrete Verhandlungen über landwirtschaftliche Ersatzflächen geführt werden, besteht hinsichtlich der Jürgens und Sohn GbR Bereitschaft, den Betrieb mit landschaftspflegerischen Schwerpunkt im geplanten GVZ fortzusetzen.

Zur Bemessung der möglicherweise erforderlichen Entschädigungs- und Ausgleichsleistungen sind in Abhängigkeit von der Laufzeit der Pachtverträge durch öffentlich bestellte und vereidigte Sachverständige Gutachten zur Pachtaufhebungs- und Aufwuchsentschädigung zu erstellen.

Sollte nach Abschluß der Verhandlungen ein vollständiger Ausgleich durch Ersatzflächen nicht oder nur mit Verzögerungen möglich sein, werden den Betroffenen i.S.d. § 185 BauGB Entschädigungen für Vermögensnachteile, die Ihnen aus der vorzeitigen Beendigung der Pachtverhältnisse entstehen, geleistet werden.

2.2.4 Zusammenfassung und Schlußfolgerungen

- 26 Privateigentümer (Flächenanteil ca. 101 ha) sind generell verkaufsbereit, wobei die Mindestkaufpreisforderungen in den überwiegenden Fällen über den ermittelten Anfangswerten des Verkehrswertgutachtens der Gesamtfläche liegen.

- Die hohe Verkaufsbereitschaft der Eigentümer (unter überhöhten Kaufpreisvorstellungen) beruht auf dem Umstand, daß die Eigentümer landwirtschaftlicher Nutzflächen diese nicht selbst bewirtschaften sondern an landwirtschaftliche Betriebe verpachtet haben.

  Die jährlichen Pachteinnahmen sind im Verhältnis zum einmaligen Verkaufserlös gering.

- Der größte Teil der benötigten Grundstücke wird durch landwirtschaftliche Betriebe genutzt. Diese Flächen bilden i.d.R. eine wesentliche wirtschaftliche Grundlage für die Existenz dieser landwirtschaftlichen Betriebe.

  Werden diese Flächen der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen, so sind Entscheidungen zur Minimierung bzw. Ausgleich der wirtschaftlichen Folgen für diese Betriebe zu treffen.

- Insbesondere überhöhte Erlöserwartungen der Mehrzahl der Grundstückseigentümer zeigen, daß ein freihändiger Grunderwerb aus praktisch-zeitlichen Gründen kaum realisierbar sein wird. Auch ins Detail gehende Erläuterungen des Mechanismus und der gemeinwohlerheblichen Zielstellung des Entwicklungsrechtes im allgemeinen und des GVZ-Vorhabens im Besonderen, führten nicht zur Erhöhung der Akzeptanz.

3 Städtebauliches Neuordnungskonzept

3.1 Übergeordnete Planungen

3.1.1 Flächennutzungsplan/ Räumliche Entwicklungsplanung/ Landschaftsrahmenplan

Der Entwurf des Flächennutzungsplanes für die Gemeinde Wustermark aus dem November 1991 wurde zurückgezogen. Bedingt durch die Lage des Verwaltungsamtes Wustermark im Einzugsbereich Berlin bzw. in der Entwicklungsachse Spandau-Falkensee-Nauen wurde jedoch eine gemeindeübergreifende „Räumliche Entwicklungsplanung" im November 1993 erstellt (Vorabzug), die das Güterverkehrszentrum in der geplanten Abgrenzung darstellt.

Der Bebauungsplan für das Plangebiet wird dementsprechend gemäß § 8 Abs. 4 BauGB vor dem Flächennutzungsplan aufgestellt, da mit der Forderung des Bundesverkehrswegeplanes

nach der Einrichtung von Güterverkehrszentren und dem Beschluß der Landesregierung über die Errichtung eines GVZ im Standortraum Wustermark überwiegende Gründe die Aufstellung erfordern und der Bebauungsplan der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung nicht entgegensteht.

In der Vorstudie zum Landschaftsrahmenplan des ehemaligen Landkreises Nauen wird den ökologisch wertvollen Niederungsbereichen der Wublitzrinne besonders im Hinblick auf den Biotopverbund eine wichtige Rolle zugemessen. Der Bereich der feuchten Senke im Zentrum des Plangebietes wird als erhaltenswert eingestuft.

3.2 Städtebaulicher Entwurf

Für das Untersuchungsgebiet wurde im I. Quartal 1994 ein städtebaulicher Rahmenplan erarbeitet (vgl. Abb. 6). Im April 1994 fand dazu eine vorgezogene TÖB- sowie eine Bügerbeteiligung statt.

HAFEN
KV - TERMINAL
NICHT GVZ-AFFINE NUTZUNG
PLANZEICHENERKLÄRUNG
GEMEINDE WUSTERMARK
BEBAUUNGSPLAN NR.: 1
"GVZ-WUSTERMARK"
BEBAUUNGSVORSCHLAG
LEG

Abb. 6

3.2.1 Erschließungs- und Verkehrskonzept

3.2.1.1 Straßenerschließung

Das Verkehrsaufkommen im GVZ Wustermark wurde in Anlehnung an das im GVZ Bremen bestehende Kfz -Aufkommen ermittelt. Danach wird für das GVZ in Wustermark ein Kfz-Aufkommen von 46 Kfz/ha im Querschnitt prognostiziert. Davon entfallen rund 60% auf Fahrzeuge des Güterverkehrs mit einem zulässigen Gesamtgewicht von über 7,5 Tonnen. Insgesamt ist im Endausbau des GVZ, bei 100%iger Auslastung der Flächen, ein Querschnittsverkehrsaufkommen von 11.100 Kfz/24 h ermittelt worden.

Sowohl die Erfahrungen des bestehenden GVZ in Bremen als auch das prognostizierte Verkehrsaufkommen am Standort Wustermark zeigen, daß für die Funktionsfähigkeit des GVZ mindestens zwei Anbindungen an das überregionale Straßennetz erforderlich sind.

Aus Gesprächen mit potentiellen Ansiedlern kann festgestellt werden, daß der überwiegende Teil des Ziel- und Quellverkehrs aus bzw. in Richtung Berlin führen wird (ca. 65-70%.). Dementsprechend ist eine direkte Anbindung des GVZ an die B5 n von wesentlicher Bedeutung. Daneben sieht das Erschließungskonzept eine Straßenverbindung im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes vor, die an die geplante BAB Anschlußstelle „Zeestow-Brieselang" anbindet, wodurch der Verkehr direkt dem überregionalen Verkehrsnetz zugeführt werden kann. Darüber hinaus besteht eine Planung zur Schaffung einer Straßenverbindung zwischen
dem GVZ und dem Gewerbegebiet Wustermark-Nord. Diese Straßenverbindung ist als Verbindung sinnvoll, jedoch nicht Bestandteil der geplanten Entwicklungsmaßnahme.

Bei einer 100 %igen Auslastung des GVZ sind bei der oben dargestellten Erschließungsvariante folgende Querschnittssverkehre zu erwarten:

- Nördliche Erschließungsstraße Q= ca. 2.200 Kfz/t
- Südliche Straßenanbindung B5 n Q= ca. 7.400 Kfz/t
- Westliche Straßenanbindung Q= ca. 1.500 Kfz/t

Im Rahmen von bisher stattgefundenen Trägerbeteiligungsverfahren wurde vom MUNR Abt.I sowie vom Landkreis Nauen auf die begrenzte Leistungsfähigkeit der Straßeninfrastruktur im

Westraum Berlins in Verbindung mit den zahlreichen Entwicklungsvorhaben hingewiesen. Hierzu liegt seit Dezember 1993 die „Straßenverkehrliche Untersuchung für den Raum westlich von Berlin" vor (IVV-Aachen/ Dorsch-Consult). Auf der Grundlage sämtlicher bis März 1993 in der Planung bzw. in der Realisierung befindlicher Ansiedlungsvorhaben sowie geplanter Wohnungsbauvorhaben und unter Einschluß der zukünftigen Mobilitätsentwicklung, wurde eine Prognose der Verkehrsbelastung für das Jahr 2010 erstellt.

Ergebnis der Prognosebetrachtung ist, daß sich die B 5 in ihrem vierspurigen Ausbauzustand zwar am Rande ihrer Leistungsfähigkeit befindet, diese jedoch nicht überschritten ist. In dem Gutachten heißt es wörtlich: „Quintessenz aus der Leistungsfähigkeitsbetrachtung ist, daß die Verkehrssituation im westlichen Umland von Berlin - trotz der starken Impulse aus den Ansiedlungsvorhaben - beherrschbar erscheint. Die im Prognosenetz berücksichtigten nicht-disponiblen Planungselemente reichen - von punktuellen Verbesserungen abgesehen - zur Aufnahme der Verkehrsnachfrage aus" (vgl. IVV-Aachen/Dorsch-Consult 1993, S. 84).

Anbindung an die OU Wustermark B5

Die südliche Anbindung ist zwingend erforderlich, um die Hauptverkehrsströme in und aus Richtung Berlin (ca. 70 % des gesamten GVZ-Verkehrs) auf dem kürzesten Weg anzubinden. Der Anschluß erfolgt direkt an die B 5 Ortsumgehung Wustermark.

Das Raumordnungsverfahren für die neu trassierte B5 (Nordumgehung Wustermark) sowie den geplanten Autobahnknoten BAB A10 / B5n wird im Januar 1995 eröffnet. Die Anbindung an das GVZ ist in den drei zu untersuchenden Varianten gewährleistet (Bestätigung durch das BLVS vom 21.11.1994). Der Baubeginn für die OU Wustermark wird vom BLVS mit Ende des Jahres 1996 angegeben. Dementsprechend ist voraussichtlich mit einer Anbindung des GVZ an die OU im Jahre 1997 zu rechnen.

Das erforderliche Planungsrecht für die Zu- und Abfahrt an die B5 n wird im Rahmen des Bebauungsplanes D für das GVZ Wustermark erreicht (vgl. Abb. 7). Der Flächenerwerb erfolgt im Rahmen der Durchführung der geplanten Entwicklungsmaßnahme.

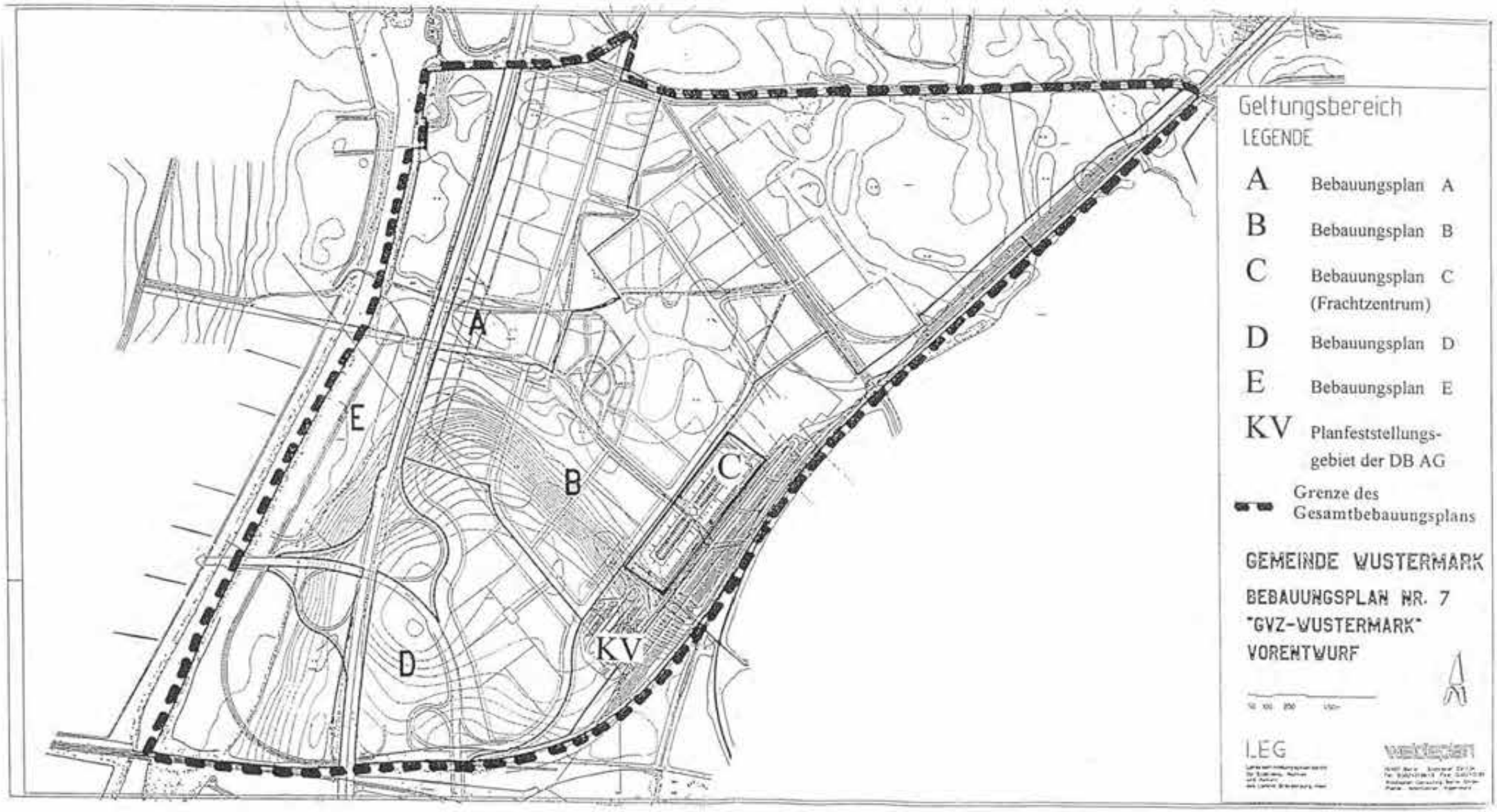

Geltungsbereich
LEGENDE
A Bebauungsplan A
B Bebauungsplan B
C Bebauungsplan C (Frachtzentrum)
D Bebauungsplan D
E Bebauungsplan E
KV Planfeststellungsgebiet der DB AG
Grenze des Gesamtbebauungsplans
GEMEINDE WUSTERMARK
BEBAUUNGSPLAN NR. 7
"GVZ-WUSTERMARK"
VORENTWURF
LEG
A
B
C
D
E
KV

