

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e - Trasse Potsdamer Stammbahn, hier: Erläuterungen zu den Vorentwürfen (DS-Nr. 135/15)

Planungsgegenstand, Veranlassung, Ziel und Zweck der Planung

Gegenstand der Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e sind die im Kleinmachnower Gemeindegebiet gelegenen Abschnitte der zurzeit stillliegenden Trasse der „Potsdamer Stammbahn“.

Bei der „Potsdamer Stammbahn“ handelt es sich um die erste Eisenbahnstrecke in Brandenburg. Sie wurde 1838 als Verbindung zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. Nachdem die Strecke im April 1945 durch Sprengung der Brücke über den Teltowkanal und Abbau der Gleise zwischen Griebnitzsee und Düppel (Karl-Marx-Straße/Adam-Kuckhoff-Platz) als Reparationsleistungen unterbrochen war, fuhr ab 1. Dezember 1945 nur noch Pendelzüge zwischen Düppel und Bahnhof Zehlendorf.

Nach dem Bau der Berliner Mauer 1961 wurde der Pendelbetrieb zwischen Zehlendorf und Düppel zwar weitergeführt. Da die Strecke aber auf West-Berliner Gebiet lag, war sie für die Kleinmachnower Bevölkerung nicht mehr zugänglich. Pendler in den Ostteil Berlins mussten nun den Umweg über den südlichen Berliner Eisenbahn-Außenring oder über Buslinien bis zum S-Bahnhof Schönefeld nehmen.

1980 wurde der Bahnbetrieb auf dem Abschnitt Zehlendorf–Düppel eingestellt. Seither verfallen die baulichen Anlagen.

Nach der Wende 1989/90 entstanden erste Pläne zur Wiedereröffnung der Potsdamer Stammbahn. In einer Untersuchung zu ihrer verkehrlichen Bedeutung wird ausgeführt: *„Durch den Wiederaufbau ... können die Bahnlinien [1] Magdeburg – Potsdam – Berlin, [2] Dessau – [Bad] Belzig – Potsdam – Berlin und [3] Jüterbog – Treuenbrietzen - Beelitz – Potsdam direkt mit dem ... Nord-Süd-Fernbahntunnel verbunden werden. Es entsteht eine durchgehende Verbindung von den vorgenannten Strecken zu den südwestlichen Bezirken Berlins. Die direkte Erreichbarkeit des Potsdamer Platzes und des Lehrter Bahnhofes [Berlin Hbf] aus dem Südwesten Berlins und dem anliegenden Brandenburg über den Nord-Süd-Fernbahntunnel kann ... in zahlreichen Direktverbindungen ... geschaffen werden.“*¹

Konkrete Schritte zur Wiederinbetriebnahme wenigstens auf Teilabschnitten (z.B. S-Bf. Zehlendorf – Europarc Dreilinden) blieben aber bisher aus. Entscheidungen darüber fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Letztere müssten u. a. ein entsprechendes Zugangebot bei der Deutschen Bahn AG (DB AG) bestellen.

¹ ETC Transport Consultants, Grunderneuerung der Strecke 6177 (Potsdamer Stammbahn), Grundsätzliche Überlegungen im Vorfeld von Detailplanungen, Berlin, 1998

