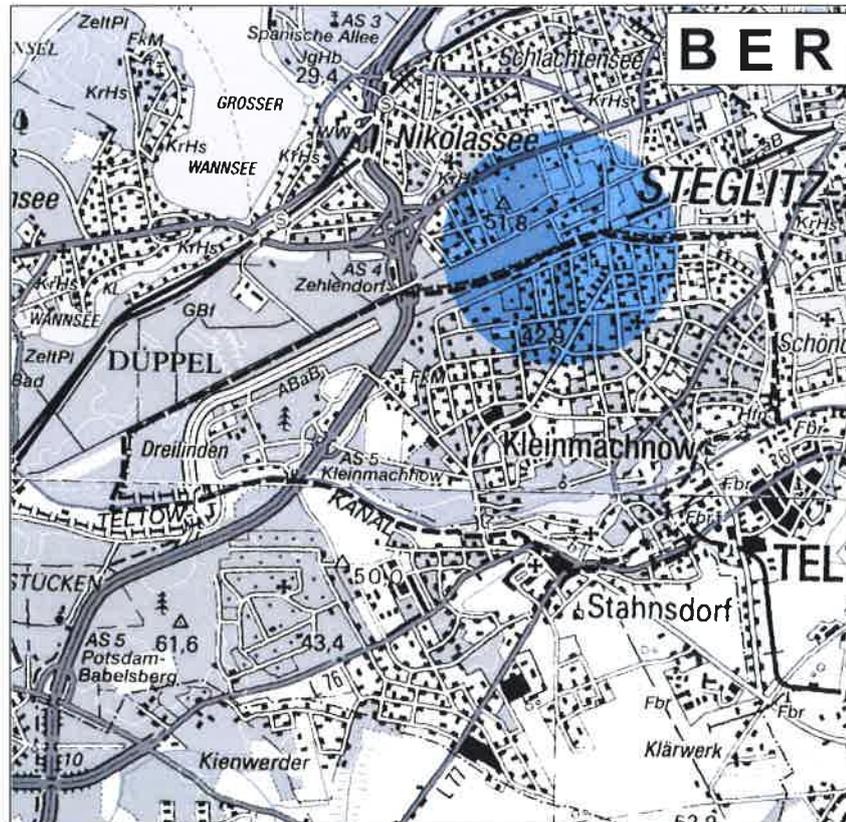


Gemeinde Kleinmachnow



Bebauungsplan KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeldsiedlung“

- Begründung -

Stand 12. Juni 2017
(Satzung - vorläufige Fassung)

Impressum

Auftraggeber:



Gemeinde Kleinmachnow
- FB Bauen/Wohnen -
Adolf-Grimme-Ring 10
14532 Kleinmachnow

Auftragnehmer:



Stadtplanung B. Krause
Neue Bahnhofstraße 9-10
10245 Berlin
Tel. (030) 97 00 23 15

Verfasser:

Bettina Krause
Florian Krawen

Stand: 12. Juni 2017 – Sitzung (vorläufige Fassung)

INHALTSVERZEICHNIS

I.	PLANUNGSGEGENSTAND	1
I.1.	Veranlassung und Erforderlichkeit	1
I.1.1.	Veranlassung, Ziel und Zweck	1
I.1.2.	Erforderlichkeit	2
I.2.	PLANGEBIET UND GELTUNGSBEREICH	3
I.2.1.	Kurzcharakteristik des Plangebietes	3
I.2.2.	Historische Entwicklung	6
I.2.3.	Planerische Ausgangssituation, rechtliche Rahmenbedingungen.....	10
I.2.3.1	Landes- und Regionalplanung	10
I.2.3.2	Flächennutzungsplanung	13
I.2.3.3	Verbindliche Bauleitplanung.....	14
I.2.3.4	Klarstellungssatzung	14
I.2.3.5	Planfestgestellte Bahnflächen	15
I.2.3.6	Wald	15
I.2.3.7	Wasserschutzgebiet Kleinmachnow.....	16
I.2.4.	Denkmalschutz	16
I.2.5.	Altlasten / Kampfmittelbelastung	17
II.	UMWELTBERICHT	18
II.1.	EINLEITUNG.....	18
II.1.1.	Anlass, Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes.....	18
II.1.2.	Übergeordnete Gesetze und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung.....	18
II.1.2.1	Fachgesetze	18
II.1.2.2	Fachplanungen	20
II.1.3.	Örtliche Planungen.....	21
II.2.	BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN	21
II.2.1.	Bestandsaufnahme	21
II.2.1.1	Naturräumliche Gliederung, Geologie, Boden	21
II.2.1.2	Wasser.....	22
II.2.1.3	Klima / Lufthygiene.....	23
II.2.1.4	Arten (Tiere und Pflanzen) / Biotope.....	23
II.2.1.5	Schutzgebiete und Objekte nach Naturschutzrecht	24
II.2.1.6	Gestaltstrukturen und Freiraumsituation.....	25
II.2.2.	Prognose, Konflikte	26
II.2.3.	Geplante Vermeidungs-, Verringerungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	27
II.2.4.	In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten.....	28
II.3.	ZUSÄTZLICHE ANGABEN.....	29
II.3.1.	Beschreibung der technischen Verfahren der Umweltprüfung, Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf.....	29
II.3.2.	Geplante Maßnahmen zur Überwachung	29
II.4.	ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE, NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG.....	29
III.	PLANINHALT	31
III.1.	ENTWICKLUNG DER PLANUNGSÜBERLEGUNGEN.....	31
III.2.	INTENTIONEN DES PLANES	34
III.2.1.	Nutzungskonzept.....	34
III.2.2.	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan	35
III.2.3.	Inanspruchnahme von Wald.....	36
III.2.4.	Abwägung der Ergebnisse des Gutachtens zur Eingriffs- und Ausgleichsbewertung	37
III.3.	ABWÄGUNG, BEGRÜNDUNG DER EINZELNEN FESTSETZUNGEN	37
III.3.1.	Von Bebauung freizuhaltende Fläche.....	37
III.3.2.	Nachrichtliche Übernahmen.....	38
III.3.2.1	Planfestgestellte Bahnanlagen.....	39

