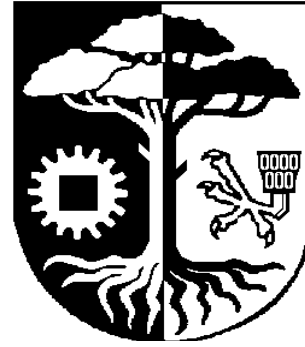


Amtsblatt

für die

Stadt Ludwigsfelde



17. Jahrgang

29. Januar 2008

Nr.: 04

Seite 1

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Beschlüsse der öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 11.12.2007	2
2. Beschluss der nichtöffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 11.12.2007	17
3. Beschluss der nichtöffentlichen Sitzung des Hauptausschusses der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 18.12.2007	17
4. Beschluss der nichtöffentlichen Sitzung des Hauptausschusses der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 17.01.2008	17
5. Bekanntmachung der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde am 05.02.2008	18
6. Bekanntmachung der Jagdgenossenschaft Wietstock	19
7. Bekanntmachung des Landkreises Teltow-Fläming im Rahmen der Schlachtier- und Fleischuntersuchung bei Hausschlachtungen	19
8. Öffentliche Bekanntmachung eines Antrags nach § 9 Absatz 4 Grundbuchbereinigungsgesetz in den Gemarkungen Kerzendorf, Löwenbruch und Genshagen im Bereich der Stadt Ludwigsfelde	20

Beschlüsse
der öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung vom 11.12.2007

Protokollbeschluss Nr. 1.000.55/503.07**Beschlussfassung über die Gültigkeit der Wahl des hauptamtlichen Bürgermeisters der Stadt Ludwigsfelde – Hauptwahl am 07.10.2007 und Stichwahl am 28.10.2007 -**

Einwendungen gegen die Wahl liegen nicht vor. Die Wahl ist gültig.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss Nr. 1.497.55/504.07**Beitritt der Stadt Ludwigsfelde in die Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld“ e. V.**

Der Bürgermeister wird vorbehaltlich des Beschlusses der Haushaltssatzung 2008 beauftragt, den Beitritt der Stadt Ludwigsfelde in die Schutzgemeinschaft „Umlandgemeinden Flughafen Schönefeld“ e. V. zum 01.01.2008 zu vollziehen.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss Nr. 1.489.55/506.07**Bebauungsplan Nr. 3.3 „Wohnen an der Jüterboger Straße (Preußenpark)“, Stadt Ludwigsfelde**
- Aufstellung des Bebauungsplanes der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren

1. Der Bebauungsplan „Nr. 3.3 „Wohnen an der Jüterboger Straße (Preußenpark)“, Stadt Ludwigsfelde wird für den in der Anlage dargestellten Geltungsbereich im beschleunigten Verfahren nach § 13 a BauGB aufgestellt.
2. Auf die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung (§ 3 Abs. 1 BauGB) wird verzichtet.
3. Auf die frühzeitige Behördenbeteiligung (§ 4 Abs. 1 BauGB) wird verzichtet.
4. Der wirksame Flächennutzungsplan wird für den Geltungsbereich im Wege der Berichtigung angepasst.
5. Die Aufstellung des Bebauungsplanes ist ortsüblich bekannt zu machen
6. Sofern die bestehenden vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Stadt Ludwigsfelde und der EMG Projekt Gewerbepark Ludwigsfelde/Löwenbruch GmbH die Übernahme aller hieraus entstehenden Kosten durch die EMG nicht regeln oder sich ein sonstiger Regelungsbedarf abzeichnet, ist ein gesonderter städtebaulicher Vertrag abzuschließen.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss Nr. 1.491.55/507.07**Bebauungsplan Nr. 3.3. „Wohnen an der Jüterboger Straße (Preußenpark)“, Stadt Ludwigsfelde**
- Billigung des Bebauungsplan-Entwurfs
- Öffentliche Auslegung des Bebauungsplan-Entwurfs und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes i. d. F. vom 25.10.2007 (einschließlich Begründung) wird gebilligt und gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt.
2. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind gemäß § 4 BauGB zu beteiligen.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss Nr. 1.492.55/501.07**Stellungnahme der Stadt Ludwigsfelde zum Planergänzungsverfahren „Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld“**

Die Stadt Ludwigsfelde lehnt aus ernsthafter Sorge um die Gesundheit, die körperliche Unversehrtheit und die Lebensqualität der ca. 25.000 Einwohner der Stadt Ludwigsfelde die Zulassung des Flugbetriebes in der Nachtzeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr Ortszeit grundsätzlich ab.

Die Stadt Ludwigsfelde fordert deshalb, ab einer Kapazitätserweiterung auf 50.000 Flugbewegungen pro Jahr alle planmäßigen Start- und Landebewegungen in den vorbenannten Nachtstunden zu untersagen, hilfsweise eine schrittweise Einstellung von planmäßigen Starts und Landungen in den vorbenannten Nachtstunden in Verknüpfung mit erreichten Ausbaustufen als Auflagen im Planergänzungsbeschluss festzusetzen.

Für den Fall einer Ablehnung der vorbenannten Forderung, für welchen sich die Stadt auch bei Erfüllung nachfolgender Forderung eine gerichtliche Prüfung vorbehält, wird die Aufnahme weiterer Wohnhäuser der Stadt Ludwigsfelde in die einen Anspruch auf Entschädigung begründenden Schutzzonen gefordert. Diese Schutzzonen sind dann um all jene Wohnhäuser unserer Stadt zu erweitern, für welche bei summarischer Betrachtung der Einwirkungen des Verkehrslärms der planfestgestellten Verkehrsprojekte Bundesautobahn A 10 und Bundesstraße B 101 neu, der Landesstraßen, der Eisenbahnstrecken mit aus dem im laufenden Verfahren zu prüfenden Flugbetrieb eine Überschreitung der in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) vorgegebenen Grenzwerte erstmals zu besorgen ist.

Die in der Bundesrepublik Deutschland geltende Luftverkehrsordnung (LuftVO) definiert die Nacht als Zeitraum zwischen einer halben Stunde nach Sonnenuntergang und einer halben Stunde vor Sonnenaufgang. Danach kann im Winter ein Nachtflug in Mitteleuropa z. B. schon ab 17.15 MEZ durchgeführt werden.

Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat in seinem Urteil vom 16. März 2006 zeitliche Einschränkungen des regelmäßigen gewerblichen Flugverkehrs auferlegt. Danach wäre in der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.00 Uhr kein regelmäßiger Flugbetrieb möglich. Flüge zwischen 22.00 Uhr und 24.00 Uhr sowie zwischen 05.00 Uhr und 06.00 Uhr sollen nur dann erlaubt werden, wenn sie aus nachvollziehbaren Gründen nicht auf den Tag gelegt werden können. Die Einführung eines Nachtflugverbotes soll die Lärmbelastung für die Anwohner des Flughafens reduzieren.

Nachtflugbeschränkungen zur Schlafenszeit sind außerordentlich wichtig, da der vor allem durch Starts und Landeanflüge verursachte Fluglärm erhebliche Gesundheitsrisiken für Anwohner in sich bergen kann. Laut einer Studie der WHO erhöht der steigende Fluglärm bei vielen Menschen das Risiko an Allergien, Herz-Kreislauferkrankungen, Bluthochdruck und Migräne zu erkranken, um 50 Prozent. Darüber hinaus werden immer wieder auch Störungen des Immunsystems und der Gedächtnisfunktionen in der einschlägigen Fachpresse beschrieben.

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als zukünftige Betreibergesellschaft des Flughafens Berlin Brandenburg International hat nun bei der Planfeststellungsbehörde Unterlagen eingereicht, die den Bedarf an Flugbewegungen in der Nacht am Standort Schönefeld begründen sollen. Die Ausführungen in den Gutachten der ergänzenden Planfeststellungsunterlagen lassen erkennen, dass die Zulassung des Flugbetriebes sowohl in der Nachtkernzeit (24.00 Uhr bis 04.59 Uhr) als auch in den Tagesrandstunden (22.00 Uhr bis 23.59 Uhr sowie 05.00 Uhr bis 5.59 Uhr) ausschließlich mit der Wirtschaftlichkeit des zukünftigen Verkehrsflughafens Berlin-Brandenburg International begründet wird.

Die gesamte Ansiedlungspolitik der Flughafengesellschaft ist seit 2003/2004 vornehmlich auf die Niederlassung von Low-Cost-Carrier (Billigflieger) ausgerichtet. Dabei konnte die Gesellschaft auf den bislang uneingeschränkten Nachtflugbetrieb laut geltender Betriebserlaubnis zurückgreifen. Durch die Ansiedlung der Low-Cost-Carrier konnte der bestehende Flughafen Berlin-Schönefeld allein im Jahre 2005 seine Passagierzahlen um 50 % gegenüber dem Vorjahr steigern. Damit hatte er die größte Steigerung gegenüber allen anderen Berliner Flughäfen zu verzeichnen. Der Flughafen Berlin-Schönefeld hatte im Jahre 2006 ein Passagieraufkommen von 6,6 Mio.

Genau dieses Marktsegment der Low-Cost-Carrier wird heute als Begründung für den uneingeschränkten Flugbetrieb herangezogen. Low-Cost-Carrier nutzen schon heute den uneingeschränkten Flugbetrieb, um durch eine hohe Anzahl an Flugzeugumläufen pro Tag bis in die Nachtstunden hinein mit einem gleichzeitig niedrigen Preis am Markt präsent zu sein. Dadurch ist die Branche der Low-Cost-Carrier in den letzten Jahren durch eine enorme Steigerung des Passagieraufkommens gekennzeichnet.

Es wird unterstellt, dass der Flughafen auch bei Bestand des Nachtflugverbotes (Urteil) gewinnträchtig betrieben werden kann; andererseits hätte sich jedwede Bautätigkeit bisher für einen seriösen Investor verboten. Daraus resultiert, dass es bei einer Aufhebung des Nachtflugverbotes ausschließlich um weiterreichende Gewinne geht, die auf Kosten der Wohnbedingungen und der Gesundheit der betroffenen Bevölkerung „eingeflogen“ werden sollen. Dies scheint auch die Grunderkenntnis des Gerichtes zu sein, die dem Urteil zugrunde liegt. An keiner Stelle der nun vorgelegten Gutachten wird das Argument der erheblichen Gesundheitsgefährdung jedoch nachvollziehbar entkräftet. Daher kann eine Aufhebung des Nachtflugverbotes überhaupt nicht in Erwägung gezogen werden!

