



Gemeinde Schipkau

Bebauungsplan Nr.1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“

Begründung

Entwurf

Fassung vom 14.01.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	4
1.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes	4
1.2	Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung	6
2	Ausgangssituation	8
2.1	Stadträumliche Einbindung	8
2.2	Bebauung und Nutzung	8
2.3	Verkehrstechnische Erschließung	9
2.4	Ver- und Entsorgung	9
2.5	Natur, Landschaft und Umwelt	10
2.6	Eigentumsverhältnisse	12
2.7	Altlastenflächen	12
2.8	Bestandsflächenbilanz	12
3	Planungsbindungen	13
3.1	Planungsrechtliche Ausgangssituation	13
3.2	Landes- und Regionalplanung	15
3.3	Flächennutzungsplanung	17
3.4	Weitere Planungsbindungen	17
4	Planungskonzept	18
5	Planinhalt	21
5.1	Planungsrechtliche Festsetzungen	21
5.1.1	Art und Maß der baulichen Nutzung	21
5.1.2	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen	23
5.1.3	Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen	23
5.1.4	Flächen für Abwasseraufbereitung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser	24
5.1.5	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren	24
5.2	Festsetzungen zur Gründordnung	26
5.2.1	Festsetzungen zu artenschutzrechtlichen Maßnahmen	27
5.2.2	Zuordnungsfestsetzung zur Übernahme planexterner Maßnahmen	27
5.3	Hinweise	28
6	VERFAHREN	29
7	RECHTSGRUNDLAGEN	31
	Quellen	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Luftbild mit Darstellung des Geltungsbereiches Bebauungsplan Nr. 1-2022 (farblich hervorgehoben) sowie geplanter, anliegender Teilbebauungspläne.....	4
Abbildung 2: Gesamtes Plangebiet für die Nutzungserweiterung des DEKRA Lausitzringes	5
Abbildung 3: Bebauungsplan Lausitz Ring (rechtskräftig), 1997	13
Abbildung 4: Ausschnitt Plangebiet Bebauungsplan Lausitz Ring (rechtskräftig), 1997 mit dem Geltungsbereich „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft – Parkplatz BA1 Citykurse“	14
Abbildung 5: LEP HR (2019), Festlegungskarte (Auszug) 16	
Abbildung 6: Lage des Plangebietes auf den Bergbaufolgeflächen	18
Abbildung 7: Gesamtanlage szenarienbasiertes Testen auf den bestehenden Parkplatzflächen P1 und P2.....	19

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Flurstücke im Geltungsbereich.....	6
Tabelle 2: Flächenbilanz Bestand <i>[wird nachgereicht]</i>	12
Tabelle 3: Flächenbilanz Planung <i>[wird nachgereicht]</i>	20

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Umweltbericht
Anlage 2	Artenschutzfachbeitrag
Anlage 3	Schallgutachten (BeSB GmbH)
Anlage 4	Baugrundgutachten (IBB GmbH)

1 Einführung

1.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Lage Plangebiet

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ befindet sich im Landkreis Oberspreewald-Lausitz, mittig in der Gemeinde Schipkau, östlich der Autobahn A13. Es liegt im östlichen Bereich des Geländes der Motorsport-Anlage DEKRA Lausitzring (siehe **Abbildung 1**).

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst 36,1 ha und ist begrenzt durch:

- Die Landesstraße L 55 (Ortsumfahrung Meuro) im Norden,
- von Grünflächen, dem östlichen Fahrbahnrand der östlichen Parkplatzzumfahrung und einer Photovoltaik-Freiflächenanlage im Osten,
- der Parkplatzfläche P3 im Süden und
- von der in Betrieb befindlichen DEKRA-Teststrecke (Testoval) und der Rennstrecke (Trioval) im Westen.

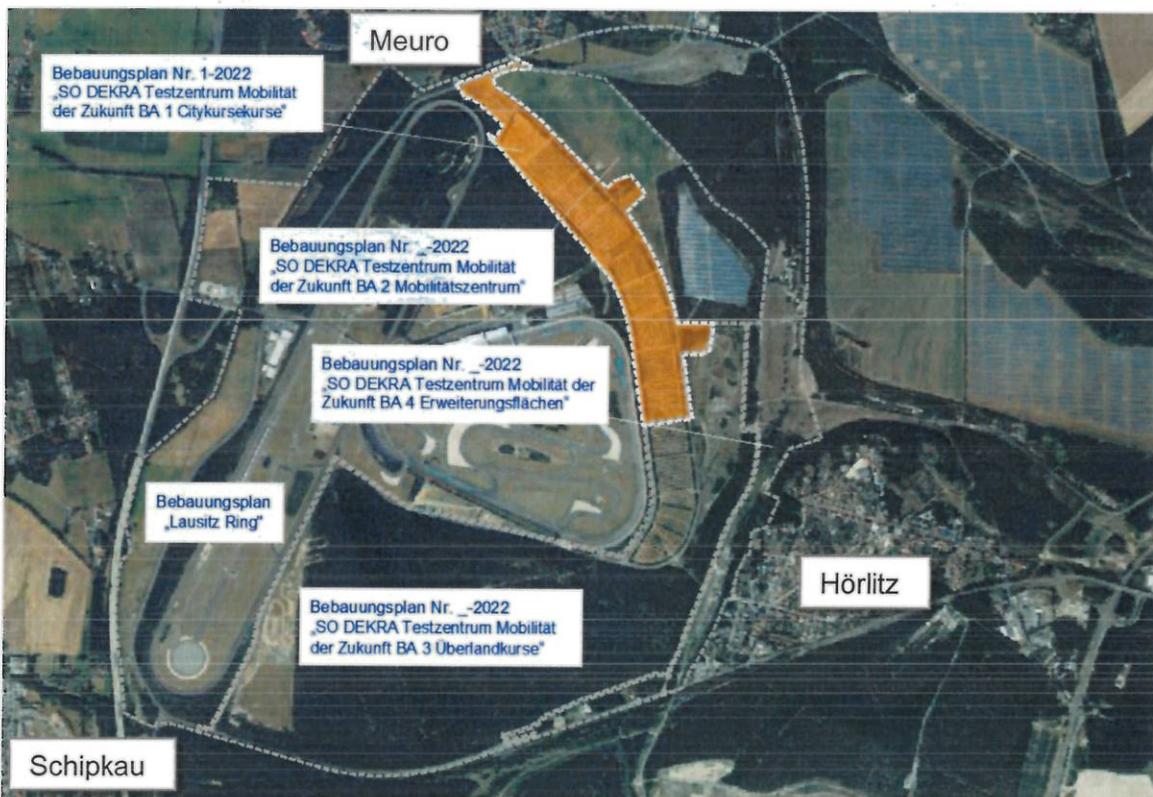


Abbildung 1: Luftbild mit Darstellung des Geltungsbereiches Bebauungsplan Nr. 1-2022 (farblich hervorgehoben) sowie geplanter, anliegender Teilbebauungspläne

Abgrenzung Geltungsbereich

Der vorliegende Bebauungsplanentwurf ist ein Teilplan aus dem im Vorentwurf erstellten Bebauungsplan Nr. 2-2021 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft“.

Der Vorentwurf zum Bebauungsplan Nr. 2-2021 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft“ einschließlich der frühzeitigen Beteiligung übernimmt die Rahmenplanung für das gesamte Plangebiet der DEKRA Automobil GmbH bzw. DEKRA Immobilien GmbH hinsichtlich ihres Vorhabens der Erweiterung und Entwicklung des EuroSpeedway zum Testzentrum Mobilität der Zukunft (siehe Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.).



Abbildung 2: Gesamtes Plangebiet für die Nutzungserweiterung des DEKRA Lausitzringes

Für die konkrete planungsrechtliche Entwicklung werden im weiteren Verlauf Teilbebauungspläne für die einzelnen vorgesehenen Bauabschnitte erstellt. Inhaltlich konkretisieren die im Folgenden benannten Teilbebauungspläne die Vorgaben und

Festsetzungen des Vorentwurfes zum Bebauungsplanes Nr. 2-2021 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft“:

- Bebauungsplan Nr. 1-2022
„SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“
- Bebauungsplan
„SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 2 Mobilitätszentrum“
- Bebauungsplan
„SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 3 Überlandkurse“
- Bebauungsplan
„SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 4 Ergänzungsflächen“

Der vorliegende Bebauungsplan Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ umfasst den Bauabschnitt 1 und beinhaltet schwerpunktmäßig die Nutzungserweiterung der Parkplatzflächen und die damit verbundenen angrenzenden Flächenentwicklungen wie die Zufahrt und die Niederschlagswasserversickerungsbecken.

Der Geltungsbereich umfasst folgende Flurstücke vollständig oder in Teilen:

Tabelle 1: Flurstücke im Geltungsbereich

Gemarkung	Flurstücke	
	Vollständig	In Teilen
Klettwitz	152	167, 196
Meuro	481, 495, 514	508, 510

Alle durch das Plangebiet berührende oder vollständig eingeschlossene Flurstücke befinden sich im Eigentum der DEKRA Automobil GmbH bzw. DEKRA Immobilien GmbH. Hiervon ausgenommen sind die im Eigentum der Gemeinde Schipkau befindlichen Flurstücke 481, 495 und 508 in der Gemarkung Meuro.

Die Grenzen des Geltungsbereiches ergeben sich anhand des Städtebaulichen Konzeptes und der von der DEKRA Automobil GmbH erarbeiteten Nutzungskonzepts der bisher ausschließlich als Parkplatzflächen genutzten Bereiche.