Abb. 7

Nördliche Erschließungsstraße/ Anbindung an die BAB Anschlußstelle „Brieselang"

Zur Gewährleistung eines Baubeginns im GVZ im Jahre 1995, ist die Realisierung der nördlichen Erschließungsstraße eine Voraussetzung. Diese stellt eine Verlängerung der Planstraße B, zur geplanten BAB Anschlußstelle „Brieselang"(BAB A 10/ LII O 111) dar. Die neue Anschlußstelle wird im Jahr 1995 fertiggestellt. Der Baubeginn für die nördliche Erschließungsstraße ist im Frühjahr 1995 geplant, so daß bereits Ende 1995 eine direkte Anbindung des GVZ an das überörtliche Straßennetz gewährleistet ist (vgl. Bestätigung durch das BLVS vom 21.11.1994). Neben der Erschließungsfunktion für das GVZ besitzt die nördliche Erschließungsstraße auch eine ortsentlastende Funktion für die Gemeinde Zeestow.

Die nördliche Erschließungsstraße des GVZ weist ausgehend vom Schlaggraben bis zur geplanten BAB Anschlußstelle eine Streckenlänge von 770 m auf. Davon befinden sich ca. 100 m auf Wustermarker Gemarkung und entsprechend 670 m auf Flächen der nördlich angrenzenden Gemeinde Zeestow. Damit befindet sich diese Straße zum größten Teil außerhalb des geplanten Entwicklungsbereichs „GVZ Wustermark".

Planungsrechtlich wird die Straße über zwei Bebauungspläne festgesetzt. Dazu hat am 26. Mai 1994 die Gemeindevertreterversammlung von Zeestow die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 7 „Nördliche Erschließungsstraße für das GVZ Wustermark" beschlossen. Die Erarbeitung des Bebauungsplanes ist durch die LEG Brandenburg bereits beauftragt worden. Der Straßenabschnitt auf der Gemarkung Wustermark ist Bestandteil des Bebauungsplanes A für das GVZ. Eine erforderliche Befreiung aus dem nördlich des Schlaggrabens beginnenden Landschaftsschutzgebiet, wurde für die geplante Straßenbaumaßnahme durch das MUNR Projektgruppe § 72 bereits am 13.12.1994 erteilt.

Die Finanzierung der Straße erfolgt über Fördermittel aus der „Gemeinschaftsaufgabe zu Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur", die durch die Gemeinde Zeestow beantragt wurden und für eine Vorabbewilligung vorliegt. Die Straße wird ferner als Gemeindestraße gewidmet.

Mit der Planung und Durchführung der Erschließungsstraße hat die Gemeinde Zeestow bzw. das Amt Brieselang die LEG Brandenburg, als Treuhänderin der Gemeinde Wustermark, im Rahmen eines Geschäftsbesorgungsvertrages am 18. Januar 1995 beauftragt. Der Grunderwerb für die Baumaßnahme wird über das Treuhandvermögen zur Durchführung der geplanten Entwicklungsmaßnahme GVZ Wustermark finanziert. Insgesamt sind acht Grundstückseigentümer von der Baumaßnahme betroffen. Derzeit finden Gespräche mit den Eigentümern

zum Flächenankauf statt, wobei von den bisher befragten fünf Eigentümern, alle ihre Verkaufsbereitschaft schriftlich dokumentiert haben.

Westliche Straßenverbindung zum Gewerbegebiet Wustermark

Das dargestellte Straßenerschließungskonzept wird bei einer anderweitigen Finanzierung ergänzt um die bereits erwähnte Straßenverbindung über den Havelkanal mit einem Anschluß an die verlegte „Zeestower Straße". Diese Straßenverbindung könnte in Verbindung mit der geplanten nördlichen Erschließungsstraße im Untersuchungsgebiet eine wirkungsvolle Ortsumgehung der Gemeinde Zeestow für den aus dem Gewerbegebiet Wustermark entstehenden Verkehr (Richtung Norden) darstellen.

Darüber hinaus ist eine direkte Verbindung zwischen den im Gewerbegebiet geplanten Produktionsstätten mit der im GVZ geplanten Verkehrslogistik, bezüglich einer schnellen Erreich

barkeit vorteilhaft. Aufgrund der für die Funktionsfähigkeit des geplanten GVZ jedoch nicht zwingend notwendigen Erforderlichkeit der Verbindungsstraße, wird sie nicht Bestandteil der im Rahmen der geplanten Entwicklungsmaßnahme durchzuführenden Einzelmaßnahmen. Zur Finanzierung dieser Straße sind Fördermittel im Rahmen der „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" beantragt.

3.2.1.2 Bahnanlagen

Der Bund ist bestrebt aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes den Ausbau des Kombinierten Verkehrs als ein wesentliches Instrument zur Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene zu unterstützen. Erfolgt die Verkehrsentspannung im Nahverkehr im wesentlichen durch koordinierte Tourenplanung bei Einsatz der City-Logistik, so sollen im Fernverkehr Ganzzüge, die durch informationstechnische Systeme miteinander verknüpften GVZ , verbinden.

Der KV-Umschlagbahnhof in Wustermark im östlichen Bereich des GVZ, unmittelbar am Berliner Außenring liegend, umfaßt auf einer Fläche von ca. 23 ha:

- KV-Terminal als Umschlaganlage für den Kombinierten Verkehr Schiene/Straße (ca. 14 ha)

- Frachtzentrum für den Teilladungs- und Kleingutverkehr (ca. 5 ha)

- Service-Center u.a. für Wartung, Reparatur und Lagerung der Container und Wechselbehälter (ca. 4 ha).

Die in Wustermark durch die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene Straße (DUSS) im Auftrag der DB AG geplante KV-Anlage, besteht aus einem Modul mit einer 40 m breiten Krahnbahn und vier 700 m langen Gleisen mit einem Gleisabstand von zweimal 4,80 m und einmal 4,50 m sowie einer Fahrspur mit einer Breite von 4,25 m und zwei Ladespuren von je 3,25 m Breite. Nach einer Potentialabschätzung der DUSS wird für Wustermark von einem KV-Potential 800 Ladeeinheiten/t ausgegangen.

Das KV-Terminal wird wie oben dargestellt von der DUSS geplant und später betrieben. Die Linienbestimmung durch das BMV befindet sich kurz vor dem Abschluß, im Jahr 1995 beginnt das Planfeststellungsverfahren.

Das ehemals ebenfalls von der DUSS im Auftrag der DB AG geplante Frachtzentrum ist seit Ende des Jahre 1994 durch die Bahntrans GmbH übernommen worden, die eine Gründung der DB AG und Thyssen Haniel Logistic GmbH ist. Die Bahntrans betreibt die Anlage ebenfalls nach deren Fertigstellung. Mit der Bahntrans GmbH besteht eine dahingehende Abstimmung, daß das Frachtzentrum über den Bebauungsplan festgesetzt werden wird. Dies resultiert im wesentlichen aus einem erheblichen Zeitdruck für die Realisierung des Frachtzentrums, welches bereits Anfang 1997 den Betrieb aufnehmen soll.

Das Frachtzentrum erhält eine separate Anbindung an die Planstraße C, die schienenseitige Anbindung erfolgt über das KV-Terminal. Die bisher vorliegende Vorentwurfsplanung, die sowohl das KV-Terminal als auch das Frachtzentrum einschließt, wurde nachrichtlich in den städtebaulichen Rahmenplan übernommen.

3.2.1.3 Wasserstraße/Hafenausbau

Im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 ist der Ausbau des Havelkanals vorgesehen. Im Zuge dessen ist die Errichtung einer Hafenanlage auf der Fläche des GVZ Wustermark zwischen dem Havelkanal und der BAB A 10 geplant. In Wustermark ist bei Realisierung des Verkehrsprojektes 17 somit der wasserstraßenseitige Anschluß für Großmotorschiffe mit 110 m und Schubverbände mit 185 m Länge bei einer jeweiligen Breite von 11,40 sowie einer Abladetiefe von 2,80 möglich.

Sowohl das Wasser- und Schiffahrtsamt Brandenburg als auch die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Ost (Stellungnahmen vom 02.05.1994 und 04.05.1994) weisen darauf hin, daß die Verbreiterung des Havelkanals im Untersuchungsbereich in östlicher Richtung geplant ist. Dies stellt jedoch nach Rücksprache mit interessierten Ansiedlern für die Realisierung eines Hafens kein Problem dar.

Vorgesehen ist in Wustermark ein durchgehender Stromhafen am Ostufer des Havelkanals, wobei der nördliche Teil (zwischen Kuhdammbrücke und Schlaggraben) zum jetzigen Planungsstand als Mehrzweckhafen angelegt wird und für den Bereich südlich der Kuhdammbrücke Umschlaganlagen für Massengüter vorgesehen sind.

Als Umschlagpotential des Binnenhafens wird als Ergebnis einer Potentialanalyse der Firma HPC ein Jahresaufkommen von ca. 2,5 Millionen Tonnen erwartet. Die verkehrliche Anbindung des Hafens ist über eine separate Schienenanbindung sowie eine dazu parallel verlaufende Straße geplant. Diese erschließen den Hafen aus Richtung Süden.

Die Verknüpfung der Binnenschiffahrt mit den Verkehrsträgern Straße und Schiene ermöglicht am Standort Wustermark ein Optimum an Standortqualität, da jeder mögliche Verkehrsträger dem Transportkunden zur Verfügung steht.

Für den Hafen wurde bereits ein erstes Grob-Layout von der Firma Hamburg Port Consult GmbH (HPC) entwickelt (vgl Abb. 8). Die Gesamtinvestitionskosten für die Hafeninfrastruktur werden nach Schätzung der Firma HPC ca. 96 Mio DM betragen. Die Höhe dieser Summe macht bereits deutlich, daß die notwendigen Investitionskosten nicht über Grundstücksverkäufe refinanziert werden können. Dies ergäbe einen zusätzlichen Aufschlag auf den Grundstückspreis von 300,- DM. Daraus ensteht die Notwendigkeit, die Hafeninfsrastrukturkosten anderweitig, voraussichtlich öffentlich, zu finanzieren.

GVZ – Standort Wustermark – Planungsstand (Juli 1993)