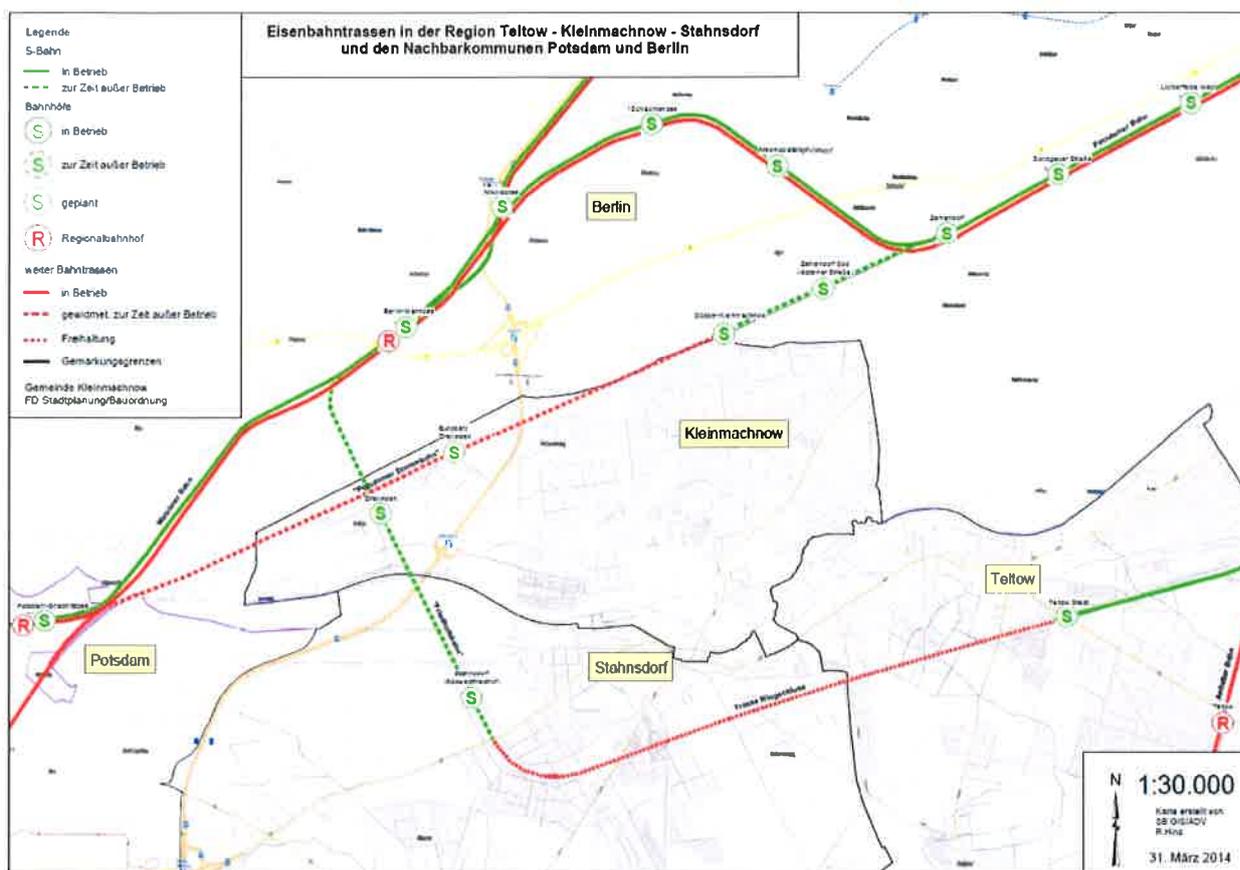


Abb. 1: Eisenbahntrassen in der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (Übersichtskarte, Maßstab im Original: 1 : 30.000)

Nachdem die DB AG kürzlich Flächen der „Friedhofsbahn“ (vgl. Abb. 1) zum Verkauf ausgeschrieben hat, wird auch für die Flächen der Potsdamer Stammbahn eine ähnliche Entwicklung wahrscheinlich. Im Falle der Veräußerung könnte ein künftiger privater Eigentümer die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken beantragen. Nach Freistellung wäre die Fläche im Rahmen der planungsrechtlichen Möglichkeiten auch baulich nutzbar und der Wiederaufbau der Eisenbahnverbindung auf Kleinmachnow Gebiet realistisch kaum noch umsetzbar.

Die Gemeindevertretung hat deshalb am 15.05.2014 beschlossen, für die Eisenbahntrassen im Gemeindegebiet vorsorglich Bebauungsplan-Verfahren einzuleiten.

Zielstellung ist es, mit diesen Bebauungsplänen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Sicherung der Grundstücke im Trassenbereich zu schaffen und damit die mögliche Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Potsdam Hauptbahnhof / Griebnitzsee und Berlin-Zehlendorf / Potsdamer Platz / Berlin Hbf als umweltfreundliche Alternative zum Motorisierten Individualverkehr abzusichern. Zu diesem Zweck sollen einer Wiederinbetriebnahme entgegenstehende Entwicklungen ausgeschlossen werden und die Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden.

Mit den Bebauungsplänen will die Gemeinde handlungsfähig bleiben, wenn der rechtliche Status der Grundstücke im Trassenbereich eine bauliche Nutzung nicht (mehr) ausschließen sollte.