III.3.2.2	Wasserschutzgebiet Kleinmachnow.....	39
III.3.2.3	Gehölzschutzsatzung.....	39
III.3.2.4	Satzung über die Versickerungspflicht von Niederschlagswasser.....	40
III.4.	FLÄCHENBILANZ.....	40
IV.	AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS.....	40
IV.1.	STADTPLANERISCHE AUSWIRKUNGEN.....	40
IV.2.	AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT.....	41
IV.3.	SOZIALE AUSWIRKUNGEN.....	41
IV.4.	AUSWIRKUNGEN AUF DIE INFRASTRUKTUR.....	42
IV.5.	FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN.....	42
IV.6.	PERSONALWIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN.....	42
V.	VERFAHREN.....	43
V.1.	Verlauf des Bebauungsplan-Verfahrens.....	43
V.2.	Tabellarische Übersicht.....	44
VI.	RECHTSGRUNDLAGEN.....	45
VII.	ANHANG.....	47
VII.1.	Abkürzungsverzeichnis.....	47
VII.2.	Quellenverzeichnis.....	48

I. PLANUNGSGEGENSTAND

I.1. VERANLASSUNG UND ERFORDERLICHKEIT

I.1.1. Veranlassung, Ziel und Zweck

Gegenstand der Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e sind die im Kleinmachnower Gemeindegebiet gelegenen Abschnitte der stillliegenden Trasse der „Potsdamer Stammbahn“. Der Bebauungsplan KLM-BP-048-e umfasst den nördlich der „Sommerfeldsiedlung“ gelegenen Abschnitt dieser Trasse bis zur östlichen Gemeindegrenze.

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, fuhren ab 1. Dezember 1945 nur noch Pendelzüge zwischen Düppel und Bahnhof Zehlendorf. (Siehe auch Kapitel I.2.2, S. 6)

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. (Siehe auch Kapitel I.2.2)

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. Konkrete Schritte zur Wiederinbetriebnahme wenigstens auf Teilabschnitten (z. B. S-Bahnhof 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.

Nachdem die DB AG kürzlich Flächen der „Friedhofsbahn“ (vgl. Abb. 1) verkauft hat, kann auch für die Flächen der Potsdamer Stammbahn eine ähnliche Entwicklung nicht ausgeschlossen werden. 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 Kleinmachnower Gebiet realistisch kaum noch umsetzbar.

Die Gemeindevertretung von Kleinmachnow hat deshalb am 15.05.2015 beschlossen, für die Eisenbahntrassen im Gemeindegebiet vorsorglich Bebauungsplanverfahren einzuleiten.

Zielstellung ist es, mit diesen Bebauungsplänen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die 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 Hauptbahnhof als umweltfreundliche Alternative zum Motorisierten Individualverkehr abzusichern. Zu diesem Zweck sollen der Wiederinbetriebnahme entgegenstehende Entwicklungen ausgeschlossen werden und die Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden.