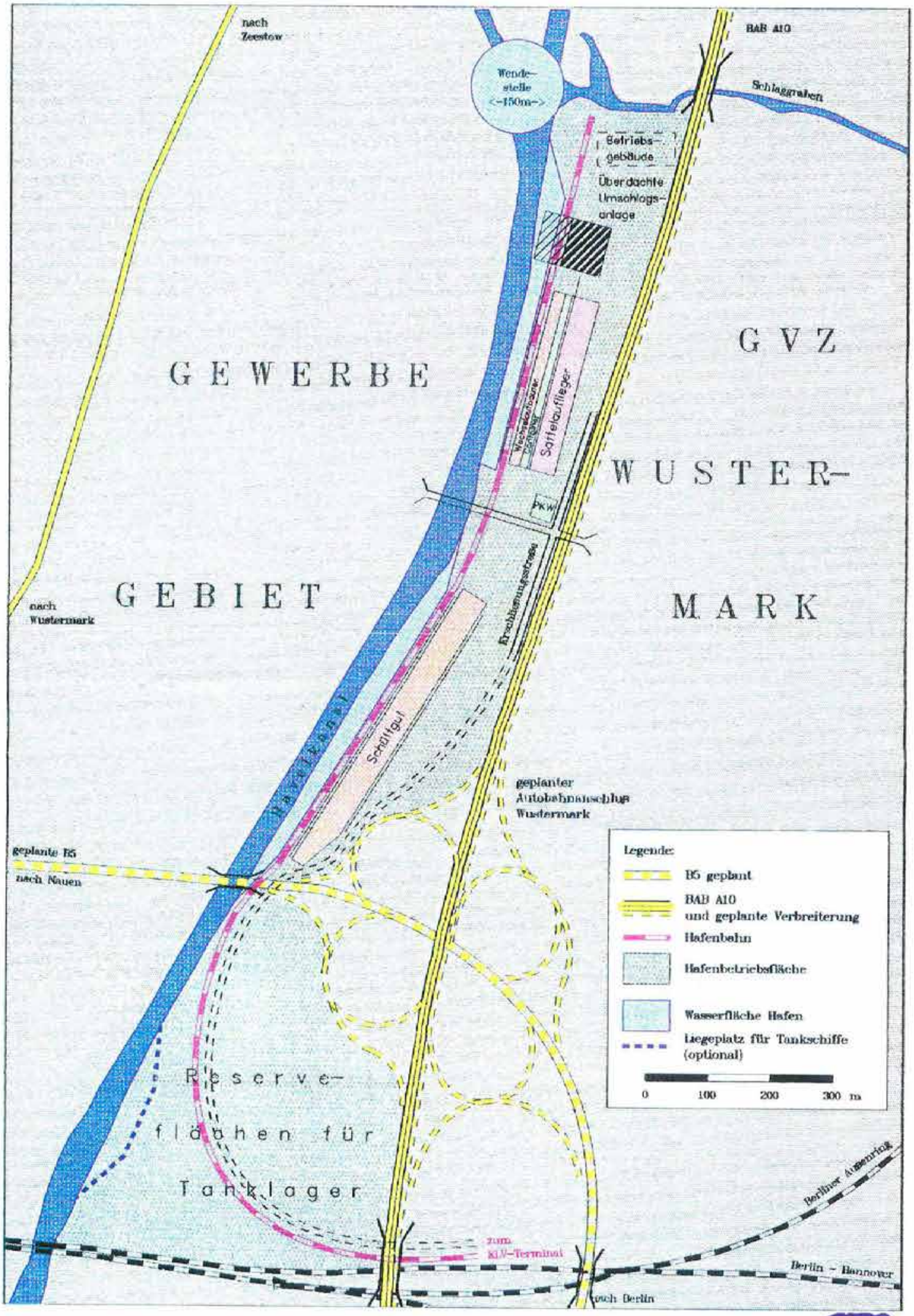


Abb. 8

Die LEG Brandenburg führt in diesem Zusammenhang derzeit im Auftrag des MSWV eine Untersuchung über die Möglichkeit der Aktivierung privaten Kapitals für den Bau des Hafens Wustermark durch. Dabei konnte ein großes Ansiedlungsinteresse für den Hafen ermittelt werden. Bei einem kleineren Teil der Befragten besteht eine darüber hinausgehende Bereitschaft, sich an den Kosten für die Erstellung der Hafeninfrastruktur zu beteiligen. In der Regel besteht der Wunsch, die erforderlichen Flächen zu pachten. Im Ergebnis dieses Gutachtens wird der Anteil der öffentlich zu finanzierenden Investitionskosten mit deutlicher Sicherheit feststehen. Diese Aussage bildet die Grundlage für weitere Gespräche des MSWV mit dem Brandenburger Finanzministerium zur Bereitstellung von Fördermitteln. Angedacht ist zum einen, eine Bereitstellung über die bestehende Förderrichtlinie zur städtebaulichen Planung und Vorbereitung von Stadtentwicklungsvorhaben zum anderen eine Förderung über die „Gemeinschaftsaufgabe zur Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GA). Ferner wird dem Land auch ein Konzessionsmodell zur Finanzierung der Maßnahme vorgestellt. Eine Entscheidung über eine mögliche Förderung durch die „GA" fällt im Laufe den Monats Februar 1995, da hierzu ein Gespräch mit dem Brandenburger Wirtschaftsministerium geplant ist.

3.2.2 Bebauungskonzept/Nutzungsstruktur

Der städtebauliche Rahmenplan für das Untersuchungsgebiet sieht folgende Nutzungsdifferenzierungen vor:

Tabelle 4: geplante Nutzungen und Flächen im GVZ

geplante Nutzung	Flächen (ca.)
Verkehrsgewerbe	83 ha
Autohof mit Parkplatz	7 ha
Dienstleistung	5 ha
Verkehrsflächen	9 ha
Grünflächen	65 ha
Bahnbetriebsfläche	23 ha
Hafen	32 ha
nicht GVZ-affine Güter	6 ha
Vorbehaltsflächen für den geplanten Auto bahnknoten BAB A 10/B5n	35ha
Summe	**265 ha**

Der städtebauliche Entwurf sieht die Verortung eines Dienstleistungsbereiches mit Autohof, Verwaltung, EDV/Kommunikation, Sicherheitsdienste, Gastronomie, Post, Bank, Zoll und Versicherungen im Zentrum des GVZ-Gebietes vor. Die Nebenerschließungsstraße E (vgl. Abb. 9) dient als innere Erschließung für die Einrichtungen und Gebäude im Zentralbereich. Der Autohof wird verkehrsgünstig durch drei Straßen erschlossen.

An dem von der Nord- und der Süderschließung gebildeten Ring, der das Zentrum des GVZ-Gebietes mit Dienstleistungsbereich und Grünfläche umfaßt, wird das Verkehrsgewerbe mit Speditionen, Fuhrunternehmen und Lagerhaltungen angesiedelt.

Das GVZ-Erschließungsstraßennetz ist so konzipiert, daß ein schneller und leistungsfähiger Anschluß der Logistikbetriebe im GVZ und des KV-Terminals an das überregionale Netz

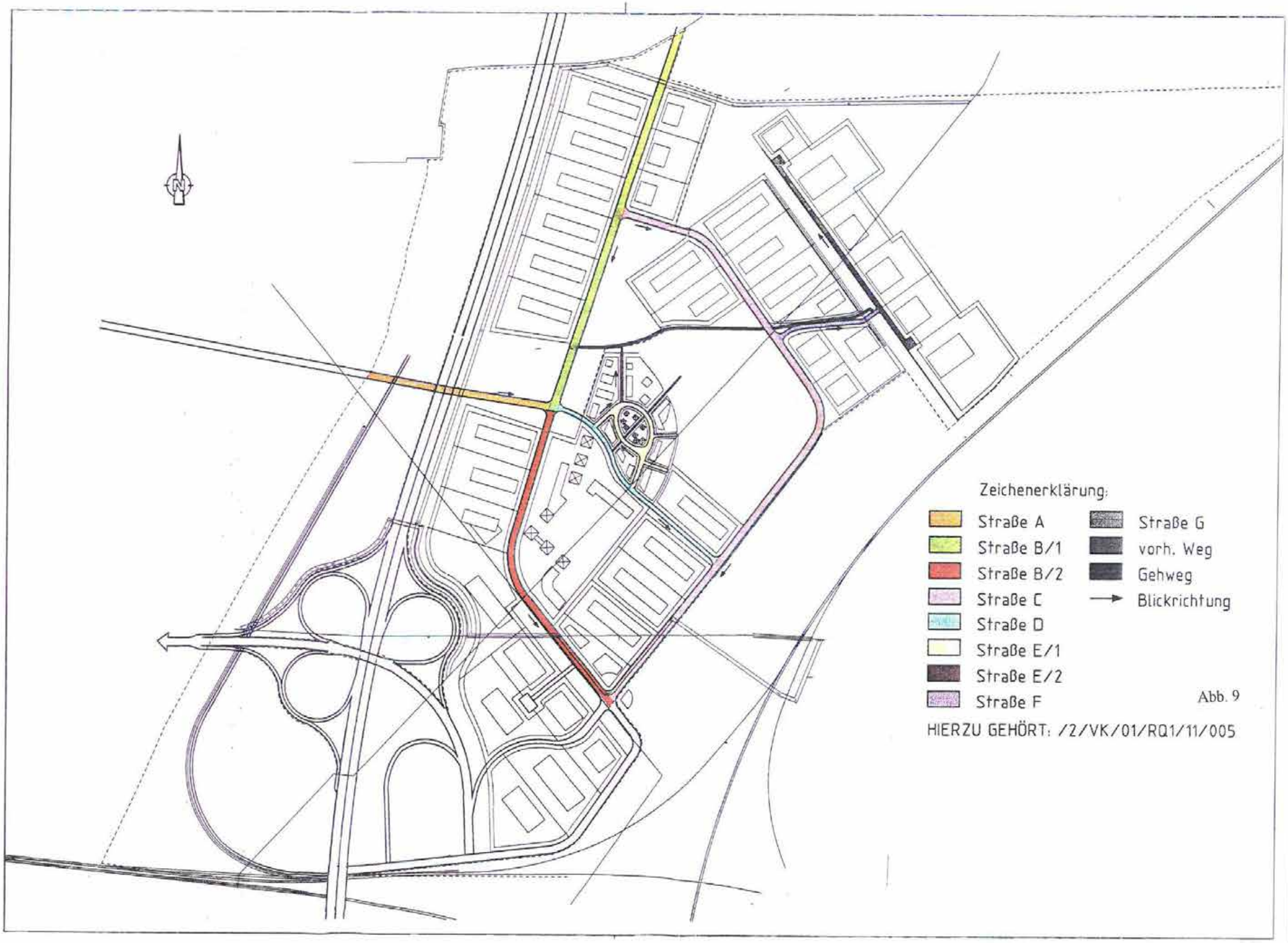

Zeichenerklärung:
Straße A
Straße B/1
Straße B/2
Straße C
Straße D
Straße E/1
Straße E/2
Straße F
Straße G
vorh. Weg
Gehweg
Blickrichtung
HIERZU GEHÖRT: /2/VK/01/RQ1/11/005

Abb. 9

gewährleistet ist. Im geplanten Straßennetz übernehmen die Planstraßen A, B und C die Funktion von Haupterschließungsstraßen, die Planstraßen D, E und F sind als Nebenerschließungsstraßen geplant.

Planstraße A bildet die Verbindung zu dem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über den Havelkanal und die BAB A10. Sie verbindet das Plangebiet mit dem Gewerbegebiet Wustermark-Nord und bindet dort an die L II O 111 an. Planstraße B führt im Norden über die geplante nördliche Erschließungsstraße zur ebenfalls geplanten Autobahnanschlußstelle "Brieselang".

Planstraße C stellt die Haupterschließung von Süden her dar. Sie bindet an die geplante B 5 OU-Wustermark an. Der Anschluß wird nach derzeitigem Planungsstand unmittelbar nördlich der Bahnstrecke Berlin-Hannover entstehen.

Die Planstraße C verläuft parallel zum KV-Terminal, das im Osten den Planungsraum des GVZ anschließt. Eine direkte Anbindung des KV-Terminals, des Frachtzentrums und des Container-Centers ist so gewährleistet.

Die Planstraße B ist sowohl im Norden des GVZ-Geländes als auch im Süden mit der Planstraße C verknüpft, wodurch auch in der 1. und 2. Ausbaustufe bei einem Anschluß an das übergeordnete Straßennetz von Norden bzw. später von Norden und Westen ein reibungsloser Verkehrsfluß gewährleistet wird.

Die Planstraße D erschließt den im zentralen Bereich des Plangebietes gelegenen Dienstleistungsbereich, der über gastronomische Einrichtungen, Post und Bank sowie über Büroeinrichtungen usw. verfügt. Eine weitere Nebenerschließungsstraße E verknüpft die Einrichtungen und Gebäude im Zentralbereich untereinander.

Planstraße F erschließt die nordöstlich des Entwässerungsgrabens gelegenen Grundstücke.

Der vorhandene Wirtschaftsweg von der alten Kuhdammbrücke bleibt als Fuß- und Radweg bis nördlich des Frachtzentrums bestehen und führt östlich des GVZ-Geländes über einen zu entwickelnden Feldweg in Richtung Falkensee. Dieser Weg durchquert das Gelände im Bereich der Grünzone im Zentrum.

Um aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens einen reibungslosen Verkehrsfluß zu gewährleisten, sind an den Kreuzungen folgender Planstraßen Linksabbiegerspuren vorgesehen:

- Knotenpunkt Planstraße A / Planstraße B
- alle Knotenpunkte der Planstraße B
- alle Knotenpunkte der Planstraße C.

Aufgrund der bisherigen Interessenbekundungen von Investoren kann davon ausgegangen werden, daß ein hohes Interesse an einem separaten Schienenanschluß besteht. Die Anlage von zwei Stammgleisen ist im Nordosten des Plangebietes vorgesehen. Dort besteht die Möglichkeit, an die Ein- und Ausfahrgruppe des KV-Terminals anzuschließen, was die Streckenlänge für zu verlegende Gleisanlagen minimiert. Die Erschließung der dort gelegenen Grundstücke erfolgt demnach auf einer Seite durch die Straße und rückwärtig durch die Schiene. Insgesamt können in diesem Bereich ca. 22 ha Grundstücksfläche schienenseitig erschlossen werden.

Im Süden ist im Anschluß an das Bahnbetriebsgelände eine Hafenbahn vorgesehen. Sie führt vom südlichen Teil des KV-Terminals aus in Richtung Westen parallel zur Bahntrasse Hannover-Berlin zum geplanten Hafengelände entlang der Havel. Für den Bau und den Betrieb gelten die Vorschriften der Deutschen Bahn AG.

3.2.3 Grün- und Freiflächenkonzeption

Im Rahmen der TÖB- Beteiligung im ROV wurde seitens der Naturschutzbehörden sowie des Landesbüros anerkannter Naturschutzverbände die flächenmäßige Dimensionierung des Vorhabens aus naturschutzrechtlicher Sicht als sehr problematisch angesehen. Aufgrund eines vergleichsweise hohen Anteils ökologisch wertvoller Bereiche und schützenswerter Biotopstrukturen, wird im städtebaulichen Entwurf eine starke Minimierung des geplanten Eingriffs vorgesehen. Große zusammenhängende Bereiche, die große Anteile schützenswerter Biotope bzw. Biotopstrukturen aufweisen, werden von jeglicher Bebauung freigehalten und erhalten darüber hinaus eine zusätzliche Aufwertung. Für das Untersuchungsgebiet ist ein Anteil an öffentlichen Grünflächen von 65 ha geplant.