1.2 Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Die Anlage DEKRA Lausitzring wurde im Jahr 2000 als Grand-Prix-Kurs, Speedway und Teststrecke in der Braunkohlenbergbaufolgelandschaft eröffnet. Neben den Rennveranstaltungen werden seither auch Testfahrten durchgeführt. Der Betreiber plant nunmehr die Nutzungserweiterung der bestehenden Anlagen sowie einen maßvollen Ausbau bisher noch unverbauter Bereiche in mehreren Bauabschnitten zum Zwecke der Durchführung

von Dienstleistungen für Konstrukteure, Hersteller, institutionelle Tester von Automobilen (siehe **Abbildung 2**).

Die Bauabschnitte haben die folgenden wesentlichen Schwerpunkte als Planvorhaben:

- BA1: Nutzungserweiterung der bestehenden Parkplatzflächen P1 und P2.
- BA2: Realisierung des Mobilitätszentrums.
- BA3: Realisierung der Überlandstrecke.
- BA4: Dauerhafte Sicherung der Freiflächen sowie des Migrationskorridors für wildlebende einheimische Tierarten.

Zudem bleiben die Festsetzungen des übrigen Plangebietes des Bebauungsplans „Lausitz Ring“ in Kraft.

Mit der Anpassung des Nutzungskonzepts soll das DEKRA Testzentrum in die Lage eines ganzjährigen Betriebs versetzt werden.

Planungsgegenstand des vorliegenden Bebauungsplanentwurfes ist der Bauabschnitt BA1.

Im Plangebiet des Bebauungsplanes Nr. 1 – 2022 ist die Realisierung einer innerstädtischen Teststrecke vorgesehen. Auf dieser sollen zukünftig Dienstleistungen für Automobil- und Softwarehersteller sowie für Mobilfunkbetreiber ermöglicht werden, die zum Thema teilautomatisiertes, automatisierten und autonomes Fahren zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie Reduzierung der Umwelteinflüsse forschen und entwickeln. Dafür bedarf es der Nutzungserweiterung der bisherigen Parkplatzflächen. Flankiert werden diese Flächen im östlichen Bereich durch zwei Niederschlagswasserversickerungsbecken. Im nordöstlichen Bereich des Plangebietes werden die Flächen für bauliche Anlagen gesichert, in denen ergänzende Dienstleistungen für Forschungs- und Entwicklungszwecke untergebracht werden oder die dafür notwendige Nebenanlagen. Die Zufahrt erfolgt über eine bestehende Erschließung im Norden.

Ziel ist der Erhalt sowie die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit folgender Nutzungen:

- Großflächige Parkplätze für Veranstaltungen,
- Teststrecke für teilautomatisiertes, automatisiertes und autonomes Fahren in der Innenstadt,
- zwei Niederschlagswasserversickerungsbecken,
- Gebäude bzw. anderweitige bauliche Anlagen, in denen unterstützende Dienstleistungen für Entwicklungs-, Test- und Forschungszwecke des teilautomatisierten, automatisierten und autonomen Fahrens untergebracht werden.

Dem Gesamtvorhaben steht derzeit der rechtskräftige Bebauungsplan „Lausitz Ring“ (1997) teilweise entgegen, indem er die Nutzungen auf Parken beschränkt, Pflanzgebote festsetzt und anliegende Flächen als Sondernutzungsgebiete aufweist. Demzufolge bedarf es einer Neufassung der städtebaulichen Regelung.

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ verbindet die Gemeinde Schipkau als Planungsträgerin die Absicht, der Betreiberin den zukünftigen Betrieb des DEKRA Lausitzringes in seiner bisherigen Form sowie zur zukünftigen Nutzung und damit zum Leisten eines wesentlichen Beitrags für die zukünftigen Verkehrsteilnehmer zu ermöglichen. Mit der Nutzungserweiterung wird die Schaffung und der langfristige Erhalt hoch qualifizierter Arbeitsplätze und die Wertschöpfung im Gemeindegebiet für die kommenden Jahrzehnte gesichert.

Der Beschluss Nr. 032/21 über die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 2 – 2021 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft“ wurde in der Gemeinderatssitzung am 09. September 2021 gerade auch mit dem Ziel gefasst, die bauplanungsrechtliche Genehmigungsgrundlage für die für die geplante Nutzungserweiterung erforderliche immissionsschutzrechtliche Genehmigung zu schaffen.

2 Ausgangssituation

2.1 Stadträumliche Einbindung

Das Plangebiet des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ befindet sich in Brandenburg, im Landkreis Oberspreewald-Lausitz, in der Gemeinde Schipkau, außerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortslage der Gemeinde, jedoch innerhalb eines rechtskräftigen Bebauungsplanes. Die Abstände zu den nächstgelegenen Siedlungen betragen:

- Ortsteil Meuro im Norden ca. 0,1 km
- Hörlitz im Südosten ca. 0,46 km
- Klettwitz, Treuhandsiedlung im Westen ca. 2,2 km.

Eine stadträumliche Einbindung des Plangebietes ist bereits durch die Lage innerhalb der bestehenden Motorsportanlage DEKRA Lausitzring und in direkter Angrenzung an die bestehenden baulichen Anlagen gegeben. Die Erschließung erfolgt über die von der Landesstraße L 55 abgehende Jody-Scheckter-Straße.

Die bestehende Motorsportanlage bietet aufgrund der Lage sowie bereits vorhandener Einrichtungen optimale Voraussetzungen, um als Standort für die geplanten Test- und Verkehrsflächen ausgebaut und erweitert zu werden. Mit der Umsetzung des Gesamtvorhabens sind bauliche Erweiterungen bestehender Anlagen mit Ergänzungen des Nutzungskonzepts sowie der Inanspruchnahme von bisher teil- bzw. unversiegelten Flächen verbunden.

2.2 Bebauung und Nutzung

Die bisherige Bebauung im Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ beschränkt sich weitestgehend auf verkehrstechnische Anlagen. Im Norden des Plangebietes ist ein Gebäude vorhanden mit den Funktionen Empfang und Sanitär. Bei allen weiteren baulichen Anlagen handelt es sich um Erschließungsstraßen und die Parkplätze P1 und P2. Die Parkplätze sind teilversiegelt, begrünt und werden entsprechend der festgesetzten Zweckbestimmung während

Großveranstaltungen als Parkplatzflächen genutzt. Die verbleibenden Flächen im Osten und Nordosten sind unversiegelt und werden im aktuellen Zustand als Offenland-, Wald- und Grünflächen charakterisiert.

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ grenzt im Osten an Grünflächen an, die sich auf Bergbaufolgefleichen befinden. Im Süden grenzen die Flächen des Parkplatzes P3 an, im Westen die Anlage des EuroSpeedway.

Das Plangebiet umfasst Flächen des rechtskräftigen Bebauungsplans „Lausitz Ring“ Stand Juni 1997 mit Hinweis zur Änderung vom 01.04.1998, Gemarkung Meuro, Hörlitz, Klettwitz und Schipkau. Die rechtlichen Bindungen dieses Bebauungsplanes sind in Kapitel 3.1 detaillierter ausgeführt.

2.3 Verkehrstechnische Erschließung

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ ist bereits vollständig verkehrstechnisch erschlossen:

- Im Norden unmittelbar über die von der Landstraße L 55 abgehende private Jody-Scheckter-Straße,
- im Westen mittelbar durch die Bundesautobahn A 13 (Abfahrt 15 Klettwitz zur Landstraße L 55),
- im Süden durch die Landstraße L 60 und einer davon abgehenden privaten Straße auf dem Gelände der DEKRA Automobil GmbH bzw. DEKRA Immobilien GmbH und
- im Osten ist eine Anbindung über einen Wirtschaftsweg vorhanden.

Demzufolge ist die verkehrstechnische Erschließung vollständig gesichert.

Um zukünftigen Planungen für evtl. erforderliche verkehrstechnische Umgestaltungen der Geländezufahrt eine bauplanungsrechtliche Grundlage zu geben, wurden die entsprechenden Flurstücke in das Plangebiet mit aufgenommen.

2.4 Ver- und Entsorgung

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ ist gemäß den bestehenden Nutzungen als Parkplatzflächen sowie anliegende Fahrstraßen ver- und entsorgungstechnisch voll erschlossen.

Niederschlagswasser

Unter den Schotterflächen der Parkplätze ist ein Drainagenetz zur Ableitung des Niederschlagswassers vorhanden. Zudem bestehen Drainageverbindungen zwischen den westlichen und östlichen Gräben. Östlich der Parkflächen P1 und P2 befinden sich zwei große Versickerungsbecken (Becken 1 und 4) sowie zwei kleinere und schmale Versickerungsbecken (Becken 2 und 3).

Im Zuge der Nutzungserweiterung wird eine Teilversiegelung der Parkplatzflächen P1 und P2 erfolgen, sodass mehr Niederschlagswasser in das vorhandene System eingeleitet werden muss. Dies bedarf einer Zustimmung der zuständigen Unteren Wasserbehörde durch Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Geplant ist die Einleitung des anfallenden Niederschlagswassers über durchlässige Bankette in ein Drainage-/ Transportkanalsystem (Multifunktionsrohre) und in die im Osten liegenden vorhandenen Versickerungsanlagen abzuleiten. Zur Sicherstellung der Ableitung erfolgt der Einbau einer Abdichtung gegen den Untergrund und Aufnahme durch Drainageeinrichtungen, welche das Oberflächenwasser in die vorhandenen Versickerungsbecken abführen. Im Zuge des Vorhabens werden die Versickerungsbecken 1 und 4 erweitert.

Vor Einleitung des Niederschlagswassers in den Untergrund erfolgt eine Behandlung der Wässer in Form von Absetzanlagen sowie durch den Einbau von belebten Oberbodenzonen.

Abwasser

Eine Änderung der Einleitungsmenge des Sanitärwassers ist durch die Nutzungserweiterung der Parkplatzflächen nicht zu erwarten.