Wie in den Gutachten ausgeführt, kann der Kampf um die Preisführerschaft auf dem Markt nachhaltig nur die Fluggesellschaft übernehmen, die die günstigsten Stückkosten hat. Dieser Preiskampf würde ohne Nachtflugverbot über den Schutz der Bevölkerung vor Fluglärm gestellt werden und damit zu Lasten von ca. 6 Mio. Einwohnern im Untersuchungsgebiet gehen.

In der Bundesrepublik Deutschland gibt es 33 Verkehrsflughäfen davon 17 internationale Airports (Stand 2007). Nur 7 dieser Flughäfen haben ein Passagieraufkommen von über 10 Mio. im Jahr. Lediglich die Flughäfen Frankfurt am Main und München haben bereits jetzt ein Passagieraufkommen von über 20 Mio. pro Jahr (Frankfurt am Main = 52,8 Mio. im Jahr 2006 und München 32,98 Mio. in der Zeit von 09/2006 bis 08/2007). Der Flughafen Düsseldorf erreichte ein Passagieraufkommen von 16,60 Mio. im Jahre 2006 und ist damit wie Frankfurt am Main und München aus Sicht der Stadt Ludwigsfelde als Vergleichsairport geeignet. Alle anderen Airports lagen im Passagieraufkommen unter 12 Mio. pro Jahr.

Für den Flughafen Berlin Brandenburg International ist mit Inbetriebnahme im Jahre 2012 ein Passagieraufkommen von 20 Mio. geplant, welches sich bis zum Jahr 2023 auf 30 Mio. Passagiere steigern soll. Es fällt auf, dass in den Gutachten immer wieder gerade kleine Airports mit wesentlich geringerem Passagieraufkommen und Frachtaufkommen als Vergleich oder Begründung für einen uneingeschränkten Nachtflugbetrieb herangezogen werden (z. B. Leipzig/Halle mit 2,35 Mio. Passagieren pro Jahr). Ein höheres Passagieraufkommen und oft auch umschlagendes Frachtgutaufkommen sind jedoch mit einer viel höheren Anzahl von Flugbewegungen und dies auf Grund des prozentualen Anteils an den Gesamtflugbewegungen pro Tag auch in den Nachtstunden verbunden, als dies an Standorten mit weniger Passagier- und Frachtgutaufkommen real vorhanden ist. Damit geht eine im Vergleich dazu erheblich höhere Lärmbelastung der Menschen in der Untersuchungsregion in den Nachtstunden einher.

Ausgehend von der im Endbericht „Der besondere Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeiten am Flughafen Berlin Brandenburg International“ vom 09. Mai 2007 auf Seite 13 dargestellten Gesamtzahl der Flugbewegungen im Jahr 2006 von 208.172 Flügen auf allen Berliner Flughäfen, davon 3.672 = 10 Flüge in der Zeit von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr, 1.429 = 4 Flüge in der Zeit von 05.00 Uhr bis 5.59 Uhr, 8.750 = 24 Flüge in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr und 2.935 = 8 Flüge in der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.59 Uhr, handelt es sich danach um insgesamt 16.786 Flugbewegungen pro Jahr in den Nachtstunden (Kernzeit sowie Tagesrandzeiten), das sind \approx 46 Flugbewegungen pro Nacht auf allen Berliner Flughäfen. Spitzenzeiten und unvorhersehbare Ereignisse sind dabei nicht betrachtet.

Bei einem prognostizierten Passagieraufkommen von insgesamt 30 Mio. im Jahre 2023 am Standort Schönefeld wird mit 309.000 Flugbewegungen im Jahr gerechnet. Das geringere Wachstum der Bewegungen verglichen mit dem Passagierwachstum wird insbesondere darauf zurückgeführt, dass im Luftverkehr derzeit besonders im Regional- und Feederverkehr eine Tendenz zu größerem Fluggerät spürbar ist und allgemein eine höhere Auslastung der Flugzeuge angestrebt wird. Mit weniger Flugbewegungen sollte also eine höhere Anzahl von Passagieren transportiert werden.

Unterstellt man eine gleiche Strukturierung der Flugarten ergäbe das bei Umrechnung auf die Gesamtflugbewegungen im Jahr 2023 5.451 = 14 Flüge in der Zeit von 00.00 Uhr bis 04.59 Uhr, 2.121 = 6 Flüge in der Zeit von 05.00 Uhr bis 05.59 Uhr, 12.988 = 36 Flüge in der Zeit von 22.00 Uhr bis 22.59 Uhr und 4.357 = 12 Flüge in der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.59 Uhr. Insgesamt handelt es sich um 24.917 Flugbewegungen in den Nachtstunden (Kernzeit sowie Tagesrandzeiten) pro Jahr, das sind \approx 68 Flugbewegungen pro Nacht und \approx 9 Flüge pro Stunde. Bei einem prognostizierten überdurchschnittlichen Anstieg des Anteils von Low-Cost-Carriern und den damit hohen Umlaufzahlen ist mit einem weitaus höheren Aufkommen in der Nacht zu rechnen. Überführungsflüge zu Wartungsstandorten oder zur Home Base sind dabei ebenfalls noch nicht berücksichtigt.

Im Gutachten „Ermittlung der Fluglärmbelastung auf Grundlage aktueller Prognosen zum Nachtflugverkehr“ vom 18.06.2007 auf Seite 3 werden im Vergleich zu im Planfeststellungsantrag ermittelten 93 Flugbewegungen in der Nacht jetzt insgesamt 113 Flüge pro Nacht in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr prognostiziert. Trotz Steigerung der Flugbewegungen ergeben die Berechnungen jedoch eine flächenmäßig deutlich kleinere Fluglärmkontur, im Vergleich zum Nachtschutzgebiet laut Planfeststellungsbeschluss ca. 82 % des Flächeninhalts. Diese wird mit einem veränderten Flugzeugmix begründet. „Im Vergleich zum Planfeststellungsantrag wurden deutlich mehr Flugbewegungen mit ‚mittlerem‘ Fluggerät (Flugzeuggruppe S5H) prognostiziert, wogegen die Anzahl der Flugbewegungen in den Flugzeuggruppen S7 und S8 zurück ging.“

Die Stadt Ludwigsfelde muss befürchten, dass die Flughafen Berlin Schönefeld GmbH sich hier mit veränderten Prognoseansätzen dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm noch weiter entziehen will, als bisher bereits erkennbar. Es muss weiterhin gefragt werden, warum zum einen diese Prognoseansätze nicht schon mit Planantragstellung vorlagen. Zum anderen ist auffallend, dass die neuen Berechnungen mit anderen Berechnungsprogrammen bzw. Berechnungsalgorithmen durchgeführt wurden. Sowohl Prognoseansätze als auch die Ergebnisse der Berechnungen sind aus Sicht der Stadt Ludwigsfelde nicht nachvollziehbar und werden daher angezweifelt.

Von 18 im Endbericht „Der besondere Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeiten am Flughafen Berlin Brandenburg International“ vom 09. Mai 2007 auf Seite 15 dargestellten Verkehrsflughäfen gilt für 9 Flughäfen ein „im Wesentlichen Nachtflugverbot“, davon für 8 Verkehrsflughäfen über die Kernzeit hinausgehend. Für alle 9 betroffenen Flughäfen gelten weiterhin Einschränkungen in der Zeit von 22.00 Uhr/22.30 Uhr/23.00 Uhr/23.20 Uhr bis 00.00 Uhr. Hier ist eine „Verspätungstoleranz für Flugzeuge der Kategorie b“ erlaubt.

Die der Stadt Ludwigsfelde auf Grund ihrer Passagieraufkommen plausibel erscheinenden Vergleichsflughäfen Düsseldorf und München verfügen bereits heute über einschränkende Regelungen (Düsseldorf: Nachtflugbeschränkungen „im Wesentlichen Nachtflugverbot“ in der Zeit von 00.00 Uhr bis 05.59 Uhr und „Verspätungstoleranz für Flugzeuge der Kategorie b“ in der Zeit von 23.00 Uhr bis 23.59 Uhr; München: Nachtflugbeschränkungen „im Wesentlichen Nachtflugverbot“ in der Zeit von 00.00 Uhr bis 4.59 Uhr und „Verspätungstoleranz für Flugzeuge der Kategorie b“ in der Zeit von 23.30 Uhr bis 23.59 Uhr). Lediglich für Frankfurt am Main gibt es bislang einen uneingeschränkten Flugbetrieb.

Die im Jahre 1984 eröffnete Startbahn West des Flughafens Frankfurt am Main war schon während des Planfeststellungsverfahrens und später auch während des Baus stark in der Kritik von Flughafengegnern. Die erneuten Flughafenausbaupläne treffen seit Ende der 1990er Jahre ebenfalls auf Widerstand. Aus den Flughafengegnern hat sich eine politische Partei formiert, die sogar in der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung vertreten ist!

Kritiker und Befürworter des erneuten Ausbaus des Flughafens Frankfurt am Main hatten im Vorfeld der formalen juristischen Verfahren die Gelegenheit, ihre Positionen in einem Mediationsverfahren darzustellen und abzustimmen. Dieses Mediationsverfahren schloss mit der Benennung konkreter Empfehlungen: Kapazitätserweiterung durch Ausbau bei gleichzeitiger Optimierung des vorhandenen Systems, einem „Anti-Lärm-Pakt“, einem strikten Nachtflugverbot und der Fortführung der im Mediationsverfahren begonnenen Gespräche im sogenannten Regionalen Dialogforum.