Im einzelnen werden folgende Maßnahmen beispielhaft vorgesehen:

Öffentliche Grünflächen

- Erhalt der Sukzessionsflächen am Schlaggraben
- Naturnahe Gestaltung des Schlaggrabens und Renaturierung der Entwässerungsgräben (incl. eines 10 Meter breiten Grünstreifens)
- Gehölz- und Buschpflanzung entlang der BAB A10 und der Versickerungsmulde
- Anpflanzung von Straßenbäumen und Überstellung großkroniger Bäume auf Stellplätzen
- Eingrünung des Plangebietes im Norden
- Anlage neuer Gehölzpflanzungen und Sukzessionsflächen

Private Grünflächen

- Begrünung und Bepflanzung unbebauter Bereiche innerhalb der Baugrundstücke
- 5 Meter breite Grünflächen an den Grundstücksrändern
- Fassaden- und Dachbegrünungen.
- Gestaltung der oberirdischen Parkplätze

Als wesentlicher Bestandteil der Grünordnungsplanung wird die Förderung kleiner Wasserkreisläufe bzw. einer maximalen Versickerung des Oberflächenwassers verfolgt. Dazu werden Versickerungsmulden entlang der Grundstücke sowie größere begrünte Versickerungsflächen vorgesehen. Zur Behandlung des Regenwassers im Plangebiet wurde bereits ein Fachgutachten eingeholt (vgl. BauUm, 1994).

3.2.4 Konzept der technischen Infrastruktur

Wegen der äußerst ungünstigen Zerschneidung des gesamten Plangebietes durch die Gastrassen FGL 210 und FGL 75 und der zugehörigen Steuerkabel sowie dem damit verbunden Flächenverlust durch einzuhaltende Sicherheitsabstände ist eine Verlegung dieser Trassen unumgänglich.

Nach der Verordnung über Gashochdruckleitungen ist das Auswechseln von Bau- und Leitungsteilen nicht als wesentliche Änderung anzusehen, wenn die neuen Leitungsteile die Sicherheitsanforderungen in mindestens gleicher Weise erfüllen. Auch Auswechslungen von Leitungen bis 500 m Länge stellen gemäß Beschluß des Bund-Länder-Ausschusses „Gaswirtschaft" vom 22. November 1977 keine wesentliche Änderung dar. Wenn beabsichtigt wird, die nach TGL 190-354/01 vorgeschriebenen Abstände zu bestehenden oder geplanten Gebäuden zu verringern, sind im Einzelfall für diese Objekte konkrete sicherheitstechnische Untersuchungen anzustellen.

Durch eine Umverlegung der FGL 210 in einem Schutzrohr erreicht man nach DVGW eine Reduzierung des Schutzstreifens auf 8 m, d. h. von der Rohrleitungsachse zum Gebäude auf 4,0 m. Die FGL 210 soll im Schutzrohr parallel zur Autobahn A10 auf einer Strecke von rd. 800 m verlegt werden. Ein entsprechender Antrag auf Umverlegung wird bei der VNG AG gestellt werden.

Der nach der Verlegung neu festzulegende Schutzstreifen von 8 m dient gleichzeitig als Arbeitsstreifen. Er darf nicht überbaut und lediglich mit kleinwüchsigen, nicht hochwertigen und leicht zu entfernenden Gewächsen bepflanzt werden.

Die im Plangebiet parallel zu dem das Gebiet querenden Feldweg verlaufenden zwei Mittelspannungskabel sowie ein Betriebsfernsprechkabel werden entlang der westlichen Grenze des Plangebietes parallel zum Schutzstreifen und der dort neu geplanten Erdgasleitung EGL 210 verlegt. Eine nähere Abstimmung mit der Energieversorgung Neuruppin erfolgt im weiteren Planungsverfahren.

3.2.5 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, Bürgerbeteiligung

Bis zum jetzigen Zeitpunkt fanden zwei TÖB - Beteiligungsverfahren sowie Bürgerbeteiligungen zum Planvorhaben statt.

Im Raumordnungsverfahren erfolgte eine öffentliche Auslegung vom 11. Oktober bis 11. November 1993. Den TÖB's wurden die Unterlagen zugesandt. Danach wurde ihnen ein Zeitraum von drei Monaten zur Darlegung ihrer Belange gewährt. Parallel fand eine öffentliche Auslegung der Unterlagen in der Amtsverwaltung Wustermark statt.

Zum städtebaulichen Entwurf fand nochmals eine frühzeitige Beteiligung aller TÖB's und parallel dazu eine Bürgerbeteiligung statt.

Auf der Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen und der zwischenzeitlich erfolgten positiven landesplanerischen Beurteilung durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung, liegen sehr umfangreiche und detaillierte Informationen vor, die bereits im laufenden Verfahren Berücksichtigung gefunden haben.

Die Auswertung der Trägerbeteiligung legt insbesondere einen Abstimmungsbedarf hinsichtlich der naturräumlichen Gegebenheiten sowie der infrastrukturellen Voraussetzung auf der Fläche des geplanten GVZ in Wustermark dar.

Im Rahmen der Bauleitplanung für das geplante Entwicklungsgebiet werden fünf Bebauungspläne aufgestellt.

3.3 Zusammenfassende Bewertung

Der Standort Wustermark bietet aufgrund seiner Verknüpfungsmöglichkeit dreier Verkehrsträger und den daraus resultierenden Verminderungen von Transportanteilen im Straßengüterfernverkehr ein Optimum an Standortqualität.

Es sind bereits wesentliche Auflagen, die aus der landesplanerischen Beurteilung des Raumordnungsverfahrens sowie vielfältige Hinweise aus der TÖB- und Bürgerbeteiligung in die vorliegende Planung integriert worden. Dies betrifft insbesondere die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege, da einerseits die Lage des geplanten Frachtzentrums verlagert wurde und durch eine umfangreiche Reduzierung der Nettobaufläche ein Areal von ca.

65 ha als Grünfläche vorgesehen ist. Somit werden die ökologisch wertvollen Bereiche im Nordosten des Plangebietes im wesentlichen von jeglicher Bebauung freigehalten bzw. erfahren eine zusätzliche Aufwertung.

Hinsichtlich der weiteren zu beachtenden Belange finden laufend intensive Abstimmungen statt, so daß aus heutiger Sicht nach zweimaliger Beteiligung sämtlicher für das Vorhaben relevanter Träger öffentlicher Belange keine schwerwiegenden Konflikte der Realisierung des Vorhabens entgegenstehen und eine zügige Durchführung möglich erscheint.
Mit der Aufstellung der 5 Bebauungspläne wird unverzüglich begonnen.

4 Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme

Die vorgesehene Entwicklungsmaßnahme dient der Verwirklichung überörtlicher Ziele der Raumordnung und Landesplanung in Anlehnung an den Kabinettsbeschluß des Landes Brandenburg vom 7. Januar 1992.

In Übereinstimmung mit dem in Kap.1 erläuterten raumordnerischen Strukturkonzept für das Land Brandenburg und den Zielen der Kreisplanung des Landkreises Havelland (gewerblicher Entwicklungsschwerpunkt) schafft die Maßnahme Voraussetzungen

- unterschiedliche regionale und überregionale Verkehrswege (Schiene, Straße, Wasser) miteinander zu verbinden
- das wachsende Güterverkehrsaufkommen auf die Schiene und aufs Wasser zu verlagern
- der potentiellen verkehrlichen Überlastung der Entwicklungsachse Spandau-Falkensee-Nauen entgegenzuwirken
- verkehrsintensive Ansiedlungen an einem geeigneten Standort zu bündeln, um weitergehenden Flächenzersiedlungen entgegenzuwirken.
- mittelständischen Betrieben und Kleinbetrieben durch kooperative Strukturen die Nutzung kapitalintensiver Dienstleistungen zu ermöglichen

Durch Bündelung und erhöhte Effizienz bewirkt das GVZ eine Entlastung des Verkehrs im städtischen Ballungsraum von Berlin (Lärmentlastung, Luftentlastung), eine Wohnqualitätsverbesserung durch Umsiedlung störender Güterverkehrsbetriebe (Entflechtung).

Wirtschaftspolitisch verbessert das GVZ deutlich die Wettbewerbsposition des Umfeldes. Dies beruht auf der Senkung der Lager- und Transportkosten sowie der Verringerung von Transportzeiten.

Örtlich wertet das GVZ die Gemeinde Wustermark wirtschaftlich und infrastrukturell stark auf. Insbesondere die Beschäftigungsmöglichkeiten werden nachhaltig verbessert. Durch die Errichtung des GVZ werden voraussichtlich ca. 3000 Arbeitsplätze geschaffen.

5 Durchführungszeitraum

Die Anwendung des städtebaulichen Instrumentariums der §§ 165 ff. BauGB ist nur zulässig, wenn die zügige Realisierung insgesamt gewährleistet ist. Ob der für die Durchführung veranschlagte Zeitraum begrifflich als „zügig" charakterisiert werden kann, hängt vom Umfang und der Komplexität der Maßnahme ab. Hierzu ist eine sachgerechte Prognose zu erstellen, die auf den Erkenntisstand zum Zeitpunkt der Beschlußfassung unter Berücksichtigung aller erheblichen Umstände abzustellen hat.

Zur Beschleunigung der Bauleitplanung als entscheidender Bebauungsvoraussetzung wurde beispielsweise frühzeitig eine informelle Rahmenplanung ausgearbeitet. Ferner ist der Bearbeitungsstand für die Bebauungspläne sehr weit fortgeschritten.

Für den Bau des Hafens ist die Richtigkeit der Prognose entscheidend von der Sicherung seiner Finanzierung abhängig.

Auf dieser Grundlage wurde nachfolgender Zeitplan erstellt, der eine Realisierung der Gesamtmaßnahme bis 1999 prognostiziert.

Folgender Zeitrahmen ist für die Durchführung der Maßnahme vorgesehen:

Tabelle 5: Zeitplan der geplanten Maßnahmen im GVZ

1994	Durchführung von Voruntersuchungen für die förmliche Festlegung eines städtebaul. Entwicklungsbereichs Teilungsbeschluß des Bebaungsplanes Nr. 7 in fünf Teilbereiche Vergabe des Landschaftsplanes Satzungsbeschluß für den B-Plan A Beginn der Erschließungsplanung (§ 55 HOAI)
1995	Satzungsbeschluß über die förmliche Festlegung des städtebaul. Entwicklungsbereichs Beginn des Flächenerwerbs im GVZ Beginn der Bergung und Dokumentation archäologischer Funde Fertigstellung des Landschaftsplanes Satzungsbeschlüsse über die B-Pläne B,C,D,E sowie der nördlichen Erschließungsstraße Abschluß der Erschließungsplanung Umverlegung der FGL 210 Bau und Fertigstelleung der nördlichen Erschließungsstraße an die LIIO 111 Bau der Autobahnanschlußstelle „Brieselang", damit direkter Anschluß des GVZ an den Berliner Ring Beginn der Erschließungsarbeiten im GVZ Beginn der Flächenveräußerung an ansiedlungswillige Betriebe im nördlichen Abschnitt zum Neuordnungswert Abschluß von Bergung und Dokumentation archäologischer Funde

1996	Abschluß des ROV für die B 5n (incl. Kreuzungspunkt mit BAB A 10) Durchführung der UVP für den Hafen Wustermark Bau der westlichen Straßenverbindung zum Gewerbegebiet Wustermark (nicht als Bestandteil der E-Maßnahme) Weiterführung der Erschließung des GVZ -Geländes Baubeginn des Frachtzentrums der DB-AG Weiterführung der Flächenveräußerung an ansiedlungswillige Betriebe Abschluß der Entwurfsplanung für den Hafen Wustermark Baubeginn der OU Wustermark B 5 n
1997	Inbetriebnahme des Frachtzentrums Fortführung der Erschließungsarbeiten im GVZ Weiterführung der Flächenveräußerung Baubeginn der Zuführungsstraßen an die B 5 n
1998/ 1999	Abschluß der Erschließungsmaßnahmen im GVZ Fertigstellung des Anschlusses an die B 5 n Planfeststellungsbeschluß zum KV-Terminal Baubeginn zum KV-Terminal Baubeginn zum Hafen Wustermark Weiterführung der Flächenveräußerung an ansiedlungswillige Betriebe Abschluß der Maßnahme

6 Zulässigkeit der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als planungsrechtliches Instrument

Gegenstand städtebaulicher Entwicklungsmaßnahmen gem. §§ 165ff. BauGB ist die Vorbereitung und Durchführung der Entwicklung von Orts- oder anderer Teile eines Gemeindegebietes, die im öffentlichen Interesse einheitlich und zügig einer Bebauung zugeführt werden sollen, weil dieser Bebauung für die örtliche, überörtliche oder sogar regionale Entwicklung besondere Bedeutung zukommt.