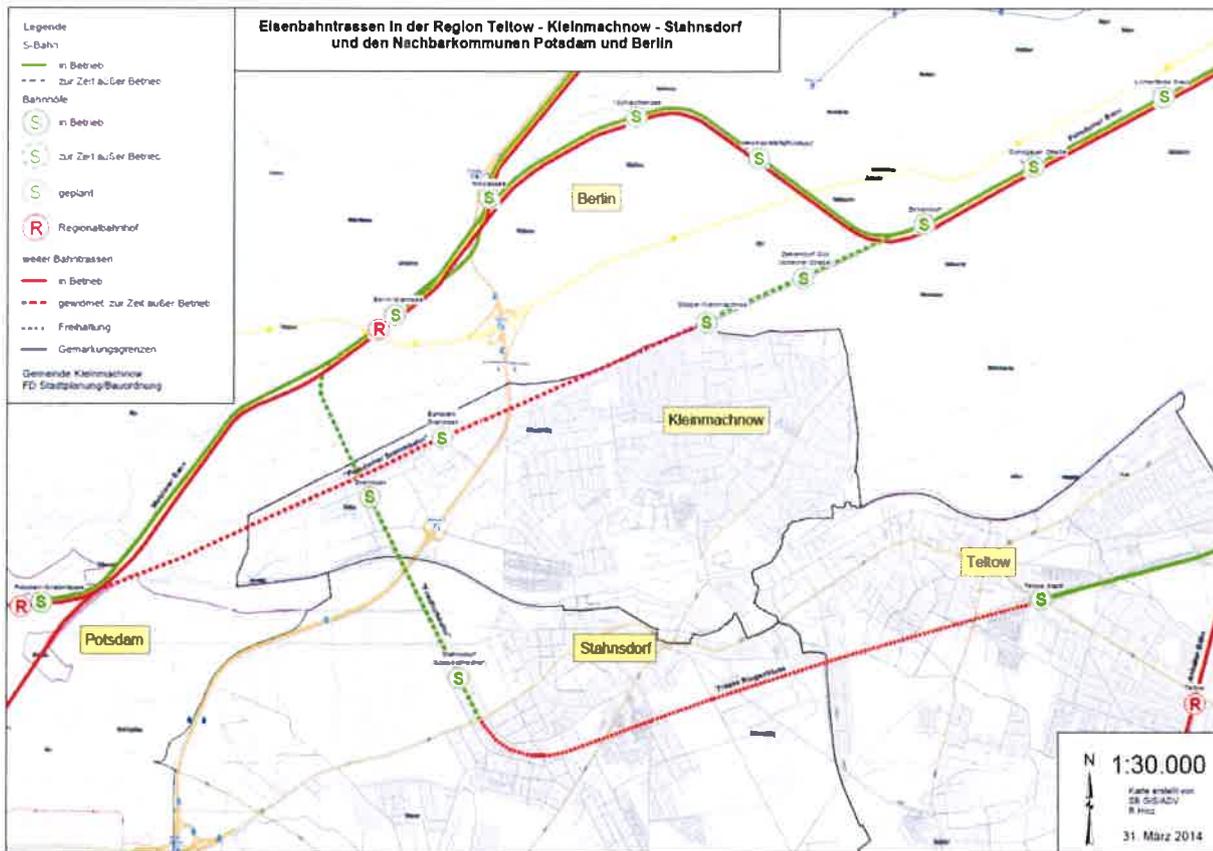


Abb. 1: Übersicht über die Eisenbahntrassen in der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf

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

Da der Bebauungsplan KLM-BP-048-e auch von der DB AG an private Nutzer verpachtete Gartenflächen umfasst, soll der Bebauungsplan in diesem Zusammenhang bestehende Rechtsunsicherheiten hinsichtlich Nutzbarkeit und Bebaubarkeit dieser Flächen beseitigen.

Zur besseren Handhabbarkeit aufgrund des teilweise unterschiedlichen Regelungsbedarfs (in den östlichen Teilbereichen sind Festsetzungen zu baulichen Anlagen wie z. B. Zäunen zu treffen) und zum Teil verschiedener Rahmenbedingungen im Bereich der Trasse und auf angrenzenden Flächen (Landschaftsschutzgebiet, Wasserschutzgebiet, Baugebiet etc.) erfolgt eine Gliederung der Eisenbahnstrecke in 5 Bebauungspläne, KLM-BP-048-a bis -048-e.

1.1.2. Erforderlichkeit

Zur Umsetzung der genannten Zielstellung ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Nur mit einem Bebauungsplan hat die Gemeinde im Falle einer Entwidmung von Bahnflächen eine ausreichende planungsrechtliche Grundlage, um eine bauliche oder sonstige Entwicklung auf diesen Flächen vorzubeugen, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erschweren oder gar unmöglich machen würde.