Auf den offiziellen Internetseiten der Flughafengesellschaft des Frankfurter Flughafens (Fraport) findet man unter „Ausbau im Dialog – Informationen zur Flughafenerweiterung“ die Aussage, dass es „... mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn Nord-West auch ein Nachtflugverbot für geplante Flüge zwischen 23 und 5 Uhr geben ...“ wird. In einem ebenfalls auf den offiziellen Internetseiten der Fraport

veröffentlichten Pressebeitrag vom 09.09.2003 wird ausgeführt: „Die Fraport AG hat heute die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren zur geplanten Kapazitätserweiterung des Frankfurter Flughafens beim Regierungspräsidenten Darmstadt eingereicht. Damit soll der Weg geebnet werden für den Bau einer weiteren Landebahn nordwestlich des Flughafen-Geländes ...“. Weiter heißt es dazu „Auch die Beantragung des Nachtflugverbotes am Frankfurter Flughafen mit Inbetriebnahme der neuen Landebahn ist ‚integraler Bestandteil der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren‘.“

Die vorangegangenen Ausführungen machen deutlich, dass es auch auf Deutschlands größtem internationalen Verkehrsflughafen zukünftig ein Nachtflugverbot geben wird! Gleichfalls kann man erkennen, dass sich die Flughafenbetreibergesellschaft schon im Vorfeld der Planungen intensiv am Mediationsprozess beteiligt und die dort erarbeiteten Empfehlungen in die Planfeststellungsunterlagen einbezogen hat. Auch dieser Flughafen muss wirtschaftlich arbeiten! Die Fraport war jedoch bereit, sich der Kritik der Flughafengegner zu stellen und gemeinsam mit ihnen einen Konsens zum Lärmschutz zu finden. Die Verpflichtung zu Nachtflugeinschränkungen zeigt das Interesse der Fraport an den Menschen in der Region.

Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH als Betreibergesellschaft des zukünftigen internationalen Flughafens Berlin Brandenburg International hat sich einer solchen Auseinandersetzung mit den betroffenen Gemeinden bis heute entzogen. Das 2006 einberufene Regionale Dialogforum des Flughafenumfeldes hat mit der Erarbeitung des Gemeinsamen Strukturkonzeptes Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International einen Prozess des Vorteils-/Nachteilsausgleiches angeschoben. Die Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH hat sich auch diesem Prozess nicht gestellt!

Im Endbericht „Der besondere Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeiten am Flughafen Berlin Brandenburg International“ vom 09. Mai 2007 auf Seite 22 werden folgende typische Angebotsbedürfnisse beschrieben:

- „Abflugszeit von Morgenflügen liegt im Idealfall bei oder nach 7.00 Uhr. Frühere Abflüge werden – wenn Termingründe vorliegen oder ein Umsteigevorgang auf dem Weg zum Reiseziel erforderlich ist – in Abhängigkeit von der Streckenlänge jedoch meist hingenommen, während für spätere Termine weitere Flugangebote etwa im 1- bis 1 ½ Stunden-Rhythmus gesucht werden.
- Je kürzer die Streckenlänge (und damit die „nutzlose“ Reisezeit), desto größer ist die Bereitschaft auch zu kurzen und ggf. auch mehrmaligen Reisen. Daraus resultiert vor allem im Kurzstreckenverkehr der Bedarf nach einer hohen Frequenz des Angebots. Die Bahn mit ihrem stündlichen Takt erfährt daher hier großen Zuspruch.
- Der Kernbedarf für das Rückreiseangebot liegt – um keine gravierenden Eingriffe in das Privatleben zur Folge zu haben – in einem Zeitfenster mit einer Abflugszeit zwischen 17.00 Uhr und 19.00 Uhr.
- Wenn bei längeren Reisewegen die Wettbewerbsfähigkeit der Bodenverkehrsmittel abnimmt und der Bedarf nach einer optimalen Ausschöpfung des Arbeitstages zunimmt, ist auch ein Flugangebot in späterer Zeitenlage nachfragekonform.“

Weiter auf Seite 23 des selben Gutachtens heißt es: „Vor dem Hintergrund einer vor allem in der Touristik weiterhin gegebenen Saisonalität der Nachfrage ist es erforderlich, zur Maximierung des Flugzeugeinsatzes diese im Sommer mit täglich bis zu 18 Betriebsstunden einzusetzen. Dies ist jedoch nur möglich, wenn auch Abflugs- bzw. Ankunftszeiten vor allem in Deutschland in der Nacht vorgesehen werden; Nachtzeiten in der Zielregion sind aus logistischen Gründen (Transferzeiten, Hotelbezugs- und Zimmerräumungszeiten) schwer umzusetzen. Die Verbraucher haben daher gelernt und akzeptiert, dass zur Sicherstellung immer günstigerer Preise auch ungewöhnliche Flugzeiten anfallen.“

Dies beschreibt aus Sicht der Stadt Ludwigsfelde sehr deutlich, dass der Bedarf an Nachtflügen eher künstlich erzeugt wird. Begehrlichkeiten werden geweckt, indem durch Niedrigpreise Flugklientel geködert wird, dass bislang nicht auf dieses Beförderungsmittel zurückgriff. Der Preiskampf um den besten Platz am Markt im Bereich der Low-Cost-Carrier geht auch hier zu Lasten der 6 Mio. Einwohner im Untersuchungsgebiet.

Auch im Hotel- und Gaststättengewerbe der angeflogenen Urlaubsländer (Zielregionen) findet ein Preiskampf statt. Frühe Flüge aus Deutschland führen dazu, dass Urlauber oft stundenlang am Urlaubsort auf das Beziehen ihres Hotelzimmers warten müssen, da oft an einem Tag gleichzeitig eine große Anzahl von Urlaubern abreist und die Zimmer noch am selben Tag durch neue Urlauber bezogen werden. Auch hier hat scheinbar der Kunde gelernt und akzeptiert, dass er neben der

nächtlichen Anfahrt zum Flughafen und des nächtlichen Fluges auch noch stundenlang auf sein Zimmer warten muss.

Beharrlich wird der von der Flughafen Berlin Schönefeld GmbH geforderte uneingeschränkte Flugbetrieb auch während der Nachtstunden mit einer nur dann gegebenen Wirtschaftlichkeit des Flughafens begründet und die Folgen mit Abwanderungen von Airlines (insbesondere Low-Cost-Carrier) und Wartungsunternehmen, erhöhten Kosten, Rückgang des Passagieraufkommens usw. beschrieben. An anderer Stelle der Gutachten wird dagegen immer wieder von der Tendenz der Airlines zu größerem Fluggerät und einer höheren Auslastung der Flugzeuge gesprochen (darunter insbesondere der Low-Cost-Carrier).

Diese Aussagen widersprechen sich aus Sicht der Stadt offensichtlich! So muss die Stadt Ludwigsfelde in Frage stellen, ob nicht gerade bei größerem Fluggerät und höherer Auslastung der Maschinen weniger Flugbewegungen insgesamt notwendig sind, sich die Zahl der Flugbewegungen in den Nachtstunden verringert und Flüge vermehrt innerhalb der Zeiten stattfinden können, die auch den typischen Angebotesbedürfnissen der Passagiere (siehe Seite 22 Endbericht „Der besondere Bedarf an der Durchführung von Flugbewegungen während der Nachtzeiten am Flughafen Berlin Brandenburg International“) entsprechen.

Im Gutachten „Regionalwirtschaftliche Effekte einer Betriebsgenehmigung mit Kernruhezeit für den Airport Berlin Brandenburg International“ werden auf Seite 31/32 Gründe für das überproportionale Wachstum des Flughafens BBI als Wartungsstandort bis 2023 aufgeführt. Danach wird u. a. prognostiziert, dass die Bündelung der bislang an zwei Standorten (Tegel und Schönefeld) betriebenen Wartungsaktivitäten am „Single Airport“ BBI zu deutlichen Synergieeffekten führen wird. Bislang getrennte Ressourcen können besser genutzt werden, die zu daraus resultierenden Effizienzsteigerungen in der Produktion und damit zu einer Angebotsverbesserung führen können. Gleichzeitig soll demnach die Nachfrage nach Wartungsdienstleistungen steigen.

Daneben rechnet man mit dem Bedeutungszuwachs des Wartungsstandortes auch mit einem Anstieg im Drittgeschäft (Fremdvergabe von Wartungsdienstleistungen). Dazu heißt es „Der steigende Kostendruck der Airlines wird die derzeit zu beobachtende Tendenz zum Outsourcing von bestimmten Unternehmensteilen (wie z. B. Wartung) weiter beschleunigen.“

Bereits heute sind auf allen Berliner Flughäfen rund 1.000 Beschäftigte auf den Bereich Wartung und Überholung zurückzuführen. Im Jahre 2023 erwartet man einen Anstieg auf rund 2.000 Beschäftigte, die in den Bereichen Wartung und Überholung tätig sind.

Die Stadt Ludwigsfelde muss anzweifeln, dass eine Verdoppelung in diesem Bereich realistisch ist! Die Erfahrungen aus der Geschichte zeigen, dass mit Zusammenlegung von Standorten oftmals eine gleichzeitige Reduzierung des Personals einhergeht, um genau die Effizienzsteigerungen verzeichnen zu können, die hier beschrieben werden. Outsourcing unterstützt diesen Prozess, führt jedoch auch zu einer starken Konkurrenz gegenüber den traditionellen Unternehmen am Markt, da Outsourcing oft mit der Einführung von Dumpingpreisen und daraus resultierenden niedrigen Löhnen der Beschäftigten verbunden ist. Diese Entwicklungen haben also nicht nur Auswirkungen auf Beschäftigung und regionale Einkommen, sondern auch auf Steuereinnahmen und Wertschöpfung.