Die nachfolgend dargestellten Überlegungen zur Auswahl des notwendigen rechtlichen Instrumentariums haben ergeben, daß die in den §§ 165 ff. BauGB formulierten Voraussetzungen für die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für die Errichtung des GVZ Wustermark vorliegen.

6.1 Das Allgemeinwohlerfordernis

Als Maßnahme mit sog. enteignungsrechtlicher Vorwirkung unterliegt die Entwicklungsmaßnahme als Eingriff der öffentlichen Hand in verfassungsgeschützte Rechte dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz und damit dem Gebot der Abwägung öffentlicher und privater Belange. Das „Wohl der Allgemeinheit" ist ein Begriff aus dem Recht der Enteignung gemäß Art. 14 Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes, der auch der Enteignung gemäß §§ 85 ff. BauGB zugrunde liegt. Im förmlich festgelegten Entwicklungsbereich findet § 87 BauGB mit der darin formulierten Verpflichtung zum Nachweis des Allgemeinwohls in jedem Einzelfall einer Enteignung jedoch keine Anwendung. Die Enteignung ist aber bereits vor Inkrafttreten eines Bebauungsplanes zulässig (§ 169 Abs. 3 BauGB). Da die Prüfung der Enteignungsvoraussetzungen im Zeitpunkt der Festlegung des Entwicklungsbereiches in der Regel mangels detaillierter Planungskonzeption noch nicht für jedes einzelne Grundstück möglich ist, ist vielmehr entscheidend, ob eine generalisierende Betrachtung der Gesamtmaßnahme die Anwendung des entwicklungsrechtlichen Instrumentariums auch dann noch geboten erscheinen läßt, wenn von der Enteignungsmöglichkeit Gebrauch gemacht werden müßte. Mit den Worten des BVerwG (Urt. v. 15 Januar 1982, DVBL. 1982, 537) bedeutet dies, daß bei der Allgmeinwohlprüfung bereits in Rechnung zu stellen ist, daß im Grundsatz alle unbebauten Grundstücke des Entwicklungsbereiches in das Eigentum der Gemeinde überführt werden sollten. Daß diese Prüfung nur pauschal erfolgen könne, stehe nicht entgegen (vgl. BVerwG, aaO.).

Das Wohl der Allgemeinheit, in dessen berechtigtem und nachgewiesenen Interesse die Durchführung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nur möglich ist, ist im Baugesetzbuch nicht abschließend definiert. Explizit aufgeführt sind die Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten und die Wiedernutzung brachliegender Flächen als den Einsatz der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme rechtfertigende Allgemeinwohlerfordernisse.

Das Wohl der Allgemeinheit muß die Entwicklungsmaßnahme erfordern. Sie kann also nur zur Anwendung kommen, wenn kein weniger einschneidendes Mittel verfügbar ist, um das angestrebte Neuordnungsziel zu erreichen. Es muß auszuschließen sein, mit anderen Mitteln des allgemeinen Städtebaurechtes die Ziele und Zwecke der Neuordnung zügig zu realisieren.

Ein entscheidendes Beurteilungskriterium stellt die Eigentümerstruktur des Gebietes sowohl hinsichtlich ihrer Anzahl als auch bezüglich ihrer individuellen (finanziellen) Möglichkeiten und Interessen dar. Zentrale Fragen wie z. B. der Zeitpunkt der Verfügbarkeit der Grundstükke bei einer dringlich und zügig durchzuführenden Maßnahme sowie weitergehende städtebauliche Neuordnungserfordernisse bezüglich notwendiger Erschließungsmaßnahmen und infrastruktureller Ausstattungserweiterungen können den Einsatz des entwicklungsrechtlichen Instrumentariums zur Durchführung und Koordination der Gesamtkonzeption auch dann zweckmäßig erscheinen lassen, wenn kleinräumliche und sektorale Aufgaben eventuell einzeln zu realisieren wären.

Darüber hinaus kann eine Entwicklungsmaßnahme durch das Wohl der Allgemeinheit erfordert werden, wenn durch sie eine verstärkte und möglicherweise spekulative Bodenpreispolitik unterbrochen wird. Die Gemeinde hat nur innerhalb einer Entwicklungsmaßnahme die Möglichkeit, den jeweiligen Verkehrswert von Grund und Boden ohne Beeinflussung durch die mit der Beplanung und Neuordnung des Gebietes verbundene Wertsteigerung festzusetzen und die Flächen zum entwicklungsunbeeinflußten Wert zu erwerben. Hängt aber die Durchführung der städtebaulichen Neuordnung auch von der Bodenpreisdämpfung und somit von der Möglichkeit des Erwerbs der Flächen zum entwicklungsunbeeinflußten Wert ab und sind auch die übrigen Voraussetzungen für die Anwendung des Instrumentariums gegeben, kann die Entwicklungsmaßnahme eingesetzt werden.

Die Durchführung der untersuchten Maßnahme liegt danach im überwiegenden öffentlichen Interesse. Dies ergibt die primäre Zielstellung der Maßnahme, die positiven Effekte des GVZ-Konzeptes durch den Bau des GVZ Wustermark im Rahmen des Standortkonzeptes umzusetzen. Wie oben dargelegt, befinden sich bundesweit mehr als 20 GVZ in der Planungs- bzw. Errichtungsphase. Das GVZ-Konzept beruht auf der Erkenntnis, daß weder die städtischen Gegebenheiten noch betriebliche Strukturen den auch weiterhin steigenden Anforderungen an die Entwicklungsfähigkeit des Güterverkehrsgewerbes gewachsen sind. Die von den städtischen, aber auch überörtlichen Verkehrswegen ausgehenden Belastungen sollen vor allem im Hinblick auf sensibel reagierende Umgebungen reduziert werden. Andererseits reagieren die Betriebsabläufe des Speditions- und Transportgewerbes auf einen starken Veränderungsdruck, der durch Flächenknappheit, Modernisierungserfordernisse und grundsätzliche Kritik an der von ihnen verursachten verkehrlichen Belastung entstanden ist. Der Standort Wustermark erlaubt in besonderer Weise die hierfür nötige Bündelung steigender Güterverkehrsströme. Die besondere Qualität ist zum einen durch das räumliche Zusammentreffen von Straßen-, Schienen- und Wasserverkehrsweg definiert. Diese Standortqualität erzeugt ursächlich Bündelungswirkungen auf den Güterverkehr, die zum anderen durch das innere Betriebskonzept flankierend verstärkt werden.

Die durch das GVZ erzeugte Bündelung bewirkt ferner die ebenso im Gemeininteresse liegende grundsätzliche Reduzierung des innerstädtischen Schwerverkehrs und die Optimierung der Güterdistribution durch Verringerung der Feinverteilung. Das Konzept ermöglicht die gezieltere Anlieferung durch besser ausgelastete Fahrzeuge. Das Resultat ist eine im überwiegenden öffentlichen Interesse liegende Emissionsverminderung zugunsten sensibler städtischer Nutzungen. Daneben treten erhebliche stadtstrukturelle Effekte ein, weil hochwertige innerstädtische Flächenressourcen für intensivere Nutzungen erhalten bzw. freigezogen werden können.

Die Maßnahme verbessert als Sekundäreffekt weiterhin nachhaltig die örtlichen und regionalen Beschäftigungsmöglichkeiten. Laut Arbeitsmarktbericht des Amtes für Wirtschaftsförderung des ehemaligen Landkreises Nauen betrug die durchschnittliche Arbeitslosenquote im ersten Quartal 1994 durchschnittlich 14,8 %. Bei einer vollständigen Besiedlung des GVZ kann von der Schaffung von 2.500 bis 3.000 Arbeitskräften ausgegangen werden, so daß die Maßnahme einen Kernbestandteil des Gemeinwohlverständnisses des § 165 Abs. 3 BauGB realisiert.

6.2 Öffentliches Interesse an der einheitlichen Vorbereitung und zügigen Durchführung der Maßnahme

Die Entwicklung des GVZ-Standortes Wustermark ist, wie in Kapitel 1 bereits dargestellt, als städtebauliche Gesamtmaßnahme darauf ausgelegt, mehrere Verkehrsbauprojekte und städtebauliche Planungen über einen längeren Zeitraum koordiniert und aufeinander abgestimmt vorzubereiten und durchzuführen.

Die zügige Entwicklung von Güterverkehrszentren dient der Strukturierung des Güterverkehrs durch Schaffung einer rationalisierten und damit umweltfreundlichen Transportkette. Die Konzeption und der Standort des Entwicklungsgebietes in unmittelbarer Nähe zu Berlin lassen eine Entlastung der stark belasteten Innenstadtbereiche, eine Kanalisierung der Flächennachfrage von Betrieben der Transportwirtschaft und damit verbunden eine Verringerung des Landschaftsverbrauchs erwarten.

Die Realisierung der Gesamtmaßnahme ist in streng kausalem Sinne vom Faktor Zeit abhängig. Nur eine zügige Entwicklung des GVZ-Vorhabens garantiert die Erreichung der im Gemeininteresse liegenden Bündelungs- und Entlastungswirkung des Gesamtkonzeptes. Der Zeitdruck beruht neben dem allgemeinen Ansiedlungsdruck auf den Berliner Raum, auf den zeitlichen Maßgaben, die die Umsiedlung großer Kapazitäten des Transportgewerbes aus Berlin in das Umland bestimmen. Bei einer Vielzahl der Interessenten für das GVZ Wustermark laufen im Jahre 1995 bestehenden Mietverträge aus, so daß eine Flächenverfügbarkeit im GVZ noch im selben Jahr gegeben sein muß.

6.3 Erforderlichkeit des besonderen entwicklungsrechtlichen Instrumentariums

Nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist die förmliche Festlegung eines Bereiches als Entwicklungsmaßnahme zur zulässig, wenn andere Instrumente des Städtebaurechts nicht ausreichen, um die mit der Entwicklung angestrebten Ziele zu erreichen. Es ist deshalb nachzuweisen, daß zur Realisierung der Entwicklungsziele kein milderes Mittel ausreicht.

Neben der förmlichen Festlegung stehen im wesentlichen folgende städtebaulichen Instrumente zur Verfügung:

- Aufschließung des Gebietes mit Bebauungsplänen
- Umlegungsmaßnahmen
- Enteignung gemäß § 85 Abs. 1 Nr. 1 BauGB
- Städtebaulicher Vertrag gemäß § 6 BauGB MaßnG
- Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß § 7 BauGB MaßnG

6.3.1 Bebauungsplanverfahren und Umlegungsmaßnahmen

Die Aufstellung von Bebauungsplänen mit anschließender Erschließung und eventuell notwendiger Bodenordnung bildet das „Normalverfahren" der Baulandbereitstellung. Der grundsätzliche Unterschied zum Entwicklungsrecht der §§ 165 ff BauGB liegt darin, daß dieses Verfahren keine koordinierte Gesamtmaßnahme darstellt, sondern als 'Angebotsplanung' maßgeblich auf die privat initiierte Verwirklichung angewiesen ist. Im Einzelnen liegen die Unterschiede zum Verfahren der Entwicklungsmaßnahme im Bereich der Bodenordnung, der Erschließungsfinanzierung und des Vollzugs der Planungen. Darüber hinaus entfällt die Möglichkeit des gemeindlichen Bodenerwerbs zum planungsunbeeinflußten Wert.

Die Umlegung hat das Ziel, zur Erschließung oder Neugestaltung bestimmter Gebiete bebaute und unbebaute Grundstücke in der Weise neu zu ordnen, daß nach Lage, Form und Größe für die bauliche oder sonstige Nutzung geeignete Grundstücke entstehen (§ 45 BauGB). Die Umlegung kann sowohl bei der Erstentwicklung von ungenutzten Flächen zu Bauland (Erschließungsumlegung) als auch zur Neuordnung bereits bebauter Gebiete (Neuordnungsumlegung) eingesetzt werden.

Von der grundsätzlichen Möglichkeit, die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme nach dem Verfahren der verbindlichen Bauleitplanung in Verbindung mit einer hoheitlichen oder freiwilligen Umlegung zu erreichen, sollte aus folgenden Gründen abgesehen werden:

- Daß gerade größer angelegte Umlegungsmaßnahmen,wie sie im Untersuchungsgebiet erforderlich würden, zweckmäßig nur im Geltungsbereich eines (qualifizierten oder einfachen) Bebauungsplans, d. h. nach entsprechendem Aufstellungsbeschluß, durchgeführt werden können, stellt die gesetzlich geforderte Zügigkeit der Realisierung der Gesamtentwicklung in Frage, die bereits erläutert wurde.

- Ein Bebauungsplan als sogenannte Angebotsplanung erhöht grundsätzlich den Grundstückspreis und erschwert somit in erheblichem Maße die Durchsetzung gemeinwohlbezogener Ziele und Zwecke, die mit dem Bau des GVZ im Untersuchungsbereich verfolgt werden.

- Eine freiwillige Umlegung in größerem Umfang wird gemessen an den Ergebnissen der Eigentümerbefragung an der mangelnden Konsensbereitschaft einzelner Beteiligter scheitern bzw. wegen der zu erwartenden Forderungen die Realisierung überhaupt unmöglich machen.