Löschwasser

Bezüglich der Löschwasserversorgung sind zwei Becken östlich der Parkplatzflächen P1 und P2 geplant bzw. werden die bestehenden erweitert.

Beleuchtung

Die bestehende Beleuchtung der Parkplatzflächen P1 und P2 verläuft längs der Mittelachse und bleibt erhalten.

Telekommunikation

Im Untergrund der langgestreckten Verkehrsinsel zwischen den Parkplatzflächen P1 und P2 liegt ein Bestand von Kabelleerrohren und Versorgungsleitungen vor. Diese bleiben weiterhin bestehen und können für die Anbindung der neuen Module mit Elektro- und Datenleitungen genutzt werden.

Gas

Im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung vom 14. 10.2021 bis zum 26.11.2021 erfolgten keine Aussagen oder Hinweise zu Gasleitungen

2.5 Natur, Landschaft und Umwelt

Im Plangebiet ist ausschließlich ein Gebäude vorhanden. Dieses befindet sich südlich der Busstellplätzen und umfasst die Besucheranmeldung, Büro- und Sanitarräume.

Die vorhandenen Parkplätze (P1 und P2) sind geschottert und im zentralen Teil durch Bäume in regelmäßiger Anordnung strukturiert. Als Baumarten wurden gem. dem Pflanzgebot vorwiegend autochthone Laubgehölze angepflanzt:

- Linde (Tilia spec.)
- Traubeneiche (Quercus petraea)

- Weide (*Salix spec.*)
- Platane (*Platanus spec.*).

Aufgrund schwieriger Standortverhältnisse waren bereits in der Vergangenheit und sind aktuell zahlreiche Individuen abgängig. Heckenartige Strauchgehölze entlang der Entwässerungsmulden bilden die äußere Begrenzung der Parkflächen. Hier wurden vor allem folgende Gehölze angepflanzt:

- Rotbuche (*Fagus sylvatica*)
- Esche (*Fraxinus* in Sorten)
- Faulbaum (*Rhamnus* in Sorten)
- Hundsröse (*Rosa canina*)
- Brombeere (*Rubus fruticosus*)
- Weide (*Salix* in Sorten)
- Holunder (*Sambucus* in Sorten)
- Eberesche (*Sorbus* in Sorten)
- Japanische Strauchspiere (*Spiraea nipponica*).

Die Freiflächen werden derzeit einmal jährlich gemäht. Aufgrund des aktuellen Zustands bieten Teile der Parkplatzflächen mit der schütterten Vegetation, dem stellenweise vorhandenen Rohboden sowie den vorhandenen Gehölzen Lebensräume für offenlandbrütende Vogelarten wie z. B. die Heidelerche, einer im Anhang I der Europäischen Vogelschutzrichtlinie geführten Vogelart. Es ist u.a. für diese Art ein entsprechendes Ersatzhabitat (CEF) zu schaffen.

Die weiteren Flächen des Plangebiets umfassen Grünflächen und asphaltierte Verkehrsanlagen.

Hinsichtlich des Bodens ist zu berücksichtigen, dass sich das Plangebiet auf vormals bergbaulich genutzten Flächen befindet. Daher kann der Baugrund verworfen sein und das Auftreten von Schichtenwasser ist möglich. Nähere Informationen liegen im Baugrundgutachten, in der Anlage 4 vor.

Im Zuge der Planaufstellung wurden insbesondere die Einwirkungen der Planungen auf die Schutzgüter Natur, Landschaft und Umwelt untersucht. Hierzu wurden die im Plangebiet und im Einwirkungsbereich vorkommenden Arten erfasst und die Ergebnisse in einem Artenschutzfachbeitrag dargestellt, der dem Bebauungsplan als Anlage 2 beiliegt.

Hinsichtlich der Umwelteinwirkungen sind die Emissionen Schall und Luftinhaltsstoffe zu nennen, die Gegenstand im Umweltbericht sind. Parallel zum Bauleitplanverfahren wurden im Rahmen des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens die entsprechenden Gutachten zum Nachweis der Einhaltung gesetzlich vorgegebener Grenz- und Richtwerte aufgestellt. Aufgrund der Parallelität werden die immissionsschutzrechtlich relevanten Gutachten als Anlage zur Begründung beigelegt.

2.6 Eigentumsverhältnisse

Alle Flurstücke im Plangebiet befinden sich im Eigentum der DEKRA Automobil GmbH bzw. DEKRA Immobilien GmbH. Hiervon ausgenommen sind die im Eigentum der Gemeinde Schipkau befindlichen Flurstücke 481, 495 und 508 in der Gemarkung Meuro.

2.7 Altlastenflächen

Die Flächen des Plangebietes befinden sich auf Bergbaufolgefleichen, sogenannten Flächen der Landinanspruchnahme.

Gemäß den Hinweisen aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung und den zur Verfügung gestellten Koordinaten, liegen im Plangebiet keine Altlasten vor.

2.8 Bestandsflächenbilanz

Tabelle 2: Flächenbilanz Bestand *[wird nachgereicht]*

Typ	Gebäudefläche in m ²	Sonstige versie- gelte Flächen in m ²	Versiegelte Fläche insgesamt in m ²	Unversiegelte Fläche in m ²
Parkplatzflächen	-----			
Erschließungs- wege	-----			-----
Gebäude				-----
Grünflächen	-----			
Gesamt				

3 Planungsbindungen

3.1 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Der in der Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ liegt innerhalb des Geltungsbereiches des seit 1997 rechtskräftigen Bebauungsplanes „Lausitz Ring“ mit der letzten Änderung vom 01.04.1998, Gemarkung Meuro, Hörlitz, Klettwitz und Schipkau (siehe **Abbildung 3**).

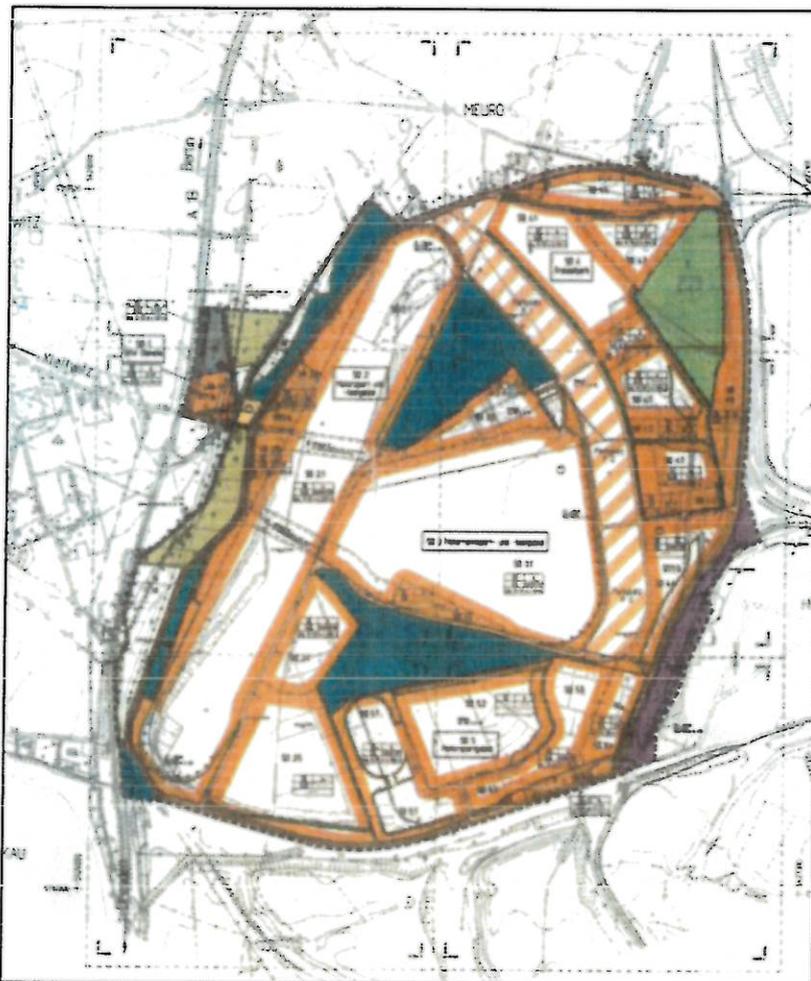


Abbildung 3 Bebauungsplan Lausitz Ring (rechtskräftig), 1997
(Schlegel Dr.Spiekermann GmbH & Co.)