Der in Kleinmachnow gelegene Trassenabschnitt hat eine Länge von knapp 5 km, seine Breite beträgt überwiegend 50 m. Die fünf Bebauungsplan-Gebiete haben insgesamt eine Fläche von etwa 26,5 ha. Das Bebauungsplan-Gebiet KLM-BP-048-c nördlich des Gewerbegebiets Europarc umfasst zusätzlich zur Trasse auch eine Fläche, auf der in unmittelbarer Nähe dieses Gewerbeortes die Anlage eines neuen Bahnhofes ermöglicht werden soll.

Bauordnungsrechtliche Situation

Teile der für den Eisenbahnbetrieb nicht benötigten Flächen der Potsdamer Stammbahn, die unmittelbar an die Wohngebiete „Musikerviertel“ und „Sommerfeldsiedlung“ anschließen, hat die DB AG vor allem an Eigentümer bzw. Nutzer der (Wohn-)Grundstücke nördlich der Straße „An der Stammbahn“ verpachtet. Dies betrifft die B-Plan-Gebiete KLM-BP-048-d und KLM-BP-48-e. Die Verpachtung von Flächen ist teilweise bereits vor dem 2. Weltkrieg, also noch zu Zeiten des Bahnbetriebs, erfolgt. Die gepachteten Flächen erstrecken sich maximal 20 m auf die stillliegende Bahntrasse und werden überwiegend als Erweiterung des Hausgartens (Grabeland, Nutzgarten, Freizeittfläche) genutzt.

Soweit der Gemeinde bekannt, ist in den dazu bestehenden Miet- und Pachtverträgen mit der DB AG festgelegt, dass *„auf dem Grundstück ... vom Pächter keine Lauben, Wasserleitungen und Stromversorgungen hergestellt werden“* dürfen. *„Für die Errichtung von Schuppen, Ställen und sonstigen baulichen Anlagen ist die schriftliche Zustimmung [der DB AG] ... erforderlich.“* (Vertragsmuster A, § 5 Abs. 1)

In anderen Verträgen wird präzisiert: *„Die für die Errichtung und Nutzung der Mietsache ... nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften (z.B. Abfallgesetz, Landesbauordnung, ..., Wasser- und Immissionsschutzgesetze) erforderlichen Genehmigungen usw. hat der Mieter einzuholen.“* (Vertragsmuster B, § 3 Abs. 1) Außerdem darf *„der Mieter ... ungeachtet der öffentlich-rechtlichen Genehmigungen ... nur nach Vereinbarung mit der DB AG ... auf der Mietsache Bauten und/oder Anlagen zum Zwecke der Freizeitgestaltung errichten. ...“* (ebd., § 8 Abs. 1).

Im Laufe der Jahre wurden offenbar bauliche Anlagen auf der Bahnfläche errichtet. Im Frühjahr/Sommer 2015 nahm der Landkreis Potsdam-Mittelmark, Untere Bauaufsichtsbehörde eine Nachbaranzeige wegen einer Grundstückseinfriedung jedenfalls zum Anlass, die Situation im Trassenbereich insgesamt zu überprüfen. Es erfolgte eine Bestandsaufnahme der bestehenden baulichen Anlagen und die Anhörung der jeweiligen Nutzer bzw. Eigentümer mit der Ankündigung einer Beseitigungsanordnung.

Die vom Landkreis eingeleiteten bauordnungsrechtlichen Verfahren dauern noch an und haben die Anwohnerschaft nördlich der Straße An der Stammbahn verunsichert.

Bauplanungsrechtliche Situation

Im Flächennutzungsplan Kleinmachnow (FNP, vgl. Abb. 3) ist die Trasse der Potsdamer Stammbahn seit erstmaligen Inkrafttreten des FNP am 05.01.2000 unverändert als „Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“ vermerkt.



Abb. 3: Flächennutzungsplan Kleinmachnow, Auszug (Maßstab im Original: 1 : 10.000)

Seit 27.09.2013 verfügt die Gemeinde Kleinmachnow über eine wirksame Satzung gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BauGB (Klarstellungssatzung, vgl. Abb. 4). Mit ihr soll gewährleistet werden, dass für alle in ihrem Geltungsbereich liegenden Grundstücke Rechtssicherheit über die anzuwendende Beurteilungsvorschrift bei der Prüfung der planungsrechtlichen Zulässigkeit eines Vorhabens besteht. Bauvorhaben lassen sich dann eindeutig und ohne zusätzlichen Aufwand auf der Grundlage von § 34 Baugesetzbuch (BauGB) prüfen.