Die erheblichen Aufwendungen für die Schaffung der inneren und äußeren Erschließung, die Verwirklichung der Gesamtkonzeption und die Errichtung der Folgeeinrichtungen hätten erhebliche Belastungen des kommunalen Haushalts zur Folge. Beim Vorgehen im üblichen Verfahren der Bebauungsplanaufstellung, Umlegung und Erschließung kann die Gemeinde jedoch lediglich die beitragsfähigen Erschließungskosten umlegen. Die Beteiligung der privaten Grundstückseigentümer reicht der Höhe nach nicht aus, die Gesamtkosten der Entwicklung in ausreichendem Maße zu finanzieren.

Die Umlegungsmaßnahme ist ein gesetzlich geregeltes Grundstückstauschverfahren, bei dem das Eigentum grundsätzlich nicht gemindert, sondern erhalten wird. Bei der Verwirklichung der dem Untersuchungsgebiet zugewiesenen spezialgewerblichen Funktion sind Schwierigkeiten mit den derzeitigen Privateigentümern zu erwarten und müßten ebenfalls durch einen kommunalen Zwischenerwerb zum Wohle der Allgemeinheit geregelt werden. Ein Verzicht auf einen somit komplizierten Zwischenerwerb würde nach aller praktischen Erfahrung die angestrebten Ziele scheitern lassen oder zu nicht vertretbaren Aufschüben bei der Realisierung führen.

6.3.2 Grenzregelung

Eine Grenzregelung gem. §§ 80 BauGB bietet sich an, wenn benachbarte Grundstücke oder Grundstücksteile zu tauschen oder einseitig zuzuteilen sind, ohne das ein kommunaler Zwischenerwerb notwendig ist. Für die großräumige Erstaufschließung des GVZ Wustermark ist eine Grenzregelung zur Verwirklichung der städtebaulichen Vorstellung deshalb nicht geeignet.

6.3.3 Städtebaulicher Vertrag

Die förmliche Festlegung als Entwicklungsbereich ist auch dann entbehrlich, wenn die Ziele und Zwecke der Maßnahme auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages erreicht werden könnten. Grundsätzlich ist der städtebauliche Vertrag hierfür geeignet. Der Vertrag die Verpflichtung des Vorhabenträgers enthalten, Kosten für öffentliche Einrichtungen und andere Folgekosten der Entwicklung zu übernehmen.

Die Durchführung des GVZ auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages setzt jedoch voraus, daß die Ziele und Zwecke der Gesamtmaßnahme realisiert werden können. Allein die Realisierung von Teilmaßnahmen auf Teilflächen sichert nicht die Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme und die Verwirklichung des städtebaulichen Konzeptes. Selbst wenn Eigentümer mehrerer Teilflächen die Durchführung auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages anbieten, muß gewährleistet sein, daß auf der Grundlage einer freiwilligen Bodenordnung die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen für die spätere Durchführung des städtebaulichen Vertrages geschaffen werden.

Soweit lediglich die Eigentümer von Teilflächen den Abschluß eines städtebaulichen Vertrages anbieten, entfällt dadurch keineswegs die Erforderlichkeit der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme insgesamt, weil nur auf diesem Wege die Gesamtziele und Zwecke der Maßnahme erfüllt werden können. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des für die Reaktivierung des GVZ erforderlichen umfangreichen Koordinationsbedarfes.

Auch eine Herausnahme der Teilflächen aus dem Entwicklungsbereich kann nicht befürwortet werden, denn die Herausnahme von Teilflächen zieht regelmäßig die Frage nach sich, ob die Restbereiche noch als eigenständiger Entwicklungsbereich durchgeführt werden können. Selbst wenn diese Voraussetzung gegeben sein sollte, spricht gegen die Herausnahme zum einen, daß die Bodenordnung zwischen den herausgenommenen Flächen und den Flächen des Entwicklungsbereich erheblich erschwert wird.

Zum anderen führt die Herauslösung einzelner Flächen und Entwicklung auf der Grundlage eines städtebaulichen Vertrages dazu, daß der Grundstückseigentümer ausgenommener Flächen nicht zu einem Ausgleichsbetrag herangezogen würde, wie die Eigentümer im förmlich festgelegten Entwicklungsbereich. Damit wird das Finanzierungssystem der Entwicklungsmaßnahme, die als Gesamtmaßnahme aus den Entwicklungsmehrwerten der einzelnen Grundstücke größtenteils finanziert wird, erhebliche gestört. Es käme zu einer Ungleichbehandlung der Eigentümer, die vorab ausgenommen sind, und denen, die im Entwicklungsbereich verbleiben. Deshalb ist die Herausnahme von Einzelflächen aus einer Gesamtmaßnahme nur gerechtfertigt, wenn durch die Entwicklungsmaßnahme keine wesentlichen Änderungen auf den betroffenen Grundstücken zu erwarten sind. Dies ist jedoch im vorliegenden Beispiel einer Erstaufschließungsentwicklung nicht der Fall.
Der städtebauliche Vertrag stellt deshalb die Realisierung des GVZ im Untersuchungsgebiet nicht zureichend sicher.

6.3.4 Vorhaben- und Erschließungsplan

Der Vorhaben- und Erschließungsplan gemäß § 7 BauGB Maßnahmegesetz ist mit dem städtebaulichen Vertrag eng verwandt. Der Vorhabenträger legt einen Vorhaben- und Erschließungsplan vor, der Bestandteil einer Satzung über den Vorhaben- und Erschließungsplan wird. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die Erschließung vorzunehmen und die Baumaßnahmen innerhalb einer bestimmen Frist durchzuführen. Im Rahmen eines sog. Durchführungsvertrages wird die Kostenaufteilung zwischen der Gemeinde und dem Vorhabenträger festgelegt.

Wie beim städtebaulichen Vertrag setzt der Vorhaben- und Erschließungsplan voraus, daß der Vorhabenträger Eigentümer bzw. Verfügungsberechtigter der Flächen ist, auf denen das Vorhaben erstellt werden soll. Das Herauslassen einzelner Flächen aus der Gesamtdurchführung ist wie beim städtebaulichen Vertrag nicht geeignet, die Realisierung der Gesamtmaßnahme sicherzustellen. Vor allem aber ist ein Vorhaben- und Erschließungsplan wegen der Dimension der geplanten Entwicklungsmaßnahme überhaupt ungeeignet.

In Betracht zu ziehen wäre allenfalls eine Kette von V&E-Plänen, für deren Verwirklichung jedoch wiederum eine Gesamterschließung geschaffen werden müßte.Daher bietet auch der V&E-Plan keine Gewährleistung für die Durchführung der geplanten Maßnahme.

6.3.5 Fazit

Nach Prüfung alternativer städtebaulicher Verfahren ist zusammenfassend festzuhalten, daß es keine Gewährleistung für die Gemeinde Wustermark gibt, die Ziele und Zwecke der Entwicklungsmaßnahme in ihrer Gesamtheit mit einem abgeschwächten Instrumentarium zu realisieren.
Das ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß aufgrund der im Untersuchungsgebiet geltenden Rahmenbedingungen eine Problemdichte entsteht, die weit über das im Rahmen sonstiger Neuordnungs- und Stadtentwicklungsmaßnahmen zu berücksichtigende Maß hinausgeht.

Zur Beschleunigung der im regionalpolitischen Interesse liegenden Bündelung des Güterverkehrs ist es notwendig, die für die Verwirklichung des bundesweit festgelegten GVZ-Standortkonzeptes nötigen personellen Kapazitäten einschließlich des erforderlichen know-hows im Bereich der „kleinen" Gemeinde Wustermark zu gewährleisten. Vorbereitung wie Durchführung der GVZ-Planung stellen Anforderungen an die Gemeinde bzw. die zuständige Amtsverwaltung, die an diesem Standort kapazitär nur mittels der nach dem Recht der Entwicklungsmaßnahme möglichen Übertragung dieser Aufgaben auf einen Entwicklungsträger zu erfüllen sind.

Die im landespolitischen Interesse liegende Verwirklichung der verkehrlichen Standortvorteile bedarf im Verflechtungsraum Brandenburgs und Berlins des weiteren, der flankierenden Unterstützung durch eine für andere städtebauliche Instrumente nicht bestehende Möglichkeit der Dämpfung der Bodenpreisentwicklung. Die parallel zur Herbeiführung der bauplanungs- und satzungsrechtlichen Voraussetzung von der LEG vorgenommenen Marktsondierungen zeigen, daß die umwelt- und verkehrspolitisch bedeutsamen Standortvorteile nur dann zum Tragen kommen, wenn die mit der Baulandbereitstellung ansonsten verbundenen Bodenpreissteigerungen angehalten werden.

Diese marktrelevante Preisdämpfung eröffnet darüber hinaus insbesondere Spielraum für die spätere zivilrechtliche Weitergabe, der zur Sicherung der Verkehrsentlastung vorgesehenen vertraglichen Auflagen. Hierbei handelt es sich vor allem um die zivilvertragliche Sicherstellung von Betriebsabläufen, die den Zweck der Verkehrsbündelung fördern sollen.

Die Abhängigkeit, der im späteren GVZ-Betrieb sicherzustellenden Betriebsorganisation, von einer einheitlichen Realisierung der Planung, erfordert darüber hinaus die Konzentration der Verfügungsbefugnisse über die zu entwickelnden Flächen. Andere bauplanungs- (wie darüber

hinaus bauordnungs-) rechtliche Satzungsmechanismen halten hierzu keine Steuerungsmöglichkeiten bereit.

Der angestellte Instrumentenvergleich hat ergeben, daß die Anwendung des Rechtes der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für die Realisierung des Vorhabens „GVZ Wustermark" erforderlich ist.

6.4 Ergebnis der Voruntersuchungen

Nach Prüfung der materiellen Festlegungsvoraussetzungen nach § 165 Abs. 3 BauGB ist zusammenfassend festzuhalten, daß es keine Gewährleistung für die Gemeinde Wustermark gibt, die Ziele und Zwecke der städtebaulichen Maßnahme mit einem abgeschwächten Instrumentarium zu erreichen. Dies ist in erster Linie darauf zurückzuführen, daß aufgrund der hohen Zahl der Eigentümer in Verbindung mit dem qualifizierten Handlungsbedarf eine Problemdichte entsteht, die über das Maß üblicher erstmaliger gemeindlicher Entwicklungsmaßnahmen hinausgeht. Die aufgeführten Instrumente des allgemeinen Städtebaurechtes bzw. deren Kombination stellen somit keine Alternative zur Durchführung einer Entwicklungsmaßnahme dar.

Die im landespolitischen Interesse liegende Verwirklichung der verkehrlichen Standortvorteile bedarf im Verflechtungsraum Brandenburgs und Berlins der flankierenden Unterstützung durch eine für andere städtebauliche Instrumente nicht vorhandene Möglichkeit der Dämpfung der Bodenpreisentwicklung.

Schließlich hat die im Rahmen der Voruntersuchung ermittelte Einstellung der derzeitigen Eigentümer der im Untersuchungsbereich befindlichen Grundstücke erwiesen, daß die einheitliche und zügige Verwirklichung der Planung nur dann gewährleistet ist, wenn die maßnahmespezifischen Erleichterungen des Eigentumserwerbs zur Verfügung stehen. Diese Einschätzung rechtfertigt sich insbesondere aus generell überhöhten Erwartungen hinsichtlich der Verkaufserlöse seitens der überwiegenden Mehrzahl der Eigentümer, die selbst in Fällen geäußerter Verkaufsbereitschaft einen nur sehr geringen Grad der Realisierbarkeit eines freihändigen Erwerbs ankündigt. Dem gutachterlich festgestellten Anfangswert nicht entwickelter Flächen in Höhe von 0,7 bis 9,0 DM/m² stehen im überwiegenden Teil des Entwicklungsbereiches Erlöserwartungen von 8 bis 100 DM/m² entgegen. Demzufolge kann nur ein minimaler Anteil der erforderlichen GVZ-Flächen durch freihändigen Erwerb für das GVZ verfügbar gemacht werden. Andererseits würde eine zur Sicherung einer verbindlichen Bauleitplanung

durchgeführte, erfahrungsgemäß sehr langwierige Enteignung nach den Vorschriften des sonstigen besonderen Städtebaurechts die zur Erreichung der Ziele des GVZ-Konzeptes wesentliche Zügigkeit der Realisierung gefährden.

7 Abgrenzung des Untersuchungsbereiches als Ergebnis der Voruntersuchungen

Die Entwicklungskonzeption des GVZ-Standortes bezieht neben den Hafen- Bahnbetriebsflächen auch die Flächen für naturschutzrechtliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in die Planungsüberlegungen ein, woraus sich ein Gesamtbedarf von ca. 265 ha errechnet.

Ca. 83 ha sollen einer verkehrsgewerblichen Nutzung, ca. 5 ha einer Dienstleistungsnutzung zugeführt werden. Durch die GVZ-Entwicklungsgesellschaft Brandenburg-Berlin konnte bisher für 35,6 % (Gewerbe/ Stand 07.06.1994) bzw. 44,8 % (Dienstleister/ Stand 07.06.1994) der Flächen Nutzer akquiriert werden. Ein weiterer französischer Großinvestor hat zudem für den Teil A des Bebauungsplanes Nr. 7 Optionsverträge über eine Fläche von rund 11 ha unterzeichnet.