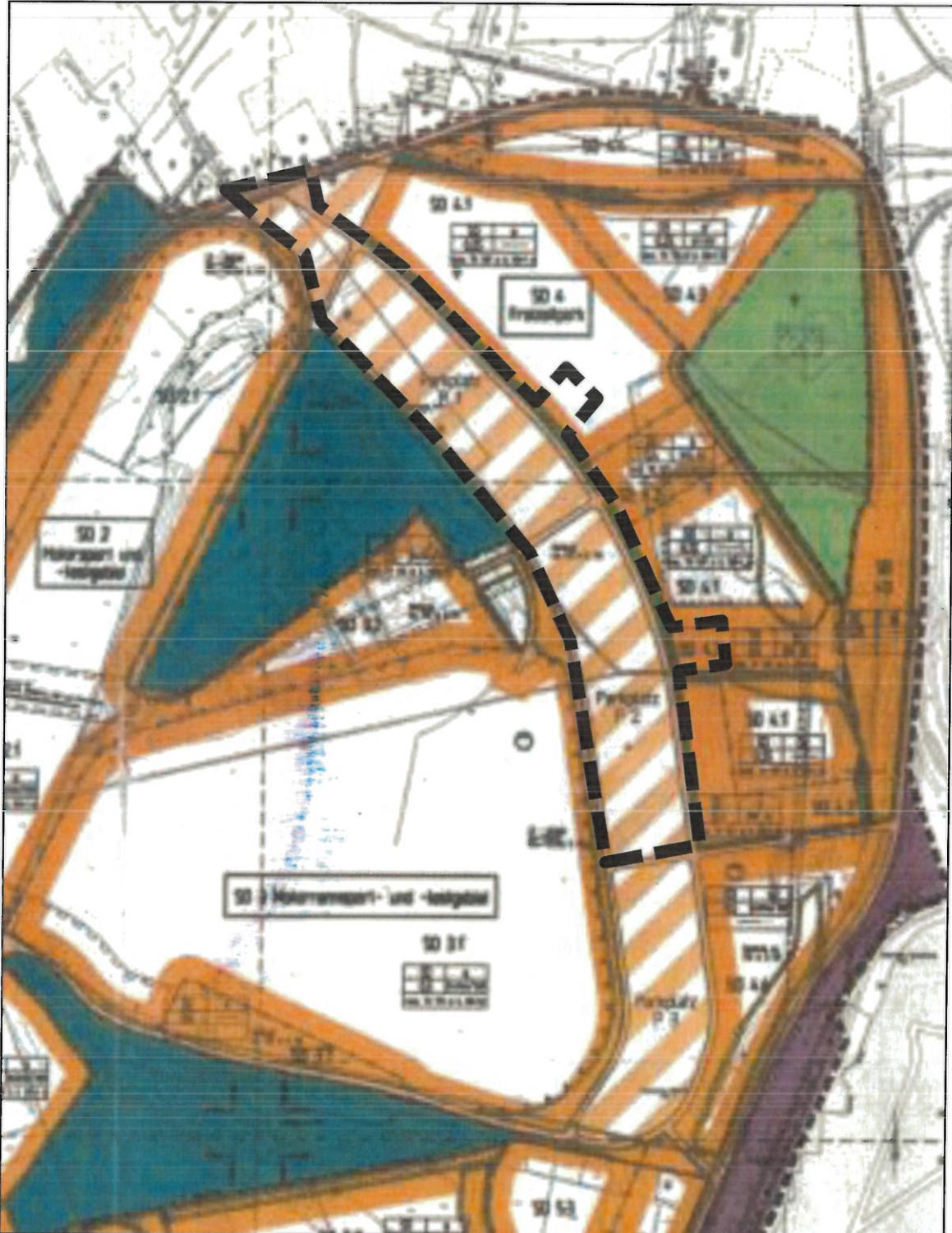


Abbildung 4 Ausschnitt Plangebiet Bebauungsplan Lausitz Ring (rechtskräftig), 1997 mit dem Geltungsbereich „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft – Parkplatz BA1 Citykurse“

(Schlegel Dr.Spiekermann GmbH & Co.)

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ umfasst folgende Festsetzungen:

- Parkplatz P1, vollständig
- Parkplatz P2, vollständig

Beide Parkplätze sind als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt und werden von festgesetzten Verkehrsflächen umschlossen.

Als Minderungsmaßnahmen (M) wurden zudem festgesetzt:

- M1: Ausführung wasserdurchlässig in Rasengittersteinen oder Schotterterrassen
- M2: Pflanzung eines bodenständigen, heimischen Baums mit einem Stammdurchmesser von 14/16 cm je angefangenen 20 Stellflächen

Als Ausgleichsmaßnahme (A) wurde festgesetzt:

- A1: Aufbau eines gestuften Waldrandes inkl. Saumstreifen mit einer Breite von 10 m entlang der westlich von P1 gelegenen Waldfläche

Die Maßnahmen wurden umgesetzt. M1 und M2 werden im Zuge der Überplanung teilweise oder vollständig beseitigt. A1 bleibt erhalten und wird auf den neu zu schaffenden Ausgleich angerechnet.

3.2 Landes- und Regionalplanung

LEPro 2007

Bei Vorhaben zur Siedlungsentwicklung in Brandenburg sind die Bestimmungen des § 5 (2) des Landesentwicklungsprogramms Berlin-Brandenburg (LEPro 2007) zu beachten:

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

In der Begründung zu § 5 (2) heißt es:

„Unter Innenentwicklung ist die bauliche Entwicklung (Verdichtung und/oder Erweiterung) des bestehenden Bauungszusammenhangs zu verstehen. Dazu gehören auch die Wiedernutzung von Siedlungsbrachen (Militär, Bahn, Industrie) sowie eine Nutzung erschlossener Baulandreserven an Stelle einer Neuausweisung.“

Angesichts der bereits bestehen Nutzung und der Erhaltung bzw. der Erweiterung der Nutzung besteht hier kein Zielkonflikt.

LEP HR

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) konkretisiert als überörtliches und zusammenfassendes Planungsinstrument die Grundsätze und Ziele der Raumordnung und definiert den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion. Der LEP HR ist am 1. Juli 2019 in Kraft getreten.

Entsprechend der Festsetzungskarte des LEP HR befindet sich das Plangebiet in einer Siedlungs- und Verkehrsfläche (siehe **Abbildung 5**). Das nächste Zentrale Ort befindet sich östlich des Geltungsbereichs - das Mittelzentrum mit Funktionsteilung Senftenberg – Großräschen.

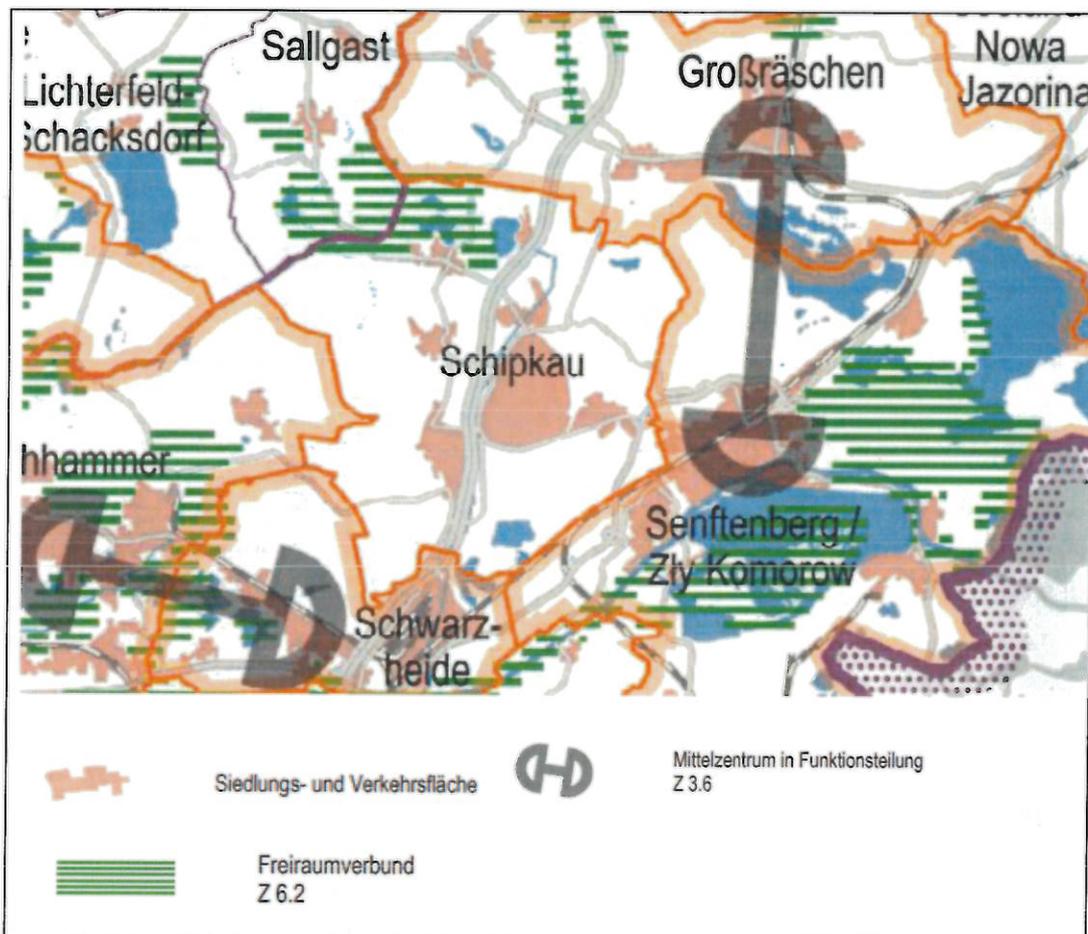


Abbildung 5: LEP HR (2019), Festlegungskarte (Auszug)

(Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung 2019)

Dem vorliegenden Bebauungsplan stehen keine Belange der Landesplanung entgegen.

Regionalplanung

Der integrierte Regionalplan befindet sich derzeit in Aufstellung, Im Amtsblatt des Landes Brandenburg Nr. 13 vom 01.04.2020 wurde über die Aufstellung des integrierten Regionalplanes und die Planungsabsichten der regionalen Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald im Stand der Beschlussfassung vom 12.03.2020 unterrichtet. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, dass der Themenbereich „Grundfunktionale Schwerpunkte“ vorgezogen als sachlicher Teilregionalplan zu erarbeiten ist. Dieser wurde in der Sitzung am 17.06.2021 durch die Regionalversammlung beschlossen.

Für die Gemeinde Schipkau ist das Ziel eines grundfunktionalen Schwerpunktes ausgewiesen, d.h. die Gemeinde erfüllt übergemeindliche Versorgungsfunktionen. Die Flächen des EuroSpeedway Lausitz und damit das Plangebiet Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ sind nicht in der Flächenabgrenzung zu dem grundfunktionalen Schwerpunkt enthalten. Demzufolge enthält der Teilregionalplan keine Aussagen, welche auf das Planvorhaben anzuwenden sind.