Die Stadt Ludwigsfelde wurde vom Land Brandenburg als einer von insgesamt 16 Regionalen Wachstumskernen benannt, da die Stadt als Industrie- und Gewerbestandort über zahlreiche starke Unternehmen in 3 Branchenkompetenzfeldern verfügt, die überwiegend auf Export ausgerichtet sind. Gleichzeitig findet, wie in vielen Städten der neuen Bundesländer, eine starke Abwanderung von erwerbsfähigen Menschen besonders im Alter zwischen 15 und 25 Jahren, darunter sehr viele junge Frauen, statt. Die Stadt versucht mit geeigneten Maßnahmen zur Erhöhung der Lebensqualität und der Vermittlung der Potentiale und Chancen am Ausbildungs- und Arbeitsmarkt des heimischen Standortes diese Bevölkerungsgruppe an die Stadt zu binden. Die Landesregierung hat mit der Einstufung der Stadt Ludwigsfelde als Regionaler Wachstumskern dieser auch eine hohe Priorität bei der Vergabe von Fördermitteln eingeräumt. Die Zulassung eines uneingeschränkten Flugbetriebes würde diese Bemühungen konterkarieren! Denn mit sinkender Aufenthaltsqualität in der Stadt sinkt auch das Bestreben nicht nur junger Menschen, sich an diesen Standort langfristig zu binden. Dies hat wiederum großen Einfluss auf die ansässigen Unternehmen, die bereits im Jahre 2010 mit einem erhöhten Fachkräftemangel rechnen. Es ist zu befürchten, dass der Stadt langfristig gesehen auch die Abwanderung der Vorzeigeunternehmen (Daimler AG, MTU, Thyssen usw.) droht, da diese kein

geeignetes Personal in der Stadt bzw. der Region finden. Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen wären fatal.

Die Ergebnisse der Pisa-Studie und das besonders schlechte Abschneiden der Bundesrepublik Deutschland sind allen bekannt. Die Politik bemüht sich um Schadensbegrenzung und sucht auch hier nach geeigneten Mitteln, Deutschlands Kinder fit für die Zukunft innerhalb der Globalisierung zu machen.

Auf der offiziellen Internetseite des Rhein-Main-Instituts findet sich unter „Fachinformation des Rhein-Main-Instituts 01/2006“ ein Bericht über den Zusammenhang von „Fluglärm und intellektueller Leistungsfähigkeit von Kindern“. Darin wird u. a. auf Studien aus London und München hingewiesen, die „die Beeinträchtigung der intellektuellen Fähigkeiten von Schulkindern durch Fluglärm, insbesondere beim Lösen schwieriger Aufgaben ...“, „... die Verschlechterung der Lesefähigkeit sowie eine Reduktion von Gedächtnisleistungen und Motivation“ aufzeigen. Was aber noch fehlte, war die Bestätigung dieser Ergebnisse durch eine internationale Studie. Daher wurden in der Fachwelt „... die Ergebnisse einer internationalen Großstudie mit Spannung erwartet ...“

„Die „RANCH“ Studie wurde im Juni 2005 in einer der weltweit renommiertesten medizinischen Zeitschriften, nämlich dem englischen ‚Lance‘ publiziert.“ In dieser Studie wurde ersichtlich, dass sich mit zunehmendem Fluglärm eine Zunahme der subjektiven Gestörtheit (annoyance) zeigt. „Das entscheidende Ergebnis der neuen Studie ist, dass auch nach Ausschluss aller denkbaren Störfaktoren eine hoch signifikante Beeinträchtigung geistiger Funktionen durch Fluglärm nachweisbar ist. Insbesondere wurde eine Verschlechterung der Fähigkeit zum verständnisvollen Lesen (...) in linearer Abhängigkeit von der Stärke des Lärms festgestellt. Das Ausmaß der Beeinträchtigung stand zum Ausmaß des Fluglärms in einer eindeutigen „Dosis/Wirkungsbeziehung“. Diese quantitative Abhängigkeit unterstreicht die Kausalität.“

„Die Beeinträchtigung wird ab einem äquivalenten Dauerschallpegel von 50 db(A) bei Tag deutlich. Es handelt sich dabei um den Lärm im Freien außerhalb der Schule.“ Weiter heißt es in dem Bericht „... Die Leistungsfähigkeit der Kinder wird mit Sicherheit nicht nur vom Fluglärm in der Schule, sondern auch vom Lärm am Wohnort beeinflusst. Dabei sind Fluglärmbelastungen in der Nacht noch stärker wirksam als am Tag. Wenn die Schädigung im Mittel bei 50 db(A) am Tag beginnt, muss der Wert für die Nacht deutlich tiefer liegen. Auch kann im Einzelfall die Störung wegen der individuell verschiedenen Empfindlichkeit schon bei niedrigeren Werten einsetzen. In jedem Fall muss man beim Fluglärm wie bei Noxen aller Art, insbesondere wenn sie auf Kinder einwirken, einen Sicherheitsabstand einhalten.“

„Die Gesundheit von Kindern muss in Zukunft viel stärker berücksichtigt werden.“ das forderte die Deutsche Krebshilfe anlässlich des Welt-Gesundheitstages am 7. April 2003. „Wir dürfen die Gesundheit unserer Kinder nicht aufs Spiel setzen“, so Professor Dagmar Schipanski, Präsidentin der Deutschen Krebshilfe, „(...) eine durch Lärm und Schadstoffe belastete Umwelt – so können in früher Kindheit Krankheiten entstehen, die unmittelbar oder auch Jahre später ihre volle Wucht entfalten.“

Unsere Kinder sind unsere Zukunft. Allein in der Stadt Ludwigsfelde sind derzeit ca. 4.500 Kinder im Alter von 0-20 Jahren von den Auswirkungen des Flughafens betroffen. Ihre Gesundheit und Leistungsfähigkeit beim Lernen, Spielen und Sporttreiben liegt der Stadt besonders am Herzen.

In den Ausführungen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes 4 A 1075.04 vom 16.03.2006 heißt es „ ... Die für die unterschiedlichen Lärmsektoren einschlägigen Regelungen sind indessen nicht geeignet zu verhindern, dass trotz Einhaltung der Grenz- oder Richtwerte der tatsächliche Lärmpegel vielfach höher liegt als durch das jeweilige Regelwerk suggeriert wird. Bei einer Summierung verschiedener Lärmquellen über die normativ oder administrativ festgelegten Grenzen hinweg kann die Belastung den kritischen Bereich der Gesundheitsgefährdung durchaus erreichen. Ist diese Schwelle überschritten, so sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Droht – und sei es erst auf Grund der Summationswirkungen verschiedener Lärmquellen – ein Verfassungsverbot (vgl. Art. 2 Abs. 2 GG -), so darf es mit einer bloß sektoralen Lärmbeurteilung nicht sein Bewenden haben ...). (Art. 2 Abs. 2 GG - Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.)

Hierauf gestützt, verweist die Stadt Ludwigsfelde auf die Kumulationswirkung der Einwirkungen des Lärms und Vorbelastungen durch bereits vorhandene vielbefahrene Straßen und zwei Eisenbahnstrecken in ihrem Gemeindegebiet (Berliner Außenring, Anhalter Bahn) als Emitenten. Die

Lärmpegelüberlagerung erreicht bereits jetzt an bestimmten Immissionsorten die Zumutbarkeitsgrenze und stellt insgesamt eine Gesundheitsgefahr für die Ludwigsfelder Bevölkerung dar.

Dass eine gemeinsame immissionsseitige Betrachtung von unterschiedlichen Lärmquellen (Straßenverkehrslärm, Eisenbahnlärm, Flugzeuglärm und Industrielärm) nicht vorgenommen werden kann, weil man in Deutschland die fraktionierte Gesetzgebung hat, kann nicht den Gemeinden angelastet werden. Andererseits fordert aber die EU gleichfalls eine fraktionierte emissionsseitige Geräuschminderungsstrategie mit dem Ziel, künftig schädliche Auswirkungen und Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern!

Die Europäische Richtlinie 2002/49/EG vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde 2005 mit den §§ 47 a bis 47 f des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und der 34. BImSchV umgesetzt.

Der § 47 a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes regelt hierzu den Anwendungsbereich, den Umgebungslärm betreffend, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, (...) in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.

Im übrigen wird auf der Grundlage des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche die Berücksichtigung aller Verkehrsgeräusche gefordert. In der Betrachtung des Lärms wurden durch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss für den Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld vom 13. August 2004 Gesamtlärmbelastungen durch Flugbetrieb, Schienenverkehr und Straßenverkehr für einige Gemeinden, nicht aber für die Stadt Ludwigsfelde in die Abwägung eingestellt. Hierin sieht die Stadt Ludwigsfelde, in Anbetracht der vergleichbaren Immissionsituation, eine Verletzung des Gleichbehandlungsgrundsatzes. Diese Vorgehensweise bei der Ermittlung und Wertung des Abwägungsmaterials durch die Planfeststellungsbehörde wird deshalb als fehlerhaft angesehen.

In der Datenberichterstattung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit an die Europäische Kommission im Zusammenhang mit den Erfordernissen aus der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm sind für das Land Brandenburg Hauptverkehrsstraßenabschnitte mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 6 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr gemeldet. Die Stadt Ludwigsfelde gehört zu den bereits durch Hauptverkehrsstraßen verursachten Umgebungslärm mit am stärksten betroffenen Gemeinden im Land Brandenburg. Sie befindet sich laut der ersten Stufe der Lärmkartierung des Landesumweltamtes, mit Stand vom 30.06.2007, mit Straßen / Straßenabschnitten in einer Kategorie, die von mehr als 6 Mio. Kfz im Jahr frequentiert werden.

Die Dokumentierung des Landesumweltamtes Brandenburg verdeutlicht die bereits jetzt vorhandene Lärmsituation, der Stadt Ludwigsfelde, begleitet von der Feinstaubbelastung, die insbesondere die Wohngebiete sowie die zentralen Aufenthaltsbereiche beeinflusst. Die in diesen Bereichen lebenden Menschen sind bereits jetzt laut der dargestellten Isophonenflächen (L_{DEN} bzw. L_{Night}) Lärmpegeln von >55 dB(A) bis >75 dB(A) am Tag und Lärmpegeln von >45 dB(A) bis >70 dB(A) ausgesetzt. Entgegen den Vorgaben in Anhang IV Ziffer 1 der EU-Richtlinie 2002/49/EG ist in dieser Dokumentation der grundsätzlich planfestgestellte Flughafenausbau als Bestandteil der vorhersehbaren Lärmsituation nicht berücksichtigt.

Die zweite Kartierungsstufe wird Bereiche erfassen, bei denen die Frequentierung bei 3 Mio. Kfz. pro Jahr liegt und die Betroffenheit von noch mehr Menschen im Gemeindegebiet von Ludwigsfelde dokumentieren wird.