Dazu ist ein einfacher Bebauungsplan ausreichend. Im Unterschied zum qualifizierten Bebauungsplan enthält dieser nicht die für einen qualifizierten Bebauungsplan mindestens erforderlichen Festsetzungen zur Art und zum Maß der baulichen Nutzung, zu den überbaubaren Grundstücksflächen und zu den örtlichen Verkehrsflächen.

Da die wenigen vorgesehenen Regelungsinhalte außerdem eindeutig textlich bestimmt und verortet werden können, ist auch eine Planzeichnung mit zeichnerischen Festsetzungen nicht erforderlich. Der Bebauungsplan kann deshalb als Textbebauungsplan aufgestellt werden.

I.2. PLANGEBIET UND GELTUNGSBEREICH

I.2.1. Kurzcharakteristik des Plangebietes

Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e umfassen sämtliche auf Kleinmachnower Gemeindegebiet gelegenen Abschnitte der zurzeit stillliegenden Trasse der Potsdamer Stammbahn.

Diese verläuft ganz im Norden der Gemeinde, in unmittelbarer Nähe zur Berliner Stadtgrenze und erstreckt sich zwischen dem bereits auf Berliner Stadtgebiet gelegenen ehemaligen Bahnhof Düppel-Kleinmachnow im Osten und der Berliner Ortschaft Kohlhasenbrück (Ortsteil Wannsee), ebenfalls im Bezirk Steglitz-Zehlendorf, im Westen.

Trotz Abbau der Gleise zwischen Griebnitzsee und Düppel und ihrer späteren teilweisen Nutzung durch DDR-Grenzanlagen ist die Strecke heute zwar teilweise von Pflanzen überwuchert, doch im Verlauf überwiegend noch an der Topografie ablesbar. Lediglich im Bereich der 1969 hierher verlegten Bundesautobahn A 115 sind die Reste vollständig zurückgebaut, so dass die Führung der Bahnstrecke nicht mehr ersichtlich ist. Ursprünglich querte die Stammbahn die BAB rund 2 km weiter westlich, wo die alten Brücken erhalten geblieben sind. Gegenwärtig werden Teile der Trasse von Spaziergängern und Wanderern genutzt.

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.

Der Geltungsbereich des B-Plans KLM-BP-048-e umfasst, wie bereits erwähnt, den östlichsten Teil. Dieser liegt im Nordosten der Gemeinde und erstreckt sich entlang der Sommerfeldsiedlung von der Grenze zwischen den südlich gelegenen Grundstücken An der Stammbahn Nr. 159 und Nr. 161 im Westen bis zur Karl-Marx-Straße an der Gemeindegrenze zum Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin im Osten. Die südliche Grenze des Geltungsbereichs bilden die bebauten Grundstücke An der Stammbahn Nr. 7 bis Nr. 159 (ungerade Hausnummern) und ganz im Osten der Parkplatz an der Karl-Marx-Straße. Nördlich grenzt teilweise direkt das Berliner Stadtgebiet an, teilweise liegen aber auch bis zu 3 Meter Wald zwischen Geltungsbereichs- und Gemeindegrenze. Der Geltungsbereich umfasst insgesamt eine Fläche von 5,26 ha. Seine mittlere Längsausdehnung beträgt etwa 1.050 m bei einer Tiefe von überwiegend ca. 50 m.

Die zurzeit stillliegende Trasse weist im nördlichen Teil überwiegend Waldbaumbestand auf, im südlichen Teil erfolgt überwiegend eine private Gartennutzung. Diese nicht für den Eisenbahnbetrieb benötigten Teilflächen der Potsdamer Stammbahntrasse hat die DB AG an Eigentümer bzw. Nutzer der anschließenden (Wohn-)Grundstücke verpachtet. 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 jetzt stillliegende Bahntrasse und werden überwiegend als Erweiterung des Hausgartens (Grabeland, Nutzgarten, Freizeifläche) genutzt. Dort befinden sich auch einzelne bauliche Anlagen, insbesondere in Form von Einfriedungen, mit denen die als Garten genutzten Flächen abgegrenzt werden.



Abb. 2: Einfriedungen unterschiedlicher Art im Bereich der Stammbahntrasse

Im Frühjahr/Sommer 2015 nahm der Landkreis Potsdam-Mittelmark, Untere Bauaufsichtsbehörde eine Nachbaranzeige wegen einer Grundstückseinfriedung 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.