Die räumliche Begrenzung des Untersuchungsbereiches erfolgt

- in Süden durch die Hauptstrecke der DB AG Berlin-Hannover
- im Westen durch den Havelkanal
- im Norden durch den Schlagraben und die Gemeindegrenze
- im Osten durch die Schienenstrecke des Berliner Außenringes

entsprechend dem Stand der Planung und den Entwicklungszielen entlang „natürlicher" Grenzen bzw. der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Im Ergebnis der Voruntersuchungen ist abschließend festzuhalten, daß der Untersuchungsbereich, für den die Gemeindevertretung von Wustermark am 11.06.1992 die Einleitung von Voruntersuchungen beschlossen hat, die zur Erreichung der Ziele und Zwecke notwendige und zweckmäßige Abgrenzung des Entwicklungsbereichs darstellt. Eine weitere Ausdehnung des Bereichs wäre aufgrund der vorhandenen Barrieren mit einem unverhältnismäßigen Erschließungsaufwand verbunden. Eine Verringerung der Fläche würde die Wirtschaftlichkeit des KV-Terminals in Frage stellen.

Die Fläche der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden BAB 10 wird gem. § 165 (5) BauGB aus dem festgelegten Entwicklungsbereich ausgenommen.

8 Kosten und Finanzierungsübersicht

8.1 Entwicklungsunbeeinflußte Grundstücksverkehrswerte

Am 31. Mai 1994 legte eine Sachverständigenrunde von drei Gutachtern die vorläufigen Anfangswerte sowie die prognostizierten Endwerte (als Eckwerte) für die Fläche des geplanten GVZ fest, die sich aufgrund zusätzlicher Informationen am 16. Juni 1994 folgendermaßen darstellen:

Anfangswerte:

- nördlicher Bereich: 0,70 DM
- südwestlicher Bereich: 7,50 DM
- übriger Bereich: 9,00 DM

(vgl. Abb. 10).

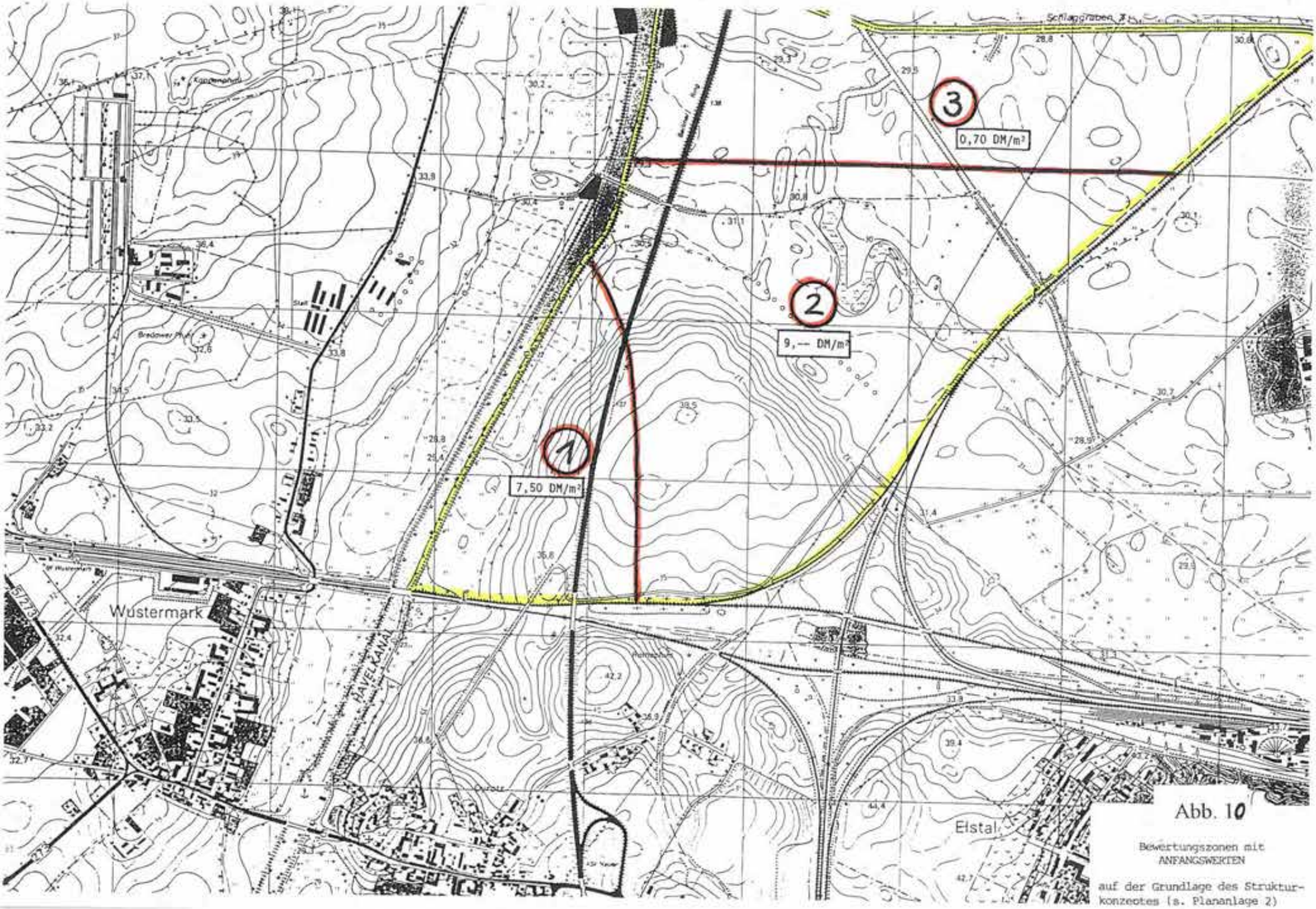


Abb. 10

Bewertungszonen mit ANFANGSWERTEN

auf der Grundlage des Strukturkonzeptes (s. Plananlage 2)

Bei der Festlegung dieser Werte wurde der nördliche Bereich als siedlungsnaher Landschaftsraum ohne Ansicht auf Entwicklung, der südwestliche Bereich als Gewerbegebiet mit Verkehrsflächen und der übrige Bereich als Gewerbegebietsfläche definiert.

Als Stichtag für den Anfangswert wurde der 10. Juni 1992 festgelegt, der einen Tag vor der Beschlußfassung der Gemeindevertretersitzung am 11. Juni 1992 „Beginn von Voruntersuchungen nach §§ 6 und 7 des Maßnahmengesetzes zum BauGB vom 17. Mai 1990 für den Untersuchungsbereich Güterverkehrszentrum GVZ Wustermark" liegt.

In Anlehnung an das städtebauliche Neuordnungskonzept liegt ein Entwurf zur Einteilung der Qualitätszonen zur Bestimmung von End-Eckwerten vor, der 9 Qualitätszonen beinhaltet:

Tabelle 6: Qualitätszonen der Flächen im GVZ

Nr.	Flächenbezeichnung	Preisvorstellung:
1.	ökologische Ausgleichsflächen im nördlichen Bereich	0,50 DM
2.	Freiflächen links und rechts der BAB, südliche Bereich	1,00 DM
3.	Grünflächen und Wasserversickerungsflächen	0,30 DM
4.	Straßenverkehrsflächen und BAB	Anfangswert = Endwert
5.	Hafenflächen	liegt noch nicht vor
6.	Stellplatzflächen mit Autohof	60,- DM
7.	Bahnflächen und Flächen des Container-Service Centers	liegt noch nicht vor
8.	Lagerhallenbenutzung	140,- DM
9.	Dienstleistungszentrum	270,- DM

8.2 Zusammenstellung der Entwicklungskosten

Die Darstellung der durch die Verwirklichung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme für die Gemeinde entstehenden Kosten ist noch mit geringen Unsicherheiten behaftet. Eine exakte Kostendarstellung kann erst auf der Grundlage aller für das Gebiet zu erstellender Bebauungspläne erfolgen, die jedoch im Regelfall erst nach der Beschlußfassung über das städtebauliche Entwicklungsgebiet erarbeitet werden. Weiterhin können die hier zugrundegelegten Baukosten im Verlauf der Bauphase eine nicht kalkulierbare Änderung erfahren. Mit weiterer Konkretisierung der Planung wird die Kostendarstellung regelmäßig aktualisiert.

Die Grundlage für die folgende Kostenberechnung stellt der städtebauliche Rahmenplan zum GVZ Wustermark sowie der Entwurf des Bebauungsplanes A dar und basiert auf der Gesamtflächengröße von 265 ha. Für die Kostenermittlung im Bereich der Äußeren Erschließung wurden Gespräche mit den zuständigen Medienträgern geführt. Der Ermittlung der Kosten für den Grunderwerb liegt eine Verkehrswertermittlung („entwicklungs-unbeeinflußter Grundstückswert") durch ein Sachverständigengremium zugrunde (vgl. Kap. 8.1.). Ferner sind anfallende Entwicklungskosten, Kreditkosten sowie die Kosten für die Dokumentation archäologischer Funde berücksichtigt worden. Letztere Kostenermittlung basiert auf einer Ausschreibung, deren Anforderungsprofil mit dem Landesmuseum für Ur- und Frühgeschichte abgestimmt wurde.

Im folgenden wird zunächst eine Übersicht über Gesamtkosten gegeben, die im weiteren für einzelne Positionen differenziert dargestellt wird. Die Gesamtkostendarstellung beinhaltet auch bereits angefallene Kosten (Pos.1).

Tabelle 7: Gesamtkostendarstellung für die Entwicklung des GVZ Wustermark

Pos.	Aufwandsart	Gesamt-umfang in TDM	öffentliche Förderung in TDM	Bemerkungen
1.	Vorbereitende Untersuchungen	3.102	3.007	ROV sowie Voruntersuchungen für die Entwicklungsmaßnahme
2.	Bauleitplanung	558	508	Bebauungspläne GVZ sowie Straße Zeestow
3.	Grundstücks- un Grundstücksnebenkosten	20.555	-	incl. Grunderwerb für nördliche Erschließungsstraße
4	Vorbereitende Er schließung	17.610	-	Umverlegung der Gasleitungen sowie Dokumentation archäologischer Funde
5.	Innere Erschließung	74.911	3.758	
6.	Äußere Erschließun	38.000	3181	
7.	Ausgleichs- und Er satzmaßnahmen sowie Freianlagen	10.000	-	incl. Landschaftsplan
8.	Entwicklungsträgerkosten	2.565	958	Kosten für vier Jahre angesetzt, dabei Berücksichtigung einer Förderung 1994 und 1995
9.	Sonstige Entwick lungsnebenkosten	5.717	-	Finanzierungskosten
10.	Investitionskosten Hafen	96.340	-	Finanzierung erfolgt als Sonderinvestition, nicht über das Treuhandvermögen
GESAMT		269.358	11.412	
GESAMT ohne Hafeninvestition		173.018		

Die Veranschlagung der Finanzierungskosten beinhaltet nicht die Sonderinvestition der Position 10. Die veranschlagten Kosten für die Hafenanlage werden nicht über die Entwicklungsmaßnahme finanziert. Bedingt durch die verkehrspolitische Bedeutung des Hafens Wustermark wird durch das MSWV zu Beginn des Jahre 1995 ein Finanzierungskonzept sowie ein Betreiberkonzept erarbeitet, eine entsprechende Zusage liegt vor. In den Kosten enthalten ist jedoch der Grunderwerb sowie die Erschließung der Flächen.

Die Anlageinvestitionen für das KV-Terminal sowie das Frachtzentrum werden durch die DB AG bzw. die Bahntrans GmbH übernommen. Analog zu den sonstigen Anlagen werden auch diesen Ansiedlern erschlossene Flächen zum Ankauf zur Verfügung gestellt. Die DB AG sowie auch die Bahntrans GmbH haben in diesem Zusammenhang die LEG Brandenburg aufgefordert, ein entsprechendes Vertragswerk über den Flächenankauf vorzulegen, was bereits im Januar 1995 erfolgt ist.

Die in der Tabelle 12 dargestellten Fördermittel rekrutieren sich im wesentlichen aus zwei Fördertöpfen. Am bedeutsamsten ist dabei der eigens beim MSWV geschaffene Fördertopf für die Entwicklung der Güterverkehrszentren. Hieraus werden neben Planungsleistungen auch Baumaßnahmen für die drei Standorte Wustermark, Großbeeren und Freienbrink finanziert. Diesem Fördertopf sind 8.231.000,- DM von dem insgesamt angegebenen Fördervolumen zuzurechnen und sind damit als gesichert anzusehen. Die restlichen 3,1 Mio DM sind als Fördersumme für die nördliche Erschließungsstraße im Rahmen der GA-Förderung bei der ILB beantragt worden. Hierüber ist bereits positiv beschieden worden.