In den Einflussbereich der durch die Bundesautobahn BAB 10 und die durch die Kernstadt führende Landesstraße L 79 (Potsdamer Straße) fallen zahlreiche (15) Kindertagesstätten, Horte und Tagespflegeeinrichtungen (Platzkapazitäten von derzeit 1.533), 5 Grundschulen, 4 Oberschulen und weiterführende Schulen, ein Gymnasium, darüber hinaus das Evangelische Krankenhaus der ca. 25.000 Einwohner zählenden Stadt Ludwigsfelde.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss zur Verbreiterung der A 10 wurde vor 8 Jahren ein Entschädigungsanspruch für über 500 Wohnhäuser der Kernstadt allein durch die Verlärmung von dieser Autobahn anerkannt.

Darüber hinaus schneiden zwei hoch frequentierte Eisenbahnstrecken das Stadtgebiet, deren Kartierung in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes liegt.

Für die Lärmkartierung an Schienenwegen werden vergleichbare Erfassungsmethoden angewendet. Das Eisenbahn-Bundesamt wird im Rahmen seiner Zuständigkeit für die Erstellung von Lärmkarten entlang des Streckennetzes der Bahn die Ergebnisse der Lärmkartierungen den zuständigen Behörden für die anschließende Lärmaktionsplanung zu gegebener Zeit zur Verfügung zu stellen.

Diese Betrachtung der spezifischen Lärmsituation in der Addition der Lärmquellen im Fall der Stadt Ludwigsfelde ist in den Gutachten nicht angestellt worden. Die Stadt Ludwigsfelde geht daher davon aus, dass bei einer summarischen Betrachtung der vorbenannten Verlärmungen und der im laufenden Verfahren zu prüfenden Auswirkungen des erweiterten Flughafens Berlin-Schönefeld für weitere Wohnhäuser im Bereich der Kernstadt und in Ortsteilen (insbesondere in Genshagen) Lärmbelastungen ermittelt werden, welche die in § 2 Abs. 2 Nr. 1 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) vorgegebenen Grenzwerte überschreiten. Längs der Bahnlinien sind zusätzliche Maximalereignisse durch nächtliche Zugfahrten zu berücksichtigen. Längs der Autobahn würden damit allein aus zwei im Abstand von wenigen Jahren planfestgestellten Verkehrsprojekten resultierende Lärmäquivalenzpegel zu errechnen sein, welche bei Zurechnung zu einem der beiden Projekte einen Entschädigungsanspruch begründen würden. Hierbei wird ergänzend auf den gutachterlichen Bericht 06-SG-071004 von Dr. Maschke und Prof. Augustin verwiesen (siehe Stellungnahme der Gemeinde Schulzendorf), in welchem abweichend von den vorgelegten Antragsunterlagen deutlich größere Schutzzonen für den dargestellten Flugbetrieb und bei ausschließlicher Beschränkung auf den Fluglärm errechnet wurden.

Ebenso ist der Aspekt der Feinstaubbelastung nicht erwähnt. Insbesondere im Nahbereich der Bundesautobahn BAB 10 und der Potsdamer Straße als stark frequentierte Hauptverkehrsstraßen ist die Partikel (PM₁₀)-Problematik und die Belastung durch andere Luftschadstoffe bei weiteren Einträgen auf Grund seiner gesundheitsgefährdenden Wirkung nicht hinnehmbar. Mit den seit 2005 nach BImSchV geltenden Immissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe – Partikel PM₁₀ – Grenzwert 40 Mikrogramm darf man es nicht bewenden lassen. Bereits für das Jahr 2010 wird der Grenzwert halbiert und auf 20 Mikrogramm als Richtgrenzwert festgesetzt, „... der nicht überschritten werden soll!“

Nach § 47 d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes ist die Stadt Ludwigsfelde verpflichtet, auf Basis der vorbenannten Lärmkartierung bis zum 18.07.2008 einen Lärmaktionsplan nach Anhang V der 2002/49/EG aufzustellen. In diesen ist die summarische Wirkung des insgesamt einwirkenden Lärms aus Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flughäfen und Industriegeländen zu betrachten und somit der bereits laufende Flughafenusbau zu berücksichtigen, insbesondere sind gemäß § 47 d Abs. 1 BImSchG durch die zuständigen Behörden Lärmprobleme und Lärmauswirkungen in ihrer Summierung zu regeln. Die Festlegung von Maßnahmen in den Lärmaktionsplänen ist in das Ermessen dieser zuständigen Behörden gestellt, sollte aber auch unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen insbesondere auf die Prioritäten eingehen, die sich gegebenenfalls aus der Überschreitung relevanter Grenzwerte oder aufgrund anderer Kriterien ergeben, und insbesondere für die wichtigsten Bereiche gelten, wie sie in den Lärmkarten ausgewiesen werden. Diese klare Einschränkung des Ermessensrahmens erzwingt damit im Hinblick auf die erhebliche und weiträumige Betroffenheit durch den zu erwartenden Fluglärm die Ausschöpfung der möglichen und zumutbaren Minderungspotentiale. Der einzige formgerechte Rahmen hierfür ist das aktuelle laufende Planfeststellungsverfahren, auf Grund der Vorgaben im Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 16.03.2006 ist nur noch abschließend über die Flugbewegungen in den Nachtstunden zu entscheiden.

Die Zuständigkeit für die Umsetzung der Lärmaktionsplanung regelt § 47 e Abs. 1 BImSchG mit der alternativen Formulierung „Gemeinden oder nach Landesrecht zuständige Behörden“. Bezüglich des Fluglärms endet die gemeindliche Zuständigkeit mit der Mitwirkung durch Stellungnahme im laufenden Planfeststellungsverfahren und der darin enthaltenen Anstoßwirkung. Aus diesem hiermit vorliegenden Anstoß ergibt sich eine pflichtige Zuständigkeit der luftfahrtrechtlichen Planfeststellungsbehörde für die vorgenannte Ermessensausübung.

Angesichts der eindeutigen und abschließenden Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG in deutsches Recht darf dieses ausgeübte Ermessen einer Abarbeitung der in den §§ 47 a bis 47 f BImSchG formulierten Aufträge nicht entgegen stehen. Das wäre aber der Fall, wenn jetzt die begehrte Fortführung nächtlicher Flugbewegungen im Planergänzungsbeschluss zugelassen wird und dann im Rahmen der 2013 erforderlichen Überarbeitung der Lärmaktionspläne festgestellt werden muss, dass angesichts einer rechtskräftigen Planfeststellung keine Minderungsmaßnahmen bezüglich des Fluglärms möglich sind. Deshalb wäre ein derartiger Planergänzungsbeschluss auch vor dem Europäischen Gerichtshof anfechtbar.

Im Rahmen der Abwägung der sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Belange und insbesondere in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen muss nochmals an die moralische Verantwortung des Trägers der Planfeststellung gegenüber den Menschen, die tagtäglich den Belastungen ausgesetzt sind, appelliert werden – auch in Hinsicht auf die Einstellung der von der Stadt Ludwigsfelde vorgebrachten Belange in den Abwägungsprozess überhaupt. Denn auch die Planfeststellungsbehörde steht in großer Verantwortung, alle Belange ohne Rangordnung nach konkreten Gegebenheiten zu wichten und sich an die Maßstäbe einer sachgerechten Abwägung zu halten.

Die Stadt Ludwigsfelde erhebt zusätzlich die nachfolgende Forderung:

Spätestens bis zur Inbetriebnahme des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld (2011) sind an maßgeblichen Standorten in der Kernstadt und in allen Ludwigsfelder Ortsteilen Messstationen zu errichten, um die tatsächliche Belastung durch den Flugverkehr zu erfassen. Die Registrierung soll folgende Aspekte beinhalten:

- Anzahl der Flugbewegungen
- Aufzeichnung der Lärmwerte
- Überwachung der Luftqualität

Darüber hinaus fordert die Stadt Ludwigsfelde, dass diese Messstationen auf Kosten des Betreibers des Flughafens errichtet und unterhalten werden und gemeinsam mit der Stadt Ludwigsfelde überwacht und ausgewertet werden.

Im Fall der Überschreitung von Grenzwerten sind durch den Flughafenbetreiber in Abstimmung mit der Stadt Ludwigsfelde unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, die der Abwendung von Gesundheitsgefährdungen für die Bevölkerung dienen.

Die Stadtverordnetenversammlung erklärt nachstehend aufgeführte Einrichtungen für besonders betroffen:

In der Stadt Ludwigsfelde vorhandene Einrichtungen mit sensibler Nutzung
Kindertagesstätten – Schulen – medizinische Einrichtungen
Stand November 2006

Einrichtung (Träger)	Standort 14974 Ludwigsfelde	Kapazität
Kita Märchenland (Stadt Ludwigsfelde)	Märkische Straße 1-3	260
Kita Kinderland (FRÖBEL e.V.)	Fr.-Engels-Straße 15/17	238
Kita Regenbogen (Deutsches Rotes Kreuz)	Geschw.-Scholl-Straße 40	120
Kita Schwalbennest (Schwalbennest e.V.)	Geschw.-Scholl-Straße 36	80
Kita Benjamin Blümchen (Stadt Ludwigsfelde)	Schulstraße 2a	78
Kita Villa Kunterbunt (Stadt Ludwigsfelde)	Am Schloss 20	56

Kita Knirpsentreff (Stadt Ludwigsfelde)	An der Feuerwache 1	34
Kita Grashüpfer (Stadt Ludwigsfelde)	Wietstocker Dorfstraße 14	29
Kita Brummi (Stadt Ludwigsfelde)	Siebkenweg 1a	26
Kita Sonnenschein (Stadt Ludwigsfelde)	Siethener Dorfstraße 17	18
Hort Zwiebelchen (Stadt Ludwigsfelde)	Ernst-Thälmann-Straße 27-33	109
Hort Theodor Fontane GS (Stadt Ludwigsfelde)	Th.-Fontane-Straße 2a	120
Hort 5. GS (Stadt Ludwigsfelde)	Karl-Liebknecht-Straße 2b	149
Hort 4. GS (Stadt Ludwigsfelde)	Anton-Saefkow-Ring 18	183
Tagespflege		33
Summe		1.533