3.3 Flächennutzungsplanung

Die Gemeinde Schipkau verfügt über keinen rechtskräftigen Flächennutzungsplan. Aus diesem Grund wird der vorliegende Bebauungsplan als vorzeitiger Bebauungsplan nach § 8 Abs. 4 BauGB erstellt und unterliegt der Genehmigungspflicht gem. § 10 Abs. 2 BauGB.

§ 8 Abs. 2 BauGB findet Anwendung, da bereits über den Bebauungsplan „Lausitz Ring“ die städtebauliche Entwicklung des Plangebietes hinreichend geordnet wurde und der Bebauungsplan Nr. 1-2022 die städtebauliche Entwicklung fortschreibt.

3.4 Weitere Planungsbindungen

Das Plangebiet überlagert sich mit folgenden Bergbaufolgefächern:

- Flächen der Landinanspruchnahme,
- ehemalige Tagebauflächen (siehe Abbildung 6).

Eine Überlagerung mit Flächen bestehender Abschlussbetriebspläne oder ausgewiesener geotechnischer Sperrbereiche liegt nicht vor.

Infolge der vormals bergbaulichen Nutzung ist mit einem „sehr verworfenen Baugrund zu rechnen“ (siehe Angaben Anlage 4, Baugrundgutachten).

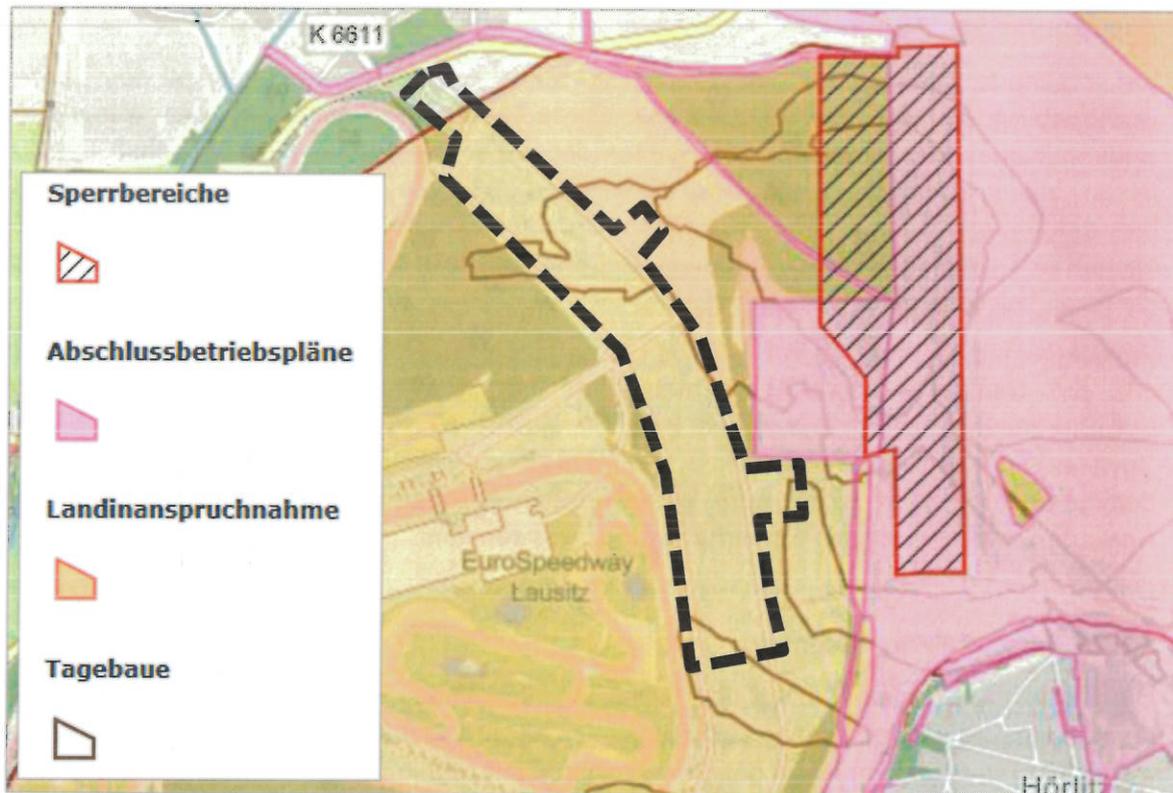


Abbildung 6: Lage des Plangebietes auf den Bergbaufolgefleichen

(eigene Darstellung; Kartengrundlage: LMBV 2022)

4 Planungskonzept

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ beabsichtigt die Gemeinde Schipkau auf Antrag der DEKRA Automobil GmbH (Betreiber) und der DEKRA Immobilien GmbH (Eigentümer) die Nutzungserweiterung des DEKRA Lausitzrings zum „DEKRA Mobility 4.0 Center“. Es wird die Schaffung von Testflächen für die realitätsnahe Untersuchung zukünftiger Mobilitätskonzepte beabsichtigt. Auf diese Weise wird sowohl der Betrieb der Testeinrichtung für die kommenden Jahrzehnte als auch die Wertschöpfung im Gemeindegebiet gesichert.

Im Detail ist die Nutzungserweiterung der bestehenden Parkplatzflächen P1 und P2 zu Teststrecken zur Simulation komplexer innerstädtischer Verkehrssituationen für teilautomatisierte, automatisierte und autonom bewegende Fahrzeuge geplant. Für die Erforschung, Entwicklung und Absicherung von automobilen Systemen und Funktionen sind diese zwingend zunächst auf einem abgeschlossenen Testgelände einzusetzen, bevor sie im öffentlichen Straßenverkehr eingesetzt werden. Die Testfläche hat eine Größe von ca. 2.100 m x 150 m.

Für die Realisierung der Teststrecken werden mehrere Netze von Straßen- und Knotenpunkten mit unterschiedlichen Querschnitten sowie einer Multifunktionsfläche, auf dem

vorhandenen Gelände der Parkplätze P1 und P2 vorgesehen (siehe **Abbildung 7**). Es werden damit die drei folgenden Straßensituationen nachempfunden:

- Stadtquartier
- Knotenpunkte / Kreuzungen
- Landstraßen/ EURO NCAP.

Die Erarbeitung der Teststrecken wurde im Rahmen eines Forschungsprojektes des Fraunhofer Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI unterstützt. Das Projekt wurde 2019 erfolgreich beendet und beinhaltet im Ergebnis Informationen zu realen Unfallgeschehen und die daraus abzuleitenden Anforderungen an Teststrecken.

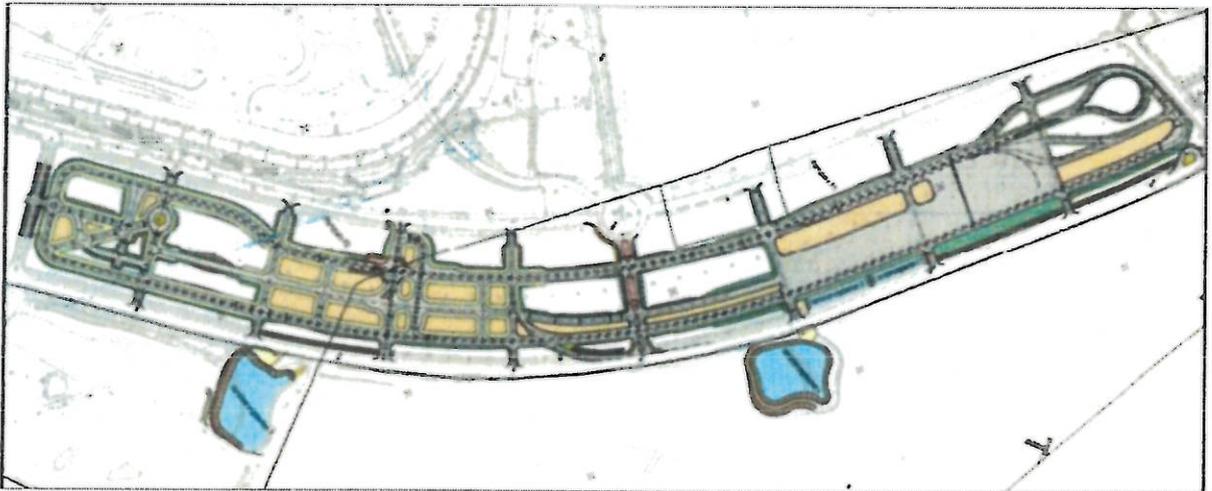


Abbildung 7: Gesamtanlage szenarienbasiertes Testen auf den bestehenden Parkplatzflächen P1 und P2

(Quelle: Ingenaix 2021)

Die Nutzungserweiterung der Parkplatzflächen wird unter Berücksichtigung der Parkplatznutzung realisiert, d.h. zwischen dem Testbetrieb und der Nutzung als Parkplätze sind keine gesonderten Umbaumaßnahmen auf den Flächen P1 und P2 erforderlich. Durch das Planvorhaben bleiben die Parkmöglichkeiten für Besucher von Veranstaltungen erhalten und es werden keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen.

Die zweistreifige Straße einschließlich der durchgehenden Mittelinsel mit Allee zwischen den Parkplatzflächen P1 und P2 bleibt bestehen und wird in die Planungen integriert. Ebenso werden die bestehenden Anbindungen von den umlaufenden Straßen zu den Parkplätzen in die Planungen integriert. Somit ist sowohl der Nutzungserhalt als Parkplatzfläche für Veranstaltungen mit Publikumsverkehr als auch die Erweiterung zu einer szenarienbasierten Teststrecke gewährleistet.