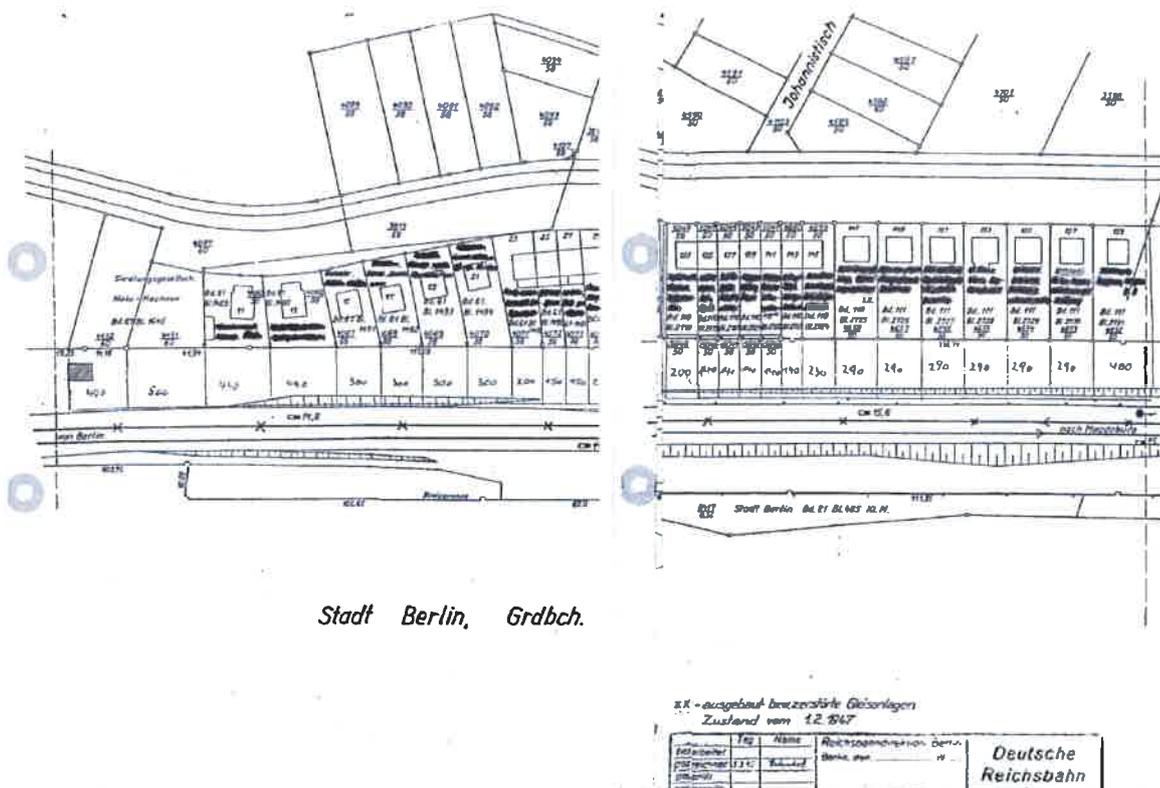


Abb. 3: Karte v. 05.03.1945 / 01.02.1947, Auszüge gesüdet, links: westlich Adam-Kuckhoff-Platz und rechts: nördlich Johannistisch (ohne Maßstab)¹

Im gesamten Trassenabschnitt verläuft außerdem nördlich der Gärten ein unbefestigter Wanderweg von bis zu mehreren Metern Breite. Die Höhenunterschiede zur Umgebung sind in diesem Trassenabschnitt unterschiedlich, aber insgesamt eher gering ausgeprägt.

¹ Quelle: Reichsbahn.



Abb. 4: Weg auf der stillliegenden Stammbahntrasse

An den Geltungsbereich schließen sich nördlich im westlichen Teil Waldflächen und im östlichen Teil, schon auf Berliner Stadtgebiet gelegen, eine Kleingartensiedlung an. Südlich des Plangebietes befindet sich überwiegend das Wohngebiet der „Sommerfeldsiedlung“; nur im äußersten Osten grenzt südlich ein Parkplatz an. Westlich des Geltungsbereichs setzt sich die Bahntrasse im Plangebiet KLM-BP-048-d fort, östlich grenzt die Karl-Marx-Straße an. Etwas weiter östlich auf Berliner Stadtgebiet befinden sich die stillliegenden Anlagen des Bahnhofs „Düppel-Kleinmachnow“.



Abb. 5: Stillliegende Bahnanlagen im ehemaligen Bahnhof „Düppel-Kleinmachnow“

Folgende Flurstücke der Flur 8 der Gemarkung Kleinmachnow befinden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans (Stand Liegenschaftskataster: 31.03.2014):

2, 4/2, 4/3, 5, 7/1, 7/2, 2035, 2036, 2037, 2038 tw., 2039, 2040, 2041, 2042 tw..