Grundschulen, 14974 Ludwigsfelde	Kapazität
1.Grundschule Ernst-Thälmann-Str. 35 14974 Ludwigsfelde	Prognostizierte Kapazität der 4 Grundschulen bis 2011 / 2012 1200 Schüler/innen
Theodor-Fontane-Grundschule Theodor-Fontane-Str. 2a 14974 Ludwigsfelde	
4.Grundschule Anton-Saefkow-Ring 20 14974 Ludwigsfelde	
5.Grundschule Karl-Liebknecht-Str. 2b 14974 Ludwigsfelde	

Oberschulen, 14974 Ludwigsfelde	Kapazität
Gottlieb-Daimler-Oberschule Karl-Liebknecht-Str. 2c 14974 Ludwigsfelde	Prognostizierte Kapazität der Oberschule bis 2011 / 2012 378 Schüler/innen

Gymnasium, 14974 Ludwigsfelde	Kapazität
Marie-Curie-Gymnasium Ernst-Thälmann-Straße 17 14974 Ludwigsfelde (Träger Landkreis Teltow-Fläming)	1.000 Schüler/innen Kapazität derzeit 712 Schüler/innen

Sonstige Schulen, 14974 Ludwigsfelde	Kapazität
Oberstufenzentrum Am Birkengrund 14974 Ludwigsfelde (Träger Landkreis Teltow-Fläming)	derzeit 1.205 Schüler/innen in den Abteilungen 1 und 4
Allgemeine Förderschule Salvador-Allende-Straße 14974 Ludwigsfelde (Träger Landkreis Teltow-Fläming)	230 Schüler/innen Kapazität derzeit 170 – 180 Schüler/innen
Förderschule für geistig Behinderte „Schule am Wald“ Zossener Straße 8 14974 Ludwigsfelde (Träger Landkreis Teltow-Fläming)	ca. 65 Schüler/innen Kapazität derzeit 51 Schüler/innen

Medizinische Einrichtungen	Kapazität
Evangelisches Krankenhaus Ludwigsfelde – Teltow Albert-Schweitzer Straße 40 14974 Ludwigsfelde	260 Betten

Seniorenheime und soziale Einrichtungen	Pflegeplätze
Arbeiter-Samariter-Bund, Seniorenwohnanlage Robert-Koch-Straße 2 14974 Ludwigsfelde	112
Arbeiter-Samariter-Bund Anton-Saefkow-Ring 14974 Ludwigsfelde	30
Arbeiter-Samariter-Bund, Betreutes Wohnen Straße der Jugend 31 und 33 14974 Ludwigsfelde	30
Arbeiter-Samariter-Bund, Betreutes Wohnen Hirschweg 1 und 2	30
Arbeiter-Samariter-Bund, Betreutes Wohnen Salvador-Allende-Straße 14974 Ludwigsfelde	17
Frauenhaus Jahnstraße 14974 Ludwigsfelde	10
„Märkisches Kinderdorf“ Salvador-Allende-Straße 14974 Ludwigsfelde	50
Obdachlosenhaus 14974 Ludwigsfelde“	16

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss Nr. 1.496.55/502.07**Stellungnahme der Stadt Ludwigsfelde zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg (LEP B-B)**

Der Entwurf des Landesentwicklungsplanes Berlin-Brandenburg stellt verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbar festgelegten Festlegungen als beachtenswerte Ziele der Raumordnung dar (Z), die einer Überwindung im Rahmen der Abwägung nicht mehr zugänglich sind. Gleichfalls werden allgemeine Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als berücksichtigungspflichtige Grundsätze der Raumordnung (G) als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen getroffen. Insofern ist die Stadt Ludwigsfelde von den Festlegungen des LEP B-B direkt betroffen.

Grundsätzlich wird der Gestaltungsansatz des LEP B-B, der die räumliche und sachliche Konzentration der vorhandenen Ressourcen zum Grundsatz hat, begrüßt. Die Berücksichtigung der bisherigen Entwicklung in den Ländern Berlin und Brandenburg und des sich vollziehenden demographischen Wandels haben Einfluss gefunden in die Überarbeitung des Zentrale-Orte-Systems. Mit der Ausweisung als Mittelzentrum wird der LEP B-B damit im Sinne der Stadt Ludwigsfelde zunächst seiner Verantwortung gerecht, Stärken zu stärken.

Als starker Industrie- und Wirtschaftsstandort im Land Brandenburg und als Regionaler Wachstumskern erfüllt die Stadt Ludwigsfelde komplexe Funktionen für ihr Umland. Der im Zentrale-Orte-System festgelegte Mittelbereich des Mittelzentrums Ludwigsfelde wird mit den Gemeinden Ludwigsfelde, Großbeeren und Blankenfelde-Mahlow abgegrenzt. In den Mittelzentren sollen für den jeweiligen Mittelbereich die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung konzentriert werden. Dazu gehören insbesondere: Wirtschafts- und Siedlungsfunktionen, Einzelhandelsfunktionen, Kultur- und Freizeitfunktionen, Verwaltungsfunktionen, Bildungs-, Gesundheits- und soziale Versorgungsfunktionen sowie überregionale Verkehrsknotenfunktionen. Damit hat das Mittelzentrum Ludwigsfelde die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge für ca. 50.000 Einwohner abzusichern.

Festlegungskarte 1 i. V. m. 4.5 (Z) Absatz 1 Nr. 2 und 4

Mit dem Ziel 4.5 (Z) soll die Siedlungsentwicklung u. a. auch für das Mittelzentrum Ludwigsfelde geregelt werden. Dies erfolgt durch die Ausweisung eines Gestaltungsraumes Siedlung sowie über die Beschränkung der Entwicklung in Siedlungsbereichen außerhalb dieses Gestaltungsraumes auf den Eigenbedarf.

Durch die Darstellung der einzelnen Flächenkategorien (Gestaltungsraum Siedlung und Freiraumverbund) in der Festlegungskarte 1 über Signaturen (Punkte, Striche) fällt die Einschätzung des Umfangs der daraus resultierenden möglichen Betroffenheit der Stadt Ludwigsfelde schwer bzw. ist nur zu erahnen. Darüber hinaus werden diese Darstellungen zum Teil noch durch Symboldarstellungen (Mittelzentrum und Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Vorhaben) überdeckt. Zusätzlich sind nur einzelne vorhandene Siedlungsstrukturen sowohl der Kernstadt als auch der Ortsteile erkennbar. Dies erschwert die Beurteilung des Planes umso mehr.

Gerade die Darstellungen des Gestaltungsraumes Siedlung und des Freiraumverbundes sind jedoch elementare Festsetzungen des Planes mit damit verbundenen langfristigen Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt als Mittelzentrum. Die Stadt Ludwigsfelde fordert deshalb die Darstellung dieser Kategorien durch eine flächenhafte Signatur analog des bislang geltenden LEP eV. Symboldarstellungen sind entweder in einer Beikarte darzustellen oder soweit in Flächendarstellungen zu integrieren, dass eine Abgrenzung zwischen Gestaltungsraum Siedlung und Freiraumverbund oder anderen flächenhaften Darstellungen erkennbar ist.

Außerdem sind die vorhandenen Siedlungsbereiche sowohl der Kernstadt als auch der Ortsteile darzustellen. Dies betrifft insbesondere die Ortsteile Gröben mit seinem Dorfkern und dem rechtskräftigen Baugebiet „Wohnpark Gröben am Wald“, 1. Änderung und Löwenbruch, die komplett von der Signatur des Freiraumverbundes verdeckt sind. Auch die Lage der Ortsteile Jütchendorf, Schiaß und Genshagen ist aus der Festlegungskarte 1 nicht ablesbar.

4.5 (Z) Absatz 1 Nr. 2 und 4, Absatz 2 und 4 i. V. m. Festlegungskarte 1

Sowohl die Stadt Ludwigsfelde als Mittelzentrum als auch die Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Großbeeren als zu versorgender Mittelbereich befinden sich im Wirkungsfeld des zukünftigen Flughafens Berlin Brandenburg International. Nicht erst mit Inbetriebnahme im Jahre 2012 wird mit einer vermehrten Ansiedlung von Unternehmen auch im Umfeld des Flughafens gerechnet. Im Gemeinsamen Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (GSK FU BBI) ist deshalb der Stadt Ludwigsfelde ein Vorsorgestandort für großflächige gewerblich-industrielle Vorhaben zugebilligt worden, der sich auch im Entwurf des LEP B-B wieder findet. Auf der Grundlage des GSK FU BBI wurden mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde bereits Flächen abgegrenzt, die über eine Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme einer gewerblich-industriellen Nutzung zugeführt werden sollen. Derzeit läuft das Antragsverfahren zur Gewährung von Fördermitteln für die vorbereitenden Untersuchungen.

Von dieser Maßnahme sind insbesondere die Ortsteile Genshagen und Löwenbruch betroffen, da sich die Flächen auf ihren Gemarkungen befinden. Schon in den 90er Jahren wurden großflächig Gewerbegebiete in diesen beiden Ortsteilen ausgewiesen (Brandenburg Park im OT Genshagen, Teile des Preußenparks im OT Löwenbruch). Im Ortsteil Genshagen war dies auch mit einem vermehrten Siedlungsdruck verbunden, der durch die Ausweisung eines neuen Siedlungsgebietes (Bebauungsplan „Am Steineberg“) befriedigt werden konnte. Zusätzlich dazu fand die natürliche Innenentwicklung für den Eigenbedarf des Ortsteiles statt.

Der Ortsteil Löwenbruch blieb von dieser Entwicklung bislang abgeschnitten, da er eingebunden in das Landschaftsschutzgebiet „Notte-Niederung“ und die Ausweisungen des LEP eV (Freiraum mit besonderem Schutzanspruch) keinerlei Möglichkeiten hatte, neue Siedlungsflächen auszuweisen. Im Aufstellungsverfahren zum Flächennutzungsplan im Jahre 2001 und dem 1. Ergänzungs- und Änderungsverfahren im Jahre 2006 dokumentierte die Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde den politischen Willen, eine Siedlungserweiterung bis zum Friedhof beiderseits der B 101 alt im Ortsteil Löwenbruch zuzulassen. Auf Grund vorgenannter Gegebenheiten wurden diese Flächen jedoch in beiden Verfahren durch die Genehmigungsbehörde von der Genehmigung ausgenommen.