Abb. 4: Klarstellungssatzung v. 27. September 2013, Auszug (Maßstab im Original: 1 : 10.000)

Die Grundstücke der Potsdamer Stammbahn liegen im Außenbereich (§ 35 BauGB), sie werden deshalb nicht von der Satzung erfasst.

Der äußerste östliche Teil des B-Plan-Gebietes KLM-BP-048-e ist bereits Bestandteil des rechtswirksamen Bebauungsplanes KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“. Dieser übernimmt für die in seinem Geltungsbereich gelegenen Teilflächen der Flurstücke 2038 und 2042 der Flur 8 die Trasse der Potsdamer Stammbahn nachrichtlich. Es ist beabsichtigt, diesen Teil des Bebauungsplanes KLM-BP-043 durch Festsetzung des Bebauungsplanes KLM-BP-048-e zu ersetzen.

Übergeordnete Planungen und Fachplanungen

Im Juni 2014 hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin (GL) mitgeteilt, dass den angezeigten Planungsabsichten Ziele der Raumordnung nicht entgegenstünden: Die B-Plan-Gebiete KLM-BP-048-b bis -048-e gehören zum im LEP B-B festgelegten Gestaltungsraum Siedlung, in dem zwar eine Siedlungsflächenentwicklung in Form von Bauflächen / Baugebieten erfolgen kann, aber nicht zwingend muss.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-048-a befindet sich dagegen im festgelegten Freiraumverbund. Dieser wird nach Angaben der GL durch eine reine Flächensicherung nicht beeinträchtigt.

Ausdrücklich begrüßt werden die Planungsabsichten von der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming (RPG) in ihrer Stellungnahme vom 17. Juni 2014: *„Die Trassensicherung ehemaliger Bahnstrecken mit Personenverkehr liegt im Interesse der Region, auch wenn gegenwärtig dazu keine raumordnerischen Festsetzungen erfolgen. Die Sicherungsabsicht wird daher begrüßt und unterstützt.“*

Die Plangebiete westlich der Autobahn und der zur Flur 1 gehörige Teil des Bebauungsplans KLM-BP-048-d befinden sich innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Parforceheide“.

Der am 30. Oktober 2015 in Kraft getretene Regionalplan Havelland-Fläming 2020 stellt in seiner Festlegungskarte die Plangebiete östlich der Bundesautobahn A 115 als Vorzugsraum Siedlung dar. Die Plangebiete westlich der Autobahn gehören zur Freiraumkategorie „empfindliche Teilräumen der regionalen Landschaftseinheiten“. Dies entspricht der Planungssystematik, dass die „empfindlichen Teilräume regionaler Landschaftseinheiten“ auch alle festgesetzten Landschaftsschutzgebiete umfassen.

Planinhalt

Auch wenn konkrete Schritte zur Wiederinbetriebnahme zurzeit nicht zu erkennen sind und die Zuständigkeit dazu nicht bei der Gemeinde liegt, ist es im Sinne einer vorausschauenden und zukunftsorientierten Ortsplanung erforderlich, die Trasse der Potsdamer Stammbahn so zu sichern, dass die spätere Wiederinbetriebnahme ohne unnötige Hemmnisse möglich wird. Ziel der verbindlichen Bauleitplanung ist es, dass die erfassten Flächen von Nutzungen und baulichen Anlagen freigehalten werden, die künftigen Bahnbetriebszwecken grundsätzlich entgegenstehen. Dies umfasst insbesondere Gebäude, aber auch sonstige bauliche Entwicklungen, wie beispielsweise die Anlage eines asphaltierten Fahrradschnellweges, die die Chance für eine Wie-

derinbetriebnahme der Bahnstrecke verringern oder gar unmöglich machen würden.

Dabei wird differenziert zwischen den Gebietsteilen, die bereits seit Jahrzehnten von privaten Pächtern als Gartenland genutzt werden, und den übrigen, nicht privat auf diese Weise genutzten Flächen. Die Nutzung als Gartenland soll auch weiterhin ermöglicht werden, allerdings weitgehend ohne bauliche Entwicklungen. Dies betrifft nur Teilflächen der Bauungspläne KLM-BP-048-d und -048-e.