Begrenzt wird das Testfeld von den vorhandenen Verkehrsflächen der Jody-Scheckter-Straße.

Östlich an die Testflächen angrenzend werden die Versickerungsbecken 1 und 4 in ihrer Größe an die zu erwartenden Niederschlagsmengen angepasst.

Planungsrechtlich werden die Planungsziele im Bebauungsplan durch die Festsetzung eines sonstigen Sondergebietes gemäß § 11 der Baunutzungsverordnung mit der

Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes

Fassung vom 14.01.2022

Seite 20 von 32

Zweckbestimmung als Test-, Technologie- und Verkehrsfläche festgesetzt. Aufgrund der Nutzung als Parkplatzfläche sind Hochbauten auf das für die Testzwecke notwendige Maß zu begrenzen. Die temporäre Aufstellung etwa von Seecontainern, zur Simulation von Häuserfronten ist zulässig.

Mit dem Planverfahren soll das bestehende Planungsrecht aufgehoben und durch neue Festsetzungen, die dem aktuellen Bedarf entsprechen, ersetzt werden. Im Plangebiet handelt es sich hierbei vorwiegend um Aufhebung der bestehenden grünordnerischen Festsetzungen durch Schaffung eines Ausgleichs und eines Ersatzes an anderer Stelle und um Aufhebung der bestehenden Nutzungsbeschränkung.

Diese Ziele befinden sich im öffentlichen Interesse und dienen der gesamtgesellschaftlich angestrebten Energie- und Verkehrswende, dem Klimaschutz und der Sicherung der Mobilität der Zukunft.

Im Rahmen des Planverfahrens wurden die Belange von Natur und Landschaft untersucht und geeignete Maßnahmen zur Vermeidung, Minderung und Ausgleich von diesbezüglichen Eingriffen festgesetzt (siehe Anlage 2).

Tabelle 3: Flächenbilanz Planung [wird nachgereicht]

Typ	Fläche in m ²	Baugrenze in m ²	Versiegelung in Bau- grenze Bestand in m ²	GR in m ²	Neuversiege- lung in m ²
SO					
SO 1.2					
SO 2.1					
SO 2.2					
Gesamt					

5 Planinhalt

5.1 Planungsrechtliche Festsetzungen

Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans „Lausitz Ring“, durch den mindestens Art und Maß der baulichen Nutzung sowie grünordnerische Maßnahmen festgesetzt sind. Die Planaufstellung des Bebauungsplans Nr. 1-2022 „Sondergebiet DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ wird erforderlich, da die derzeitigen Festsetzungen den durch die Betreiberin vorgesehenen Nutzungserweiterungen entgegenstehen. Mit Satzungsbeschluss werden die von der Planung berührten Festsetzungen außer Kraft gesetzt, ohne dass ein gesonderter Beschluss durch die Gemeindevertretung erforderlich wird.

5.1.1 Art und Maß der baulichen Nutzung

- (1) Im Geltungsbereich wird ein Sonstiges Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung „Test-, Technologie- und Verkehrsfläche“ gem. § 11 Abs. 2 BauNVO festgesetzt.

Begründung

Die Flächennutzung innerhalb des Plangebietes unterscheidet sich wesentlich von den Bauflächen und Baugebieten nach §§ 2 bis 10 der Baunutzungsverordnung. Die Art der Nutzung wird über die Zweckbestimmung Test-, Technologie- und Verkehrsfläche festgesetzt. Dadurch wird die mit dem Vorhaben verbundene Flächennutzung städtebaulich geregelt und eingeschränkt.

- (2) Im Sondergebiet (SO) sind ausschließlich zulässig:

- Gebäude und bauliche Anlagen zur Regelung des Publikumsverkehrs mit Empfang, Büro und sanitären Einrichtungen,
- Verkehrsanlagen, die nicht für den öffentlichen Verkehr gewidmet sind, zum Zwecke der Befahrung mit und zum Abstellen von Fahrzeugen,
- Nebenanlagen, die zur Durchführung von Testfahrten, Simulationen von Verkehrssituationen sowie zum Parken von Fahrzeugen erforderlich sind, wie Unterstände, Technikcontainer, mobile Leiteinrichtungen, Verkehrsleit- und -regelanlagen, transportable Hindernisse, Beschilderung
- bauliche Anlagen zum Schutz der Umgebung und der Nachbarschaft vor unzulässigen Schallimmissionen sowie
- Nebenanlagen zur Fassung und dezentralen Beseitigung von Niederschlagswässern.

Begründung

Mit der Zulässigkeit von Gebäuden und baulichen Anlagen soll der Bestand gesichert werden, der der Regelung des Publikumsverkehrs dient. Ab Abfahrt von der L 55 wird privates Gelände befahren, wofür keine öffentlich gewidmeten Verkehrsanlagen erforderlich sind. Das Befahren und Abstellen von Fahrzeugen bedarf spätestens ab dem bewachten Einfahrtstor einer

Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes

Fassung vom 14.01.2022

Seite 22 von 32

besonderen Erlaubnis. Das schließt den Publikumsverkehr im Zuge von Veranstaltungen und das zukünftige Benutzen der Flächen für Testfahrten ein.

Das szenarienbasierte Testen von komplexen, innerstädtischen Verkehrssituationen setzt voraus, dass u.a. mobile Leitanlagen (Leitplanken, Lichtsignalanlagen, Beschilderungen) oder Hindernisse (Simulation von Häuserwänden) temporär errichtet werden können. Hierbei handelt es sich nicht um bauliche Anlagen mit einem Nutzungszweck, sondern vielmehr um Kulissen.

Die Tests und Simulationen von komplexen Verkehrssituationen erfolgen mit straßenzugelassenen Fahrzeugen. Grundsätzlich wird von einer Geräuschentwicklung im üblichen Maße des Straßenverkehrs erwartet. Da es sich jedoch nicht um Verkehrslärm von Straßen und Autobahnen handelt, sind höhere Schutzanforderungen für die nächstgelegenen maßgeblichen Immissionsorte anzusetzen. Ggf. erforderliche Schallschutzmaßnahmen werden i.d.R. durch bauliche Maßnahmen und/oder Anlagen, wie Lärmschutzwall oder Lärmschutzwand umgesetzt. Die Nutzungsbedingungen werden im jeweils erforderlichen, immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren festgelegt. Im Bebauungsplan Nr. 1-2022 soll die bauplanungsrechtliche Zulässigkeit festgesetzt werden, um bei Bedarf entsprechende Maßnahmen umsetzen zu können, auch wenn im aktuellen Nutzungskonzept kein Erfordernis besteht.

Die zukünftige Nutzung setzt voraus, dass die bereits teilversiegelten Flächen stärker befestigt werden. Dabei wird der Durchlässigkeitswert so weit verringert, dass auf den Flächen anfallende Niederschläge gefasst und gezielt abgeleitet werden. Hierzu sind entsprechende Einrichtungen vorzusehen, die das unverschmutzte Niederschlagswasser durch Versickerung in den natürlichen Wasserkreislauf zurückführt.

(3) Im Sondergebiet (SO) sind ausnahmsweise zulässig:

- Mobile Werbeanlagen im Rahmen von Veranstaltungen.

Begründung

Rennsportveranstaltungen bedingen ein umfangreiches Sponsoring. Um genügend Raum für Reklame zu schaffen und somit über Werbeeinnahmen weiterhin für ein breites Publikum attraktive Preise zu gestalten, soll den Veranstaltern genügend Möglichkeit zur Produktplatzierung gegeben werden. Teile der Werbeanlagen können als Kulissen genutzt werden.

(4) Im Sondergebiet (SO) unzulässig sind:

- Hochbauten und bauliche Anlagen aller Art mit Ausnahme derer, die unter (2) zulässig sind sowie
- technische Anlagen und Einrichtungen, die nicht der Zweckbestimmung entsprechen, wie z.B. Photovoltaikanlagen oder raumbedeutsame Anlagen zur Nutzung von Windenergie.

Begründung

Eine zum Bestand zusätzliche dauerhafte Bebauung mit Gebäuden und baulichen Anlagen soll ausgeschlossen werden, um zusätzliche Bodenversiegelung zu vermeiden.

- (5) Es werden für die zulässigen Verkehrsanlagen sowie die zulässigen baulichen Anlagen keine Höhen festgesetzt.

Begründung

Die Anpassung der bestehenden Verkehrsanlagen an die zukünftige Nutzung setzt voraus, dass die bisherige Nutzung als Parkplatz erhalten bleibt. Hierdurch ist ein wesentliches Anheben der Bauhöhe über die aktuelle Geländehöhe ausgeschlossen. Es werden durch das Vorhaben im Plangebiet keine Geländehöhen erreicht, die landschaftsbildprägend wirken. Daher wird auf eine Höhenfestsetzung verzichtet.

5.1.2 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

- (1) Im Sondergebiet (SO) wird eine abweichende Bauweise festgesetzt.

Begründung

Die festgesetzte abweichende Bauweise soll die größtmögliche Freiheit bei der Errichtung der Kulissen beim szenarienbasierten Testen bieten. Hierbei können Häuserfluchten von mehr als 50 m aufgestellt werden. Zudem ist eine Einschränkung auf eine offene oder geschlossene Bauweise (hier für temporäre Aufstellung) nicht zweckdienlich.

- (2) Zulässige Gebäude und bauliche Anlagen dürfen ausschließlich innerhalb der zeichnerisch durch eine Baugrenze festgesetzten Baufläche errichtet werden. Verkehrsflächen dürfen unter Einhaltung der festgesetzten GRZ auch außerhalb der Bauflächen errichtet werden.