Das Landesumweltamt ist dem Ansinnen der Stadt im erneuten Aufstellungsverfahren zum Landschaftsschutzgebiet „Notte-Niederung“ gefolgt und hat diese Flächen in ihrem Entwurf bereits nicht mehr in das LSG einbezogen. Die Durchsetzung des Schutzzweckes des LSG ist also an dieser Stelle nicht mehr gegeben.

In Bezug auf die bereits beschriebene Ausweisung „gewerblich-industrieller Vorsorgestandort“ sieht die Stadt Ludwigsfelde hier einen über den Eigenbedarf (0,5 ha pro 1.000 Einwohner) hinausgehenden Entwicklungsbedarf des Ortsteiles Löwenbruch, der mit dem vorliegenden Entwurf bei derzeit 244 Einwohnern lediglich eine Entwicklung von 0,125 ha in den nächsten 10 Jahren zugebilligt bekommen würde. Sowohl im wirtschaftlichen Entwicklungskonzept als auch in der Integrierten Stadtentwicklungskonzeption wird der Bedarf an Fachkräften und das Ziel diese auch langfristig an die Stadt Ludwigsfelde als Wohnstandort zu binden, beschrieben. Der Hauptschwerpunkt der zusätzlichen wirtschaftlichen Entwicklung liegt auf Flächen in der Gemarkung Löwenbruch. Der Ortsteil muss deshalb auch von dieser Entwicklung partizipieren können. Die Flächen sind verkehrstechnisch erschlossen und die Funktionen Wohnen, Arbeit und Erholung wären gemäß Grundsatz 4.1 (G) einander räumlich zugeordnet und ausgewogen entwickelt. Gleichzeitig entspricht die Planung der Stadt Ludwigsfelde dem Ziel 4.2 (Z), wonach neue Siedlungsflächen an vorhandene Siedlungsgebiete anschließen sollen.

Die Stadt Ludwigsfelde fordert deshalb den Bereich der Ortslage des Ortsteiles Löwenbruch bis zum Friedhof beidseitig der B 101 alt in den Gestaltungsraum Siedlung einzubeziehen.

Der durch das Ziel 4.5 (Z) Absatz 2 eingeräumte Entwicklungsspielraum für die Eigenentwicklung (0,5 ha je 1.000 Einwohner in 10 Jahren) ist grundsätzlich für dörfliche Gemeinden und Ortsteile unrealistisch niedrig. Bei typischen Einwohnerzahlen von teilweise unter 300 und durchschnittlichen dorftypischen Grundstücksgrößen von 750 m² könnte demnach alle 5 Jahre ein Wohngrundstück neu ausgewiesen werden. Dies entspricht weder dem realen Eigenbedarf noch den örtlichen Befindlichkeiten in den Dörfern und bedeutet deshalb aus Sicht der Stadt Ludwigsfelde einen unzulässigen Eingriff in die Planungsfreiheit der Gemeinden. Das Ziel wird dem Thema „dorftypischer“

Grundstücksgrößen nicht gerecht. In dörflich geprägten Gemeinden bzw. Ortsteilen werden relativ große Grundstücke nachgefragt und sind dort siedlungsstrukturell auch sinnvoll. Hier wird eine auf Einwohner oder Wohneinheiten bezogene Definition des Eigenentwicklungsspielraums gefordert, statt der Ausrichtung auf eine Flächenbegrenzung.

Nach der Begründung des Ziels 4.5 auf Seite 44 sollen bereits festgesetzte Bebauungspläne und Satzungen nicht auf die Eigenentwicklung angerechnet werden. Dies bedeutet eine starke Ungleichbehandlung zwischen Gemeinden bzw. Ortsteilen, die sich in der Vergangenheit stattliche Baulandreserven bauplanungsrechtlich gesichert haben und solchen, die ihre Entwicklung über die Nutzung der Potenziale im Innenbereich vollzogen haben. Das Ziel sollte deshalb dahingehend modifiziert werden, dass Gemeinden bzw. Ortsteile ohne bereits planungsrechtlich gesicherte Flächenreserven vergleichsweise „besser“ gestellt werden.

4.7 (Z) Absatz 4 i. V. m. 4.8 (G) Absatz 3 und Festlegungskarte 2

Mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan 7.2 „Neues Stadtzentrum Ludwigsfelde“ hat die Stadtverordnetenversammlung ihren politischen Willen dokumentiert, dass innerhalb dieses Bebauungsplangebietes u. a. die Ansiedlung eines Factory-Outlet-Centers ermöglicht werden soll. Dazu wurde durch die Gemeinsame Landesplanungsabteilung auch geprüft, ob ein Raumordnungsverfahren notwendig wird. Im Ergebnis konnte darauf auf Grund der Reglementierung der Verkaufsflächengrößen verzichtet werden. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Ludwigsfelde, 1. Änderung vom 11.07.2006 als gemischte Baufläche mit Kerngebietsfunktion ausgewiesen und befindet sich innerhalb des im LEP B-B festgesetzten Städtischen Kernbereiches. Die Stadt Ludwigsfelde fordert, dass bereits über rechtskräftige Bebauungspläne bauplanungsrechtlich gesicherte Hersteller-Direktverkaufszentren mit einer Verkaufsfläche von mehr als 5.000 m² auch außerhalb der Metropole Berlin und den Oberzentren dem Bestandsschutz unterliegen.

2.10 (G) i. V. m. 2.9 (Z)

Die Stadt Ludwigsfelde wird im Ziel 2.9 (Z) als Mittelzentrum eingestuft. Daneben genießt sie als Regionaler Wachstumskern eine Priorität bei der Förderung durch das Land Brandenburg. Sowohl im Wirtschaftlichen Entwicklungskonzept als auch im Integrierten Stadtentwicklungskonzept wird der durch den demographischen Wandel und die Abwanderung junger erwerbstätiger Menschen verursachte wachsende Fachkräftemangel beschrieben. Gleichzeitig werden verschiedene Maßnahmen benannt, die dieser Entwicklung entgegensteuern sollen. Dazu zählt als Schlüsselmaßnahme das Projekt eines „Campus Technik“ der als Anwenderzentrum ansässige Unternehmen insbesondere des Mittelstandes mit höheren Bildungseinrichtungen verbinden soll, um auch diesen anwenderbezogene Forschungsmöglichkeiten anbieten zu können. Neben der Förderung von innovativen Technologien ist gleichzeitig auch die Weiterbildung von Ingenieuren angedacht.

Die Maßnahme wurde mehrfach in der Interministeriellen Arbeitsgruppe des Landes Brandenburg vorgestellt und fand dort reges Interesse. Die Stadt Ludwigsfelde wurde aufgefordert zu prüfen, inwieweit ein solches Projekt vor Ort umsetzbar ist. Dazu wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, die neben der Analyse bereits vorhandener Anwenderzentren in Deutschland und deren Umlegbarkeit auf die Vor-Ort-Bedingungen auch untersucht, welcher Bedarf bei den ansässigen Unternehmen besteht.

Der Grundsatz 2.10 (G) beschreibt die Aufgaben des Mittelzentrums mit der Konzentration der gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung für den jeweiligen Mittelbereich. Dazu gehören neben Wirtschafts- und Siedlungsfunktionen u. a. auch Bildungsfunktionen. In der Begründung auf Seite 34 werden Beispiele für die Ausstattung eines Mittelzentrums angeführt. Schulangebote werden dabei auf Schulen der Sekundarstufe II bis zur Hochschulreife begrenzt. Die Stadt Ludwigsfelde fordert, dass insbesondere auch darüber hinausgehende Angebote (z. B. Campus Technik), die konkret auf die Sicherung von Fachkräften und damit die Sicherung der Standorte der ansässigen Wirtschaft ausgerichtet sind, ermöglicht werden.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss**der nichtöffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 11.12.2007****Beschluss Nr. 2.411.55/508.07****Verkauf der Grundstücke Potsdamer Straße 86 und Dachsweg 29, 31, 33 und 35 in Ludwigsfelde**

1. Der Beschluss Nr. 1.385.387.06 vom 14.11.2006 der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ludwigsfelde, Verkauf kommunaler Grundstücke an die Wohnungsgesellschaft Ludwigsfelde mbH "Märkische Heimat", ist hinsichtlich der in diesem Beschluss aufgeführten Grundstücke Dachsweg 29 und 31, Teilfläche des Flurstücks 111 (neues Flurstück 884) und Teilfläche des Flurstücks 112 (neues Flurstück 886) der Flur 3 der Gemarkung Ludwigsfelde, aufzuheben.
2. Die kommunalen Flurstücke 75/2; 113; 115/1; 116/1; 600; 601; 882; 884; 886 sowie eine Teilfläche des Flurstücks 75/1 der Flur 3 der Gemarkung Ludwigsfelde sind entbehrlich.
3. Der Bürgermeister wird beauftragt, die Flurstücke 75/2; 113; 115/1; 116/1; 600; 601; 882; 884 und 886 sowie eine Teilfläche des Flurstücks 75/1 mit insgesamt ca. 8.462 m² zu einem Preis von 746.200,00 € zum Zwecke der Bebauung zu verkaufen.
4. Die Kosten der Vertragsdurchführung und seines Vollzuges trägt der Käufer.
5. Der Käufer ist im Kaufvertrag zu verpflichten, für die dem Regiebetrieb Bäder zugeordneten Flurstücke 75/2; 113; 600; 601 und 882; mit einer Größe von insgesamt 6.862 m² zusätzlich zum anteiligen Gebotspreis in Höhe von 605.093,58 € die gesetzliche Umsatzsteuer zu zahlen.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender der Stadtverordnetenversammlung

Beschluss**der nichtöffentlichen Sitzung des Hauptausschusses der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 18.12.2007****Beschluss Nr. 1.493.HA/509.07****Überleitung des Mietvertrages zur Gaststätte im Kulturhaus (Restaurant Korfu)**

Der Hauptausschuss beschließt die Überleitung des Mietvertrages vom 25.05.2005 zur Gaststätte im Kulturhaus (Restaurant Korfu) von Frau Antje Agotz auf Herrn Georgios Iordanidis ab dem 10.11.2007.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender des Hauptausschusses

Beschluss**der nichtöffentlichen Sitzung des Hauptausschusses der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde vom 17.01.2008****Beschluss Nr. 1.495.HA/510.08****Befristete Niederschlagung der Gewerbesteuerforderung und der Zinsen zur Gewerbesteuer für das Jahr 2000**

Der Hauptausschuss beschließt die befristete Niederschlagung der Gewerbesteuer für das Jahr 2000 in Höhe von 6.304,23 € und der Zinsen zur Gewerbesteuer für das Jahr 2000 in Höhe von 1.386,00 €.

gez. Hans-Erwin Baltrusch
Vorsitzender des Hauptausschusses

Bekanntmachung

Am 05.02.2008 findet um 18.00 Uhr im Sitzungssaal des Ludwigsfelder Rathauses, Rathausstraße 3, die 56. Sitzung der Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde statt.