Mit Ausnahme des Flurstücks 4/3, das der Gemeinde Kleinmachnow gehört, befinden sich sämtliche Flurstücke im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG handelt es sich bei den in ihrem Eigentum befindlichen Flurstücken um planfestge-

stellte und gewidmete Bahnanlagen.

I.2.2. Historische Entwicklung

Bei der „Potsdamer Stammbahn“, deren stillliegende Trasse Gegenstand des Bebauungsplans ist, handelt es sich, wie bereits erwähnt, um die erste Eisenbahnstrecke in Preußen und in Brandenburg. Die von der privaten Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft errichtete Strecke wurde 1838 eröffnet. Sie war damit der „Stamm“ des preußischen Eisenbahnnetzes. Die Strecke führte vom Potsdamer Bahnhof in Berlin, der vor dem Potsdamer Tor lag, bis nach Potsdam. Einen Zwischenbahnhof gab es erst einmal nur in Zehlendorf; ab 1839 gab es dann mit Bahnhöfen in Schöneberg und Steglitz zwei weitere Haltepunkte.

Einen Haltepunkt in der Gemeinde Kleinmachnow gab es zunächst nicht. Dies ist logisch, da die Bahntrasse zwar das heutige Gemeindegebiet querte, das damals besiedelte Gebiet im „alten Dorf“ südlich des Machnower Sees aber weit von der Bahnstrecke entfernt lag.

Schritt für Schritt wurde die Stammbahn weiter ausgebaut, wobei sich Siedlungsentwicklung und Eisenbahnbau gegenseitig begünstigten. 1846 wurde die Strecke von der 1845 gegründeten Potsdamer-Magdeburger Eisenbahngesellschaft über Werder/Havel bis nach Magdeburg weitergeführt. Bis 1847 wurde die Stammbahnstrecke außerdem überwiegend zweigleisig ausgebaut.

Im Jahr 1874 nahm die (alte) Wannseebahn ihren Betrieb auf. Diese zweigt in Zehlendorf von der Stammbahn ab, um mit den Bahnhöfen Schlachtensee, Wannsee und Neubabelsberg (heute Griebnitzsee) weitere Gebiete für den Bahnverkehr zu erschließen. 1891 wurde die Strecke von Berlin–Potsdamer Bahnhof bis Bahnhof Zehlendorf um ein Gleispaar erweitert, um das aufgrund des starken Zuzugs in den Orten entlang der Strecke enorm gestiegene Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Diese „neue“ Wannseebahn war für den Vorortverkehr bestimmt, während die Stammbahn weiterhin den Fernverkehr bediente.

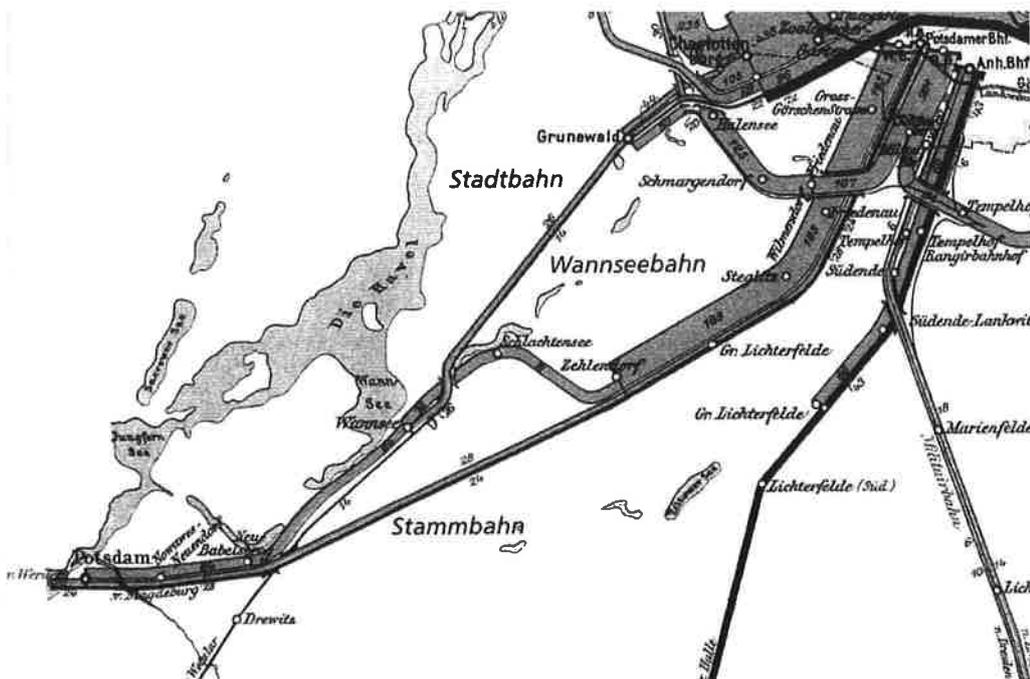


Abb. 6: Bahnstrecken mit Fahrgastzahlen um 1896²

² aus: Dittfurth, Udo, Der Ausbau der Stammbahn, in: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen

Ab 1909 verkehrten auf der Strecke auch so genannte „Bankierzüge“, die von der Wannseebahn auf die Stammbahn wechselten und dann vom Bahnhof Zehlendorf ohne Zwischenhalt bis Berlin–Potsdamer Bahnhof fuhren. Nach der Elektrifizierung des Abschnitts zwischen Zehlendorf und Berlin im Jahr 1933 benötigten diese für die genannte Strecke gerade einmal 10 Minuten, was eine erhebliche Fahrzeitverkürzung bedeutete.

Inzwischen hatten der Bau des Teltowkanals und der Schleuse Kleinmachnow in den Jahren 1901 bis 1906 und der steigende Wohnungsbedarf in der benachbarten Stadt Berlin zu einem Entwicklungsschub in Kleinmachnow geführt. Der Schwerpunkt der Entwicklung verlagerte sich dabei zunehmend von der südlichen auf die nördliche Seite des Machnower Sees. Siedlungsgesellschaften hatten das Land parzelliert, sodass es dort, unter anderem in der Nähe der Stammbahntrasse, zu einem starken Zuzug kam. Die Einwohnerzahl Kleinmachnows stieg von 944 im Jahr 1925 auf 5.900 im Jahr 1935 und 11.767 Einwohner im Jahr 1938.

Dieser Entwicklung Rechnung tragend wurde im Jahr 1939 der zwar auf Berliner Stadtgebiet, aber unmittelbar an der Grenze nach Kleinmachnow gelegene Bahnhof Düppel (Karl-Marx-Straße/Adam-Kuckhoff-Platz) eröffnet, sodass endlich auch die Kleinmachnower Bevölkerung an den Bahnverkehr angebunden wurde. Zwar war schon 1913 die Friedhofsbahn mit dem Kleinmachnower Haltepunkt Dreilinden eröffnet worden, dieser lag aber weit entfernt von den neuen Siedlungsgebieten am Teerofendamm.

Am Bahnhof Düppel hielten die Dampfvorortzüge, die im 30-Minuten-Takt nach Berlin bzw. in Richtung Potsdam, Werder und weiter nach Magdeburg fuhren. Geplant war außerdem ein weiterer Haltepunkt, und zwar westlich des Friedhofs und östlich des Schleusenwegs, zwischen den heutigen Straßen Brahmweg und Offenbachweg.³ Ausbauplanungen von 1941 sahen außerdem zusätzliche Gleise für die Fern- und die S-Bahn sowie einen weiteren Bahnhof im Kreuzungspunkt mit der Friedhofsbahn in Dreilinden vor.⁴ Der fortschreitende 2. Weltkrieg bedeutete jedoch das Ende dieser Planungen. Neben dem Bahnhof Düppel gab es allerdings zeitweise noch einen weiteren Haltepunkt für die Rüstungsarbeiter der Boschwerke / Dreilinden Maschinenbau GmbH (DLMG).⁵

(GVE) e.V., Berlin 2001, S. 13 ff.

³ vgl. Denda, Ursula, Haus mit Gleisanschluss, in: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 24.

⁴ vgl. Dittfurth, Udo, Der Netzplan von 1941, in: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 56 f.

⁵ vgl. Schöllhammer, Annekathrin, Zur Siedlungsentwicklung in Kleinmachnow, in: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 19 f.



Abb. 7: Der Raum Zehlendorf / Kleinmachnow 1940⁶

Im April 1945 wurde die Brücke über den Teltowkanal durch deutsche Truppen gesprengt. In der Folgezeit wurden außerdem die Gleise zwischen Griebnitzsee und Düppel als Reparationsleistung abgebaut. Damit war der Bahnverkehr Richtung Potsdam und Magdeburg unterbrochen. Ab dem 1. Dezember 1945 verkehrten zwar wieder Züge auf der Stammbahntrasse, allerdings nur noch Pendelzüge zwischen den Bahnhöfen Düppel und Zehlendorf. Der Verkehr erfolgte zunächst im Stundentakt mit Dampflok. Der verbliebene Stammbahnabschnitt wurde 1948 elektrifiziert und von da an im 20-Minuten-Takt mit der S-Bahn befahren. Der übrige Streckenabschnitt in Richtung Potsdam wurde lediglich kurzzeitig, eingleisig auf dem Ab-

⁶ aus: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 4.