Begründung

Die festgesetzte Baugrenze dient der Abgrenzung der zu befestigenden von unbefestigten Flächen, um ausreichend Areale mit einer größtmöglich natürlichen Bodenfunktion zu erhalten. Lediglich erforderliche Verkehrsanlagen dürfen bis zum Erreichen der maximal zulässigen Bodenversiegelung errichtet werden.

5.1.3 Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen

- (1) Im Sondergebiet (SO) ist die Nutzung der befestigten Stellflächen als Park- und Stellplätze insbesondere bei Veranstaltungen zulässig.

Begründung

Die ursprüngliche Funktion der befestigten und ausgewiesenen Parkflächen für Fahrzeuge innerhalb des Plangebietes bleibt erhalten. Ein Stellplatznachweis i.S.d. BbgBO ist nicht erforderlich.

- (2) Die Errichtung von Überdachungen oder Garagen ist unzulässig.

Begründung

Überdachungen und Garagen sind für die Zweckbestimmung nicht erforderlich und fallen unter nicht zulässige Gebäude und nicht zulässige bauliche Anlagen.

5.1.4 Flächen für Abwasseraufbereitung, Rückhaltung und Versickerung von Niederschlagswasser

- (1) Im Geltungsbereich sind Anlagen zur Fassung, Ableitung und dezentralen Niederschlagswasserbeseitigung auch außerhalb der festgesetzten bebaubaren Grundstücksfläche zulässig, soweit keine natur- und artenschutzrechtlichen Belange entgegenstehen.

Begründung

Auf den befestigten Flächen anfallendes Niederschlagswasser wird als unbelastet eingestuft, wird gefasst und zur natürlichen Versickerung gebracht. Die dazu notwendigen Anlagen sind innerhalb des Plangebietes zu errichten und dauerhaft in Funktion zu halten.

- (2) Im Geltungsbereich sind Anlagen zur Fassung und Ableitung von häuslichem Abwasser zulässig.

Begründung

Im Bereich der Zufahrt sind Gebäude errichtet, über die der Publikumsverkehr geregelt wird. Hier sind ständige Arbeitsplätze und Aufenthaltsbereiche für Besucher eingerichtet. U.a. gem. ArbStättV hat der Arbeitgeber Toilettenräume zur Verfügung zu stellen. Hier fallen bei der Benutzung häusliche Abwässer an, die einer Behandlung zuzuführen sind. Zur Ableitung der häuslichen Abwässer sind Transportleitungen erforderlich, deren Errichtung und Unterhaltung zulässig sind.

5.1.5 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen und sonstigen Gefahren

- (1) Die Betriebszeiten werden zeitlich nicht eingeschränkt. Unter Einhaltung der Vorgaben des Schallschutzes ist der dauerhafte Betrieb zulässig.

Begründung

Analog zum öffentlichen Verkehrsgeschehen sollen szenarienbasierte Tests zu jeder Tages- und Jahreszeit möglich sein, um möglichst realistische Bedingungen abdecken zu können. Das setzt voraus, dass hinreichender Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen gewährleistet wird.

Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes

- (2) Die Einhaltung der maximal zulässigen Immissionsrichtwerte für Schall an den maßgeblichen Immissionsorten sind für den Anlagenbetrieb im nachgeordneten immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren gutachterlich nachzuweisen.

Begründung

In der Bauleitplanung wird bereits größtmögliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen getroffen, indem u.a. anhand von Emissionskontingenten an den Quellen, die schalltechnische Verträglichkeit in den schutzbedürftigen Gebieten gewährleistet wird. Im vorliegenden Fall ist eine quellenbezogene Kontingentierung nicht ohne weiteres möglich, da es sich um bewegte Fahrzeuge handelt. Hierfür kann auf das Plangebiet bezogen kein flächenhafter Emissionswert festgelegt werden.

Zum angestrebten Betrieb ist eine Immissionsschutzrechtliche Genehmigung erforderlich. Hier ist im Genehmigungsverfahren eine Schall-Immissionsprognose vorzulegen, in der gutachterlich für die einzelnen Nutzungsszenarien die maximalen Emissionen und Immissionen ermittelt werden. Insofern ist der Schutz der Anwohner als Belang über ein Genehmigungsverfahren ausreichend berücksichtigt.

- (3) Maßgebliche Immissionsorte und tageszeitenabhängige, höchstzulässige Beurteilungspegel für den Normalbetrieb:

Immissionsorte		Beurteilungspegel L _v in dB(A)	
		tags (06:00 – 22:00)	nachts (22:00 – 06:00)
I1	Meuro, Friedhofstraße/ Ruhlander Str.	64	44
I2	Meuro, Barranmühle, Kiefernallee	59	44
I3	Hörlitz, Grenzstraße	65	44
I4	Schipkau, Rosa-Luxemburg-Straße	59	44
I5	Klettwitz, Talstraße	64	44

Begründung

Bereits in den abgeschlossenen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren wurden die benannten maßgeblichen Immissionsorte betrachtet, um die Umwelteinwirkungen zu bewerten.

- (4) Seltene Geräuschspitzen LAFmax dürfen die angegebenen Beurteilungspegel maximal um 30 dB(A) tags und maximal um 20 dB(A) nachts überschreiten

Begründung

Die Regelung entspricht den Vorgaben der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm).

5.2 Festsetzungen zur Gründordnung

- (1) Auf dem Flurstück 514 Flur 1 Gemarkung Meuro sind entlang der Zufahrtsstraße beidseitig 28 standortgerechte Bäume als Hochstämme mit STU 12/14 und Herkunftsnachweis ostdeutsches Tiefland entsprechend Pflanzenliste la zu pflanzen.
- (2) Die erweiterten Versickerungsbecken 1 und 4 sind nach ihrer Fertigstellung mit standortgerechten Straucharten mit Herkunftsnachweis ostdeutsches Tiefland entsprechend Pflanzliste 1b randlich zu bepflanzen.
- (3) Der Lärmschutzwall soll nach seiner Fertigstellung mit niedrigwachsenden Straucharten mit Herkunftsnachweis ostdeutsches Tiefland entsprechend Pflanzliste 1b bepflanzt werden.

(3) Pflanzenliste la

1a Bäume I. Ordnung

- | | |
|-----------------|----------------------------|
| - Spitz-Ahorn | <i>Acer platanoides</i> |
| - Berg-Ahorn | <i>Acer pseudoplatanus</i> |
| - Aspe | <i>Populus tremula</i> |
| - Stiel-Eiche | <i>Quercus robur</i> |
| - Trauben-Eiche | <i>Quercus petraea</i> |
| - Wild-Birne | <i>Pyrus pyraster</i> |
| - Vogel-Kirsche | <i>Prunus avium</i> |

(4) Pflanzenliste lb

1b Sträucher

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| - Blutroter Hartriegel | <i>Cornus sanguinea</i> |
| - Gewöhnliche Berberitze | <i>Berberis vulgaris</i> |
| - Gewöhnliche Hasel | <i>Corylus avellana</i> |
| - Ginster | <i>Cytisus scoparius</i> |
| - Pfaffenhütchen | <i>Euonymus europaeus</i> |
| - Echter Kreuzdorn | <i>Rhamnus cathartica</i> |
| - Hundsrose | <i>Rosa canina</i> |

- (5) Nicht heimische Gehölze sind nicht zulässig

Begründung

Die einzelnen grünordnerischen Festsetzungen werden im Grünordnungsplan hergeleitet und erläutert.

5.2.1 Festsetzungen zu artenschutzrechtlichen Maßnahmen

- (1) Bauzeitenregelung. Gemäß den Bestimmungen des § 39 BNatSchG dürfen in der Zeit vom 1. März bis 30. September zum Schutz von Brutvögeln keine Gehölzrodungen durchgeführt werden. Die beantragten Gehölzbeseitigungen sowie Schnittmaßnahmen an Gehölzen sind demnach nur innerhalb des Zeitraumes vom 1. Oktober eines Jahres bis 28. Februar des Folgejahres zulässig.

Eine Ausdehnung der Arbeiten über den Februar hinaus ist dann zulässig, wenn die Arbeiten außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten begonnen und ohne Unterbrechung fortgeführt werden. Damit kann eine zwischenzeitliche Ansiedlung von Arten im näheren Umfeld der Baumaßnahme vermieden werden.

Eine mögliche Unterbrechung der Arbeiten darf höchstens eine Woche betragen. Abweichend von der zeitlichen Begrenzung kann ferner bereits innerhalb der Hauptbrutzeit mit den Arbeiten begonnen werden, sofern im Rahmen der Ökologischen Baubegleitung nachgewiesen wird, dass kein Nest mit noch nicht flüggen Jungvögeln aufgrund der Arbeiten vernichtet wird.

Wird ein Nest gefunden, so dürfen die Arbeiten nur außerhalb der artspezifischen Fluchtdistanz fortgeführt werden. Der Neststandort darf erst nach dem Ausfliegen der Jungvögel beseitigt werden.

- (2) Errichtung mobiler Reptilienleiteinrichtungen Im Zeitraum vom 15. März bis 31. August ist der Baubereich mit mobilen Reptilienleiteinrichtungen gegen wandernde Tiere zu sichern.
- (3) Für die Vorbereitung der Baumaßnahmen und während der Bauzeit ist eine ökologische Baubegleitung vorzusehen. Aufgabe der Umweltbaubegleitung ist es, bei allen Maßnahmen, die einen direkten Einfluss auf die Biotope oder Biotopstrukturen sowie geschützte Arten haben, die entsprechende fachgerechte bauliche Durchführung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen mit ökologischem Fachwissen zu begleiten:
- fachliche Begleitung des Baugeschehens durch regelmäßige Berichterstattung und Dokumentation der Begehungen
 - sind Gehölzentfernungen während der Brutzeit unvermeidbar, sind diese erst nach vorheriger Kontrolle auf Besatz und Freigabe durch die ökologische Baubegleitung durchzuführen.