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-c

Die Geltungsbereiche der Bauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-c werden vollständig als Flächen, die von Bauung freizuhalten sind, mit der Nutzung „zukünftige Trasse S-/ Regionalbahn“ festgesetzt. Durch diese Festsetzung sollen für den Fall, dass das Fachplanungsrecht nicht (mehr) greift, bauliche und sonstige (Fehl-)Entwicklungen ausgeschlossen und die Flächen für eine Bahnverbindung durch einen anderen Vorhabenträger freigehalten werden. Eine Festsetzung als Fläche für Bahnanlagen ist durch die Gemeinde nicht möglich, da Bahnanlagen Planfeststellungsverfahren bedürfen, die durch einen Bauungsplan nicht ersetzt werden können, und damit nicht der kommunalen Planungshoheit zugänglich sind.

Da davon auszugehen ist, dass nicht nur Gebäude, sondern auch andere bauliche Anlagen, wie beispielsweise befestigte Wege, die Zielstellung, die Stammbahn wieder in Betrieb zu nehmen, gefährden bzw. deren Umsetzung erschweren, werden bauliche Anlagen jeder Art und Größenordnung innerhalb dieser Plangebiete ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird in diese Bauungspläne das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Parforceheide“ nachrichtlich übernommen. Obwohl gemäß Schutzgebietsverordnung² die Anlage von Verkehrswegen verboten ist, so gilt dies nicht für bloße Freihalteflächen für in Aussicht genommene Trassen. Diese sind mit der Schutzgebietsverordnung vereinbar.

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-d und -048-e

Innerhalb der B-Plan-Gebiete KLM-BP-048-d und -048-e werden die Festsetzungen differenziert: Für die innerhalb des LSG „Parforceheide“ gelegenen Flächen der Flur 1 im Geltungsbereich des Bauungsplans KLM-BP-048-d und darüber hinaus für die unverpachteten Flächen in beiden Plangebieten erfolgt ebenfalls eine Festsetzung als von Bauung freizuhaltende Flächen mit der Nutzung „zukünftige Trasse S-/ Regionalbahn“ einschließlich des Ausschlusses sämtlicher baulicher Anlagen.

Auf den Flächen, die bereits seit Jahrzehnten – teilweise auch parallel zum Bahnbetrieb – als Grabe- und Gartenland verpachtet sind, soll diese Nutzung zumindest bis zu einer weiteren Konkretisierung der Planungen für eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke weiterhin möglich sein, allerdings ohne bauliche Entwicklungen, die die Wiederinbetriebnahme behindern oder erschweren würden.

Festgesetzt werden deshalb angrenzend an die Wohngrundstücke An der Stammbahn 11 bis

² Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ vom 12. November 1997 (GVBl. II/97, [Nr. 34], S. 862, zuletzt geändert durch Artikel 9 der Verordnung vom 29. Januar 2014 (GVBl. II/14, [Nr. 05])

207 – ungerade Hausnummern – in einer Tiefe von 20 m Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, mit der Nutzung „Grabeland³ / Nutzgarten“. Dies entspricht in etwa der derzeitigen Nutzung und den Inhalten der der Gemeinde bekannten Pachtverträge.

An baulichen Anlagen sind lediglich Einfriedungen zulässig, damit die Pächter ihrem berechtigten Interesse, ihre privat genutzten Flächen gegenüber den öffentlich zugänglichen Flächen abzugrenzen, nachkommen können. Aus Gründen des Orts- und Landschaftsbildes sowie zur Wahrung des Biotopverbundes sollen allerdings nur offene Einfriedungen wie z. B. Zäune, die eine optische und tatsächliche Durchlässigkeit aufweisen und eine Höhe von 2,0 m nicht überschreiten, zugelassen werden. Diese ortsüblichen Einfriedungen sind außerdem in der Regel im Bedarfsfall einfacher zurückzubauen.

Im Zuge der Konkretisierung der Planung bzw. der erneuten Planfeststellung ist dann zu prüfen, welche Flächen für den Bahnbetrieb notwendig sind. Auf diese Weise kann ein Kompromiss zwischen den öffentlichen und den privaten Belangen hergestellt werden.

[wird in den weiteren Bebauungsplan-Verfahren ergänzt]

³ Gemäß Begriffsbestimmung in § 1 Abs. 2 Nr. 5 Bundeskleingartengesetz (BKleingG) handelt es sich bei Grabeland um ein Grundstück, das nur mit einjährigen Pflanzen bestellt werden darf.