Tagesordnung der öffentlichen Sitzung

- 1.0. Einwohnerfragestunde
- 2.0. Amtseinführung des neu gewählten Bürgermeisters
- 3.0. Berichterstattung über die weitere Entwicklung des Schwimm&GesundheitsCenters Ludwigsfelde und Vorstellung der vom Betreiber geplanten Erweiterungsbauten mit anschließender Beratung
Berichterstatter: Herr Heinz Steinhart
Betreiber des Schwimm&GesundheitsCenters Ludwigsfelde
- 4.0. Beratung zu einer Beschwerde über die Ankündigung einer Preiserhöhung der Stadtwerke Ludwigsfelde GmbH
- 5.0. Beratung zum weiteren Vorgehen für eine politische Entscheidungsfindung über die Zukunft des City-Treffs
- 6.0. Beratung von Vorlagen und Beschlussfassung
- 5.1. Vorlage Nr. 1.504 - Leistung einer außerplanmäßigen Ausgabe zur Rückzahlung von Fördermitteln
- 5.2. Vorlage Nr. 1.505 - Beschlussfassung zur Durchführung der Baumaßnahme Zweckgebäude / Tribüne Waldstadion und Aufhebung des Sperrvermerks im Haushaltsplan 2008
- 6.0. Bekanntgaben der Stadtverwaltung Ludwigsfelde
- 7.0. Fragestunde für Stadtverordnete

Tagesordnung der nichtöffentlichen Sitzung

- 1.0. Beratung von Anträgen und Beschlussfassung
- 1.1. Antrag der Fraktion Bürgerinitiative – Gerichtliche Geltendmachung zur Ausweisung entstandener Gewinne für die Jahre 2005 und 2006 gemäß § 3 Abs. 4 des Pachtvertrages zwischen der Stadt Ludwigsfelde und der Kristall-Schwimm&GesundheitsCenter GmbH
- 2.0. Beratung von Vorlagen und Beschlussfassung
- 2.1. Vorlage Nr. 1.498 - Verkauf des Grundstücks Eschenallee 50, Flurstück 117 der Flur 5 der Gemarkung Ludwigsfelde
- 2.2. Vorlage Nr. 1.499 - Vergabe von Leistungen:
Kauf einer Straßenkehrmaschine
- 2.3. Vorlage Nr. 1.501 - Neubau eines Zweckgebäudes mit Tribünenanlage und Tribünenüberdachung im Waldstadion Ludwigsfelde über Mietkaufvertrag
- 3.0. Bekanntgaben der Stadtverwaltung Ludwigsfelde
- 4.0. Fragestunde für Stadtverordnete

An der öffentlichen Sitzung der Stadtverordnetenversammlung kann jedermann teilnehmen.

Ludwigsfelde, 28.01.2008

gez. Heinrich Scholl
Bürgermeister

B e k a n n t m a c h u n g
über die Einsichtnahme in das Protokoll der Jagdgenossenschaft des Ortsteiles Wietstock

Die Jahreshauptversammlung der Jagdgenossenschaft Wietstock hat am 19.05.2007 stattgefunden. Das Protokoll der Jagdgenossenschaft Wietstock kann beim Jagdvorsteher

Herrn
Werner Georgi
Märkisch-Wilmersdorfer-Straße 2
14974 Ludwigsfelde

für die Dauer von 4 Wochen nach Bekanntgabe eingesehen werden.

Ludwigsfelde, 15.01.2008

gez. Werner Georgi
Jagdvorsteher

Bekanntmachung anderer Behörden

B e k a n n t m a c h u n g
des Landkreises Teltow – Fläming

Das Amt für Gesundheit und Verbraucherschutz des Landkreises Teltow-Fläming gibt bekannt, dass die Schlachtier- und Fleischuntersuchung bei Hausschlachtungen in der Stadt Ludwigsfelde sowie in den Ortsteilen Ahrensdorf, Genshagen, Gröben, Groß Schulzendorf, Jütchendorf, Kerzendorf, Löwenbruch, Mietgendorf, Schiaß, Siethen und Wietstock ab sofort von

Herrn
TA Peter Lemke
OT Thyrow
Wilhelmstraße 20
14947 Trebbin

Tel.: 033731-15644
Handy: 0172-3144055

durchgeführt wird.

Luckenwalde, 18.01.2008

gez. Dr. Kobe



LAND BRANDENBURG

Landesamt für
Bergbau,
Geologie und
Rohstoffe BrandenburgLandesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg, Außenstelle Kleinmachnow
Stahnsdorfer Damm 77, 14532 Kleinmachnow, Telefon:
(033203) 36 - 600

Aktenzeichen: 09.53 - 848

Öffentliche Bekanntmachung eines Antrags nach § 9 Absatz 4 Grundbuchbereinigungsgesetz in den Gemarkungen Kerzendorf, Löwenbruch und Genshagen im Bereich der Stadt Ludwigsfelde

Die Firma EMB – Erdgas Mark Brandenburg GmbH, Großbeerenstraße 181 - 183 in 14482 Potsdam, hat mit Datum vom 18. Dezember 2007, hier eingegangen am 19. Dezember 2007, einen Antrag auf Bescheinigung von beschränkten persönlichen Dienstbarkeiten zum Besitz und Betrieb sowie zur Unterhaltung und Erneuerung einer bereits bestehenden Gashochdruckleitung (HDL 043.00.00 Trebbin - Großbeeren) nebst Einrichtungen und Zubehör bzw. Neben- und Sonderanlagen für Grundstücke in den Gemarkungen Kerzendorf, Löwenbruch und Genshagen in der Stadt Ludwigsfelde gestellt. Dieser Antrag wird hier unter dem Aktenzeichen 09.53 - 848 geführt.

Der Antrag wird hiermit gemäß § 9 Absatz 4 Satz 2 Grundbuchbereinigungsgesetz (GBBerG) vom 20. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2192), zuletzt geändert durch Artikel 63 der Verordnung vom 25. November 2003 (BGBl. I S. 2304), in Verbindung mit § 7 Absatz 1 der Verordnung zur Durchführung des Grundbuchbereinigungsgesetzes und anderer Vorschriften auf dem Gebiet des Sachenrechts (Sachenrechts-Durchführungsverordnung, SachenR-DV) vom 20. Dezember 1994 (BGBl. I S. 3900) öffentlich bekannt gemacht. Die Antragsunterlagen können von den Berechtigten innerhalb von vier Wochen nach dem ersten Tag der Veröffentlichung im Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg, Außenstelle Kleinmachnow (Haus 5, 4. Etage), Stahnsdorfer Damm 77 in 14532 Kleinmachnow, nach Terminvereinbarung unter (033203) 36 - 823 (montags bis donnerstags in der Zeit von 08.00 bis 15.00 Uhr und freitags in der Zeit von 08.00 bis 12.00 Uhr) - bzw. nach vorheriger Absprache auch außerhalb dieser Zeiten - eingesehen werden. Die Frage, ob ein Grundstück überhaupt (bzw. in welchem Ausmaß) betroffen ist, kann vorab telefonisch geklärt werden.

Gemäß § 9 Absatz 1 Satz 1 GBBerG ist von Gesetzes wegen auf dem Gebiet der ehemaligen DDR eine Dienstbarkeit für alle am 3. Oktober 1990 genutzten und am 25. Dezember 1993 betriebenen Energieanlagen entstanden. Durch diese beschränkte persönliche Dienstbarkeit wird der Stand vom 3. Oktober 1990 dokumentiert. Deshalb ist ein Einverständnis mit der vorhandenen Belastung des Grundstücks bzw. mit der bestehenden Energieanlage selbst nicht erforderlich. Alle danach eingetretenen Veränderungen, die die Nutzung des Grundstücks über das am 3. Oktober 1990 gegebene Maß hinaus beeinträchtigen, müssen durch einen zivilrechtlichen Vertrag zwischen dem Versorgungsunternehmen und dem Grundstückseigentümer, Erbbauberechtigten oder sonstigen dinglich Berechtigten an dem Grundstück geregelt werden.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Ein eventueller Widerspruch kann durch den Berechtigten (Grundstückseigentümer, Erbbauberechtigter usw.) **innerhalb von vier Wochen nach dem ersten Tag der öffentlichen Bekanntmachung** eingelegt werden. Ein in der Sache begründeter Widerspruch kann allerdings nur darauf gerichtet sein, dass die Anlage bzw. Leitung am 3. Oktober 1990 nicht genutzt und/oder am 25. Dezember 1993 vom Energieversorgungsunternehmen oder dessen Rechtsnachfolger nicht betrieben worden ist oder dass die in den Unterlagen dargestellte Leitungsführung fehlerhaft (also anders als vom Unternehmen) dargestellt ist.

Kleinmachnow, 07. Januar 2008

Im Auftrag

gez. Vogel

Herausgeber: Stadt Ludwigsfelde, Rathausstraße 3, 14974 Ludwigsfelde
Das Amtsblatt für die Stadt Ludwigsfelde erscheint nach Bedarf und ist kostenlos im Rathaus der Stadt Ludwigsfelde, Rathausstraße 3, Bürgerservice, 14974 Ludwigsfelde zu den Sprechzeiten erhältlich, bei Postzustellung gegen Erstattung der Portokosten.