Tabelle 8: Vorbereitende Erschließung

Pos.	Maßnahme	Kosten in TDM
1.	Umverlegung und Bergung zweier Erdgastrassen	9.560
2.	Umverlegung und Erhöhung der Hochspannungsmasten	700
3.	Bergung und Dokumentation archäologischer Funde	7.350
	Gesamt	17.610

Tabelle 9: Innere Erschließung

Pos.	Maßnahme	Kosten in TDM
1.	Straßenbau (Herstellungskosten, Straßenbeleuchtung Fahrbahnmakierung, vorbereitende Maßnahmen für Begrünung)	
a	Hauptverkehrsstraßen Länge insg. 2.200 m/ Querschnit c2pr + Aufweitungen/ Breite: 21m	8.110
b	Hauptsammelstraßen Länge insg. 2.500m/ Breite: 13,50m	4.700
2.	Gleisanlagen (Weichen, Prellböcke, Signalanlagen, Beleuchtung) Länge: 3.400 m	3.650
3.	Entwässerung, Oberflächenwasser- und Schmutzwasserentsorgung (Regenrückhaltebecken, Pumpstationen, Geländegestaltung)	44.560[1]
4.	Trinkwasser (Leitungen, Hydranten)	700
5.	Gas- und Stromversorgung (Leitungen, Trafostation)	2.450
6.	Lärmschutz/ Verkehrssicherung	1.500
7.	Vermessung, Planung, Bauüberwachung, Unvorhersehbares auch eventuelle Entschädigung für Pächter	9.241
	Gesamt	**74.911**

Tabelle 10: Äußere Erschließung

Pos.	Maßnahme	Kosten in TDM
1.	Äußere Straßenanbindung, Nördliche Erschließungsstraße und südliche Anbindung an die B 5n sowie Anteilsfinanzierung westliche Erschließungsstraße	7.500
2.	Abwasser Anschlußgebühren	18.800
3.	Energieversorgung (Heranführen)	1.100
4.	Baustelleneinrichtungen (auch für innere Erschließungsarbeiten)	5.000
5.	Planungsleistungen, Vermessung, Unvorhersehbares	5.600
	Gesamt	38.000

[1] Der Position 3, Entwässerung, liegt ein gesondertes Gutachten zugrunde.

8.2.1 Finanzierung der Maßnahme

Die Gesamtkosten von 173.018.000,- DM müssen durch die Verkaufserlöse an Grundstücken, Ausgleichsbeträgen sowie durch öffentliche Fördermittel aufgebracht werden.

Die Ausgabenseite wurde bereits oben ausführlich dargestellt. Auf der Einnahmenseite liegt für die größte Position, den Grundstückserlösen, ein von einem Sachverständigengremium erarbeitetes Gutachten (Entwurf) vor, welches eine Prognose der Neuordnungswerte für die Flächen im Entwicklungsbereich enthält. Die Prognose basiert ebenfalls auf dem städtebaulichen Rahmenplan. Danach können zum jetzigen Zeitpunkt folgende Werte zugrundegelegt werden:

Tabelle 11: Prognostizierte Neuordnungswerte

Nr.	Flächenbezeichnung	Prognose Neuordnungswert in DM / qm
1.	Flächen für das Verkehrsgewerbe	140,-
2.	Stellplatzflächen mit Autohof	60,-
3.	ökologische Ausgleichsflächen im nördlichen Bereich	0,50
4.	Freiflächen links und rechts der BAB, südlicher Bereich	1,00
5.	Straßenverkehrsflächen	Anfangswert = Endwert
6.	Grünflächen und Versickerungsflächen	0,30
7.	Dienstleistungsbereich	270,-
8.	Bahnfläche	keine Bewertung
9.	Hafen- und Hafenbetriebsflächen	keine Bewertung

Die tatsächlichen Neuordnungswerte, zu denen zu einem späteren Zeitpunkt der Verkauf von Grundstücken erfolgen wird, orientiert sich an der tatsächlichen Kostenentwicklung. Vor diesem Hintergrund sind die o.g. Werte unter Vorbehalt zu betrachten.

Für die Kalkulation der Einnahmen aus den Grundstücksverkäufen wurde eine Veränderung der o.g. Prognosewerte vorgenommen. Dies bezieht sich im wesentlichen auf die Flächen für das Verkehrsgewerbe. Um die positiven Effekte, die mit der Errichtung eines GVZ erzielbar sind, nutzen zu können, muß ein attraktives Angebot für das Verkehrsgewerbe geschaffen werden. Aus diesem Grund liegt der Kalkulation der Einnahmen aus Grundstücksverkäufen für die Position der Flächen für das Verkehrsgewerbe eine Herabsetzung des prognostizierten Endwertes auf 100,- DM zugrunde. Für die Bahn- und Hafenflächen konnten die Gutachter keinen Verkehrswert ermitteln, da keine Vergleichsfälle existieren. Auch hier wird die reale Kostenentwicklung den endgültigen Neuordnungswert erbringen. In der Einnahmenkalkulation wurde jeweils ein Neuordnungswert von 94,- DM zugrundegelegt. Für die Stellplatzflächen und den Dienstleistungsbereich wurden die gutachterlich ermittelten Werte als Basis herangezogen. Ferner werden noch in geringem Umfang Flächenveräußerungen für den Bau der B 5n sowie der Autobahnerweiterung durchgeführt. Hierfür wird jedoch der Ankaufswert zugrundegelegt.

Auf dieser Basis ergeben sich Einnahmen aus Grundstücksverkäufen von insgesamt 159.371.000,- DM. Schöpft man den gutachterlich vorgegebenen Rahmen für die Flächen des Verkehrsgewerbes voll aus, so ergeben sich Kompensationsmöglichkeiten für unerwartete Kostensteigerungen von weiteren 33,2 Mio DM.

Eine weitere Einnahme besteht aus Fördermitteln in der Höhe von 11,4 Mio DM, die wie bereits erwähnt zum größten Teil durch den eigens im MSWV geschaffenen GVZ -Fördertopf rekrutiert werden. Darüber hinaus liegt, nach derzeitigem Kenntnisstand, eine eindeutige Äußerung eines Eigentümers vor, im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme als mitwirkungsbereiter Eigentümer aufzutreten. Die betroffenen Flächen von 2,3 ha befinden sich nach derzeitigem Planungsstand im Bereich der Flächen für das Verkehrsgewerbe. Aus diesem Grund wurde ein Ausgleichsbeitrag auf der Basis von 100,- DM festgesetzt. Im Ergebnis belaufen sich die Einnahmen auf insgesamt 173.052.000 Mio DM.

Die Gegenüberstellung von Ausgaben und Einnahmen weist derzeit einen geringen Gewinn von 34.000 DM auf. Hier sind jedoch einhergehend mit der Konkretisierung der Kosten noch Verschiebungen zu erwarten. Im Ergebnis wird der endgültig ermittelte Neuordnungswert, orientiert an den tatsächlich angefallenen Kosten, eine Gewinnerzielung aus der Maßnahme nicht zulassen. Dies ist im Rahmen des Einsatzes des Instrumentariums der Entwicklungsmaßnahme auch nicht beabsichtigt.

Die Finanzierung der Maßnahme wird zu größten Teilen über Kredite abgedeckt. Vorgesehen sind Kommunalkredite. Eine das Vorhaben finanzierende Bank wurde bereits ermittelt.

Die folgende Tabelle 12 enthält eine zusammenfassende Gegenüberstellung von Ausgaben und Einnahmen, die über einen Zeitraum von fünf Jahren verteilt sind.

Tabelle 12: Gegenüberstellung Ausgaben und Einnahmen in der Zeitachse

A Ausgaben	1. Jahr in TDM	2. Jahr in TDM	3. Jahr in TDM	4. Jahr in TDM	5. Jahr in TDM	Summe in TDM
1. Bisherige Kosten / Voruntersuchungen	3.102	-	-	-	-	3.102
2. Bauleitplanung	400	158	-	-	-	558
3. Grunderwerb incl. Nebenkosten	3.500	16.001	1.054	-	-	20.555
4. Vorbereitende Erschließung	1.500	11.000	5.110	-	-	17.610
5. Erschließung						
Innere Erschließung	1.500	18.000	25.000	20.000	10.411	74.911
Äußere Erschließung	500	5.280	12.680	11.002	8.538	38.000
Summe Erschließung	2000	23.280	37.680	31.002	18.948	112.911
6. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	-	1.000	3.000	4.000	2.000	10.000
7. Entwicklungskosten	454	600	600	600	310	2.565
Summe Ausgaben	**10.956**	**52.039**	**47.444**	**35.602**	**21.258**	**167.301**
8. Kreditkosten [2] bei 6%	370	2.159	2.005	1.183	-	5.717
A Ausgaben gesamt	**11.326**	**54.198**	**49.449**	**36.785**	**21.258**	**173.018**
B Einnahmen						
1. Grundstücksverkäufe	-	15.600	50.000	49.300	44.417	159.371
2. Ausgleichsbeträge					2.269	2.269
3. Fördermittel	4.782	6.626	-		-	11.412
Einnahmen gesamt	**4.782**	**22.226**	**50.000**	**49.300**	**46.740**	**173.052**
C Finanzierung						
1. Kreditaufnahme	6.174	29.813				35.987
2. Kreditrückführung			2.556	13.698	25.482	
Entwicklung des Kreditvolumens	**6.174**	**35.987**	**33.431**	**19.733**	-	**5.749** Überdeckung für Kreditkosten

[2] Die Kreditkosten wurden auf der Basis der Gesamtkosten abzüglich der Fördermittel ermittelt.

Literaturverzeichnis

Arbeitsgemeinschaft Prognos AG, ARP, Lohmeyer International (1992): Raumordnerisches Strukturkonzept für das Land Brandenburg, Basel, Berlin, Frankfurt (Main).

ARGEBAU, Fachkommission Städtebauliche Erneuerung (1993): Arbeitshilfe für städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen nach §§ 165 ff. BauGB.

Bau- und Umweltplanung GmbH (1994): Machbarkeitsstudie für die Regenentwässerung GVZ Wustermark. 1994, Berlin.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (1985): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, Referatsammlung, in: Stadtentwicklung, Heft 02.035, Bonn.

Bundesminister für Verkehr (1992): Bundesverkehrswegeplan 1992, Bonn.

Deutsches Verkehrsforum (1993): Die Finanzierung von integrierten Verkehrsanlagen am Beispiel der Güterverkehrszentren.

EBF (1993): Vorbericht zum Baugrundgutachten - Standort Wustermark, Dresden.

Eckstein, W.E.(1992): Ziele, Planungen und Probleme bei der Realisierung von Güterverkehrszentren (GVZ), Friedrichshafen.

Euroform Konferenz (1993): Güterverkehrszentren, verschiedene Autoren/ Referenten, Tagungsunterlagen des Kongresses am 22. und 23. Juni 1993 in Bremen.

HaCon u.a.(1992): Güterverkehrszentrum am Makrostandort Wustermark, GVZ-Standortuntersuchung, Hannover, Berlin.

Henckel, D. u.a.(1986): Produktionstechnologien und Raumentwicklung, in: Schriften des Deutschen Instituts für Urbanistik, Band 76, Stuttgart u.a.

IVB (1991): Logistisches Dienstleistungszentrum Berlin, Innovative Technologien und organisatorische Konzepte, Bericht zum AP 100, Berlin.

ISW (1992): Stadt- und Siedlungsentwicklung im Verflechtungsraum Brandenburg - Berlin, in: Beiträge aus brandenburgischer Sicht, im Auftrag des MSWV des Landes Brandenburg, Potsdam.

IVV Aachen / Dorsch-Consult (1993): Straßenverkehrliche Untersuchung für den Raum westlich von Berlin, im Auftrag des MSWV des Landes Brandenburg, Aachen, Hamburg.

LEG Brandenburg (1993): Erschließungskonzept für den öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV „GVZ Wustermark"-, Groß-Glienicke.LEG Brandenburg (1994): Allgemeine Beschreibung „GVZ Wustermark", Groß-Glienicke.

Landkreis Nauen, Amt für Planung und Regionalentwicklung (1991): Rahmenkonzept für die Entwicklung des Landkreises Nauen, Nauen.

LAND (1993): Archäologische Prospektion im Gebiet des geplanten Mikrostandortes Wustermark-Ost (GVZ), Kreis Nauen, Aachen.

Mehlmann (1992): Konzepte zum Güter-/Wirtschaftsverkehr für die Region Berlin aus der Sicht des Landes Brandenburg, Dokumentation 4, Berliner Verkehrswerkstatt.

Niedersächsischer Städte- und Gemeindebund (1993): Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, in: Schriftenreihe des Niedersächsischen Städte- und Gemeindebundes, Heft 40, Hannover.

Planungsgruppe 4 u.a.(1993): Verwaltungsamt Wustermark, Räumliche Entwicklungsplanung (Vorabzug), Berlin.

Provisorischer Regionalausschuß, Planungsgruppe Potsdam (1990): Grundlagen und Zielvorstellungen für die Entwicklung der Region Berlin, 1. Bericht.

Rosenkranz, A. und Spath & Nagel (1991): Entwicklungsmöglichkeiten im Raum Spandau-Falkensee - Nauen, Band 1: Bestandsanalysen, im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin.

SNV (1992): Ermittlung und Interpretation der verkehrlichen Wirkungen von Entwicklungskonzeptionen in ausgewählten Räumen, Berlin.

Wiedemann, Th.(1992): Bedeutung des Kombinierten Verkehrs (KV) und des Bahntransprojektes, in: Internationales Verkehrswesen 45, Heft 10.

Weidleplan Consulting (1994): Gemeinde Wustermark, Bebauungsplan Nr. 7, GVZ Wustermark, Begründung zum Städtebau lichen Entwurf, im Auftrag der LEG Brandenburg, Berlin.