schnitt zwischen Düppel und dem heutigen Schubertweg durch die Sowjetarmee wiederhergestellt und dann zu den ehemaligen Boschwerken weitergeführt, um dortige Anlagen und Maschinen zu demontieren.⁷



Nach 1945 verblieb auf der Stammbahn nur noch ein Gleis, westlich der Station Düppel-Kleinmachnow war Ende der Strecke. Foto: Cürlis

Abb. 8: Ende der Stammbahngleise westlich des Bahnhofs Düppel⁸

Nach dem Bau der Berliner Mauer 1961 hatte die Kleinmachnower Bevölkerung keinen Zugang mehr zu dem auf Berliner Stadtgebiet gelegenen Bahnhof Düppel. Die Trasse der Stammbahn wurde zum Grenzstreifen. Durch die Verlegung der Trasse der Autobahn A 115 Ende der 1960er Jahre wurde die Trasse außerdem zerschnitten.

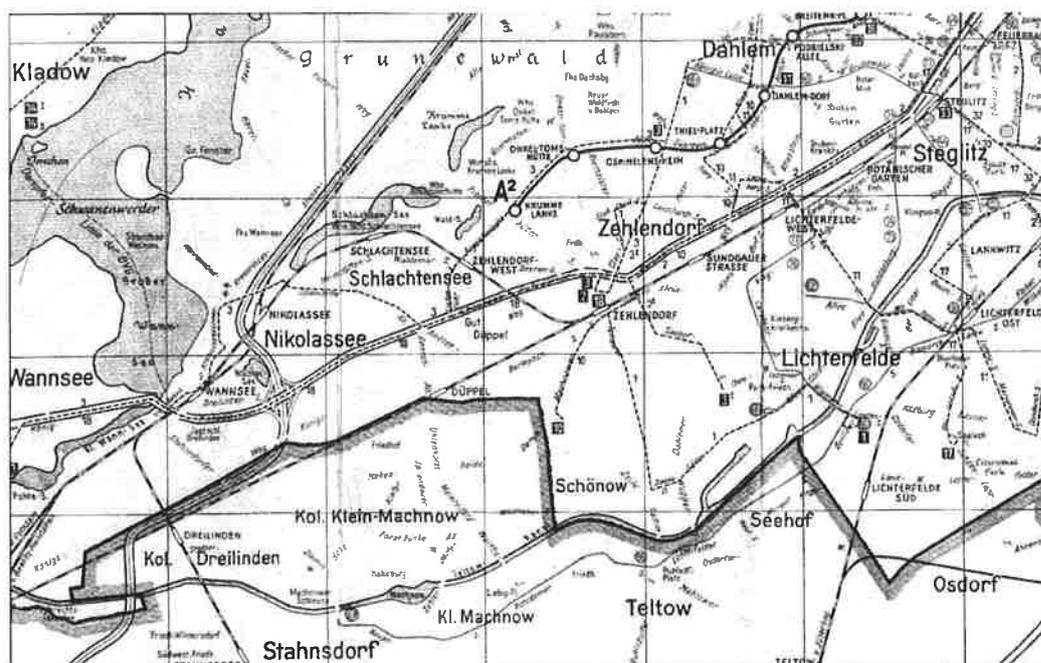


Abb. 9: Verkehrs- und Grenzsituation Anfang der 50er Jahre in einem Netzplan der BVG⁹

⁷ vgl. Blancke, Joachim, Die Demontage-Bahn, in: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 63 f.

⁸ aus: ebenda, S.64.

Da die Kleinmachnower Bevölkerung einen maßgeblichen Anteil am Fahrgastaufkommen der Stammbahn gehabt hatte und die Westberliner Bevölkerung die S-Bahn außerdem, da sie von der Deutschen Reichsbahn betrieben wurde, boykottierte, gingen die Fahrgastzahlen nach dem Mauerbau deutlich zurück. Daran änderte auch die Einrichtung eines weiteren Stammbahn-Haltepunktes – Zehlendorf Süd – zwischen Zehlendorf und Düppel im Jahr 1972 nichts. Nach dem Streik der West-Berliner Reichsbahngestellten im Sommer 1980 wurde der Betrieb am 18. September 1980 auf diesem Abschnitt eingestellt. Seither verfallen dort die baulichen Anlagen.

Mit dem Mauerfall 1989 und der deutschen Vereinigung 1990 begannen erste Überlegungen zur Wiederinbetriebnahme des Bahnbetriebs auf den stillliegenden Stammbahngleisen (siehe Kapitel III.1, S. 31 f.).

I.2.3. Planerische Ausgangssituation, rechtliche Rahmenbedingungen

Für das B-Plan-Gebiet KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeldsiedlung“ gibt es Vorgaben