Begründung

Die einzelnen artenschutzrechtlichen Festsetzungen werden im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag hergeleitet und erläutert.

5.2.2 Zuordnungsfestsetzung zur Übernahme planexterner Maßnahmen

An anderer Stelle als am Ort des Eingriffes in Natur und Landschaft werden gemäß § 9 Abs. 1a i.V.m. § 1a Abs. 3 S. 3 BauGB folgende Grundstücksflächen einschließlich der auf diesen

Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes

Fassung vom 14.01.2022

Seite 28 von 32

Flächen umzusetzenden Maßnahmen im Rahmen des naturschutz-rechtlichen Eingriff-Ausgleichs festgesetzt:

Maßnahmen- bezeichnung	Maßnahmeninhalt	Ausgleichsfläche
K 1	wegbegleitende Pflanzung von 54 Laubbäumen in gleichmäßigem Abstand, gemäß Pflanzliste 1a, Freihaltung der Zwischenräume als auch ein ca. 50 m begleitender Streifen (vorzugsweise Schafbeweidung außerhalb der Brutzeiten, ersatzweise Mahd mit Beräumung der Biomasse außerhalb der Brutzeiten)	Teile des Flurstückes 256/19 Gemarkung Meuro, Flur 1
K 3	Anbringung von 5 Nistkästen	Teile des Flurstückes 256/19 Gemarkung Meuro, Flur 1
K 5	Baumpflanzung Park Saßleben, Pflanzung von ca. 10 Laubbäumen zur Stabilisierung von Teichdämmen	Teile der Flurstücke 45, 3 Gemarkung Calau, Flur 1
K 6	Pflanzung von 10 Obstbäumen zur Ergänzung einer Streuobstwiese Alte Abdeckerei (Stadt Calau)	Teile des Flurstückes 47 Gemarkung Calau, Flur 20
K 7	Pflanzung von 10 Obstbäumen zur Anlage einer Streuobstwiese in Friedrichsfeld	Teile der Flurstücke 18/1, 18/4 Gemarkung Calau, Flur 1

Die zuvor in der Tabelle benannten Flächen mit Ersatzmaßnahmen werden allen eingriffsbezogenen Grundstücken im Geltungsbereich des Bebauungsplans gemäß § 9 Abs. 1a S. 2 BauGB zugeordnet.

5.3 Hinweise

In der Begründung zum Bebauungsplan werden für die weitere Planung und Realisierung des Baugebietes Hinweise gegeben.

Die Hinweise dienen der umfassenden Information der Betroffenen.

6 VERFAHREN

Aufstellungsbeschluss

Am 09. SEPTEMBER 2021 wurde von der Gemeindevertretung Schipkau der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans 02-2021 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft“ gefasst; der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 5/2021 vom 09. OKTOBER 2021 bekannt gemacht.

Landesplanerische Stellungnahme

Der Aufstellungsbeschluss wurde mit Schreiben vom ____ 2021 bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung (GL) zur Anzeige gebracht. Die Grundsätze, Ziele und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung wurden der Gemeinde durch Schreiben der GL vom ____ 202_ mitgeteilt.

Frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB, Abstimmung mit Nachbargemeinden

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom 14. OKTOBER 2021 von der Planung unterrichtet und zur Äußerung auch im Hinblick auf den erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung aufgefordert. Die betroffenen Nachbargemeinden wurden von der Planung unterrichtet. Bis zum 26. NOVEMBER 2021 äußerten sich 19 Träger zum Bebauungsplan; von den Nachbargemeinden kamen keine Bedenken oder Hinweise.

Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

Das städtebauliche Konzept für das Plangebiet, der Vorentwurf des Bebauungsplans mit Stand SEPTEMBER 2021 sowie textliche Erläuterungen dazu konnten in der Zeit vom 19. OKTOBER 2021 bis einschließlich 22. NOVEMBER 2021 im Rathaus eingesehen werden. Die Öffnungszeiten zur Einsichtnahme durch die Einwohnerschaft einschließlich der Kinder und Jugendlichen sowie die Möglichkeiten zur Abgabe einer Stellungnahme und die Möglichkeit eines Vortrags von Bedenken zur Niederschrift wurden bekanntgemacht.

Überarbeitung des Vorentwurfs

Die Ergebnisse der frühzeitigen Beteiligungsverfahren wurden in die weitere Abwägung einbezogen. Der Vorentwurf des Bebauungsplans wurde überarbeitet und in den folgenden Punkten geändert:

Mit Beschluss vom 20. JANUAR 2022 durch die Gemeindevertretung Schipkau erfolgt die Aufteilung des Geltungsbereichs in vier Bauabschnitte und separate Fortführung unter den folgenden Bezeichnungen:

- Bebauungsplan 1-2022 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“

Begründung zum Entwurf des Bebauungsplanes

Fassung vom 14.01.2022

Seite 30 von 32

- Bebauungsplan __-2022 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 2 Mobilitätzentrum“
- Bebauungsplan __-2022 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 3 Überlandkurse“
- Bebauungsplan __-2022 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 4 Ergänzungsflächen“

Das Aufstellungsverfahren für den Bebauungsplan 1-2022 „SO DEKRA Testzentrum Mobilität der Zukunft BA 1 Citykurse“ wird nach den Vorschriften des BauGB in der Fassung vom 23.09.2004 fortgeführt. Der überarbeitete Bebauungsplanentwurf wurde am 20. JANUAR 2022 von der Gemeindevertretung als Grundlage für die öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und die Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB gebilligt.

Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans mit Stand ____ 202__ wurde vom ____ 202__ bis zum ____ 202__ öffentlich ausgelegt. Ort und Dauer der Auslegung sowie die Änderung des Geltungsbereichs wurden durch Veröffentlichung im Amtsblatt Nr. ** vom ____ 202__ bekannt gemacht. Bis zum ____ 202__ gingen ** Stellungnahmen mit Anregungen zum aus gelegten Bebauungsplanentwurf bei der Gemeindeverwaltung ein.

Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Die Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte gemäß § 4a Abs. 2 BauGB zeitgleich mit der öffentlichen Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB. Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich durch die Planung berührt werden kann, wurden mit Schreiben vom ____ 202__ von der Planung unterrichtet und zur Stellungnahme zum Entwurf des Bebauungsplans mit Stand ____ 202__ aufgefordert. Bis zum ____ 202__ gingen ** Behördenstimmungen bei der Gemeindeverwaltung ein.

Abwägungs- und Festsetzungsbeschluss

Die im Rahmen der öffentlichen Auslegungen vorgetragenen Anregungen sowie die Stellungnahmen der beteiligten Behörden und Träger öffentlicher Belange wurden von der Gemeindevertretung Schipkau in öffentlicher Sitzung am ____ 202__ behandelt. In der gleichen Sitzung wurde der Bebauungsplan in der Fassung vom ____ 202__ als Satzung beschlossen. Die Begründung wurde gebilligt.

Ausfertigung, öffentliche Bekanntmachung

Der Bebauungsplan wurde am ____ 202__ ausfertigt und ist durch ortsübliche Bekanntmachung im Amtsblatt Nr. ** vom ____ 202__ in Kraft getreten.

7 RECHTSGRUNDLAGEN

BauGB – Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I Nr. 72 vom 10.11.2017 S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes 10. September 2021 (BGBl. I Nr. 63 vom 14.09.2021, S. 4147)

BauNVO – Baunutzungsverordnung - Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I Nr. 75 vom 29.11.2017 S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I Nr. 33 vom 22.06.2021, S. 1802)

PlanZV – Planzeichenverordnung - Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes vom 18. Dezember 1990 (BGBl. I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I Nr. 33 vom 22.06.2021, S. 1802)

BbgBO – Brandenburgische Bauordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 2018 (GVBl. I Nr. 39 vom 19.12.2018 S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 9. Februar 2021 (GVBl.I/21, [Nr. 5])

BBodSchG – Bundes-Bodenschutzgesetz Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. März 1998, zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I Nr. 9 vom 03.03.2021 S. 306)

BImSchG – Bundes-Immissionsschutzgesetz Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. Nr. 25 vom 27.05.2013, S. 1274), zuletzt geändert durch den Artikel 1 des Gesetzes vom 24. September 2021 (BGBl. I Nr. 69 vom 29.09.2021, S. 4458)

BNatSchG – Bundesnaturschutzgesetz Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege vom 29. Juli 2009 (BGBl. I Nr. 51 vom 06.08.2009, S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I Nr. 59 vom 30.08.2021, S. 3908)

Quellen

- /1/ Land Brandenburg. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.) (2007): Landesentwicklungsprogramm 2007. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsprogramm/> [letzter Zugriff am 10.01.2022].
- /2/ Land Brandenburg. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (Hrsg.) (2019): LEP HR – Festlegungskarte. URL: <https://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplaene/lep-hr/lep-hr-festlegungskarte-895053.php> [letzter Zugriff am 10.01.2022].
- /3/ LMBV (2022): Geoportal. URL: <https://lmbv.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=64068d71103d40a9a0a07f6b0682db1c> [letzter Zugriff am 10.01.2022].
- /4/ Regionale Planungsgemeinschaft Lausitz-Spreewald (Hrsg.) (2020): Sachlicher Teilregionalplan "Grundfunktionale Schwerpunkte". URL: <https://region-lausitz-spreewald.de/de/regionalplanung/teilplaene/artikel-sachlicher-teilregionalplan-grundfunktionale-schwerpunkte.html> [letzter Zugriff am 10.01.2022].
- /5/ Schlegel Dr.Spiekermann GmbH & Co. (1997): Bebauungsplan „Lausitz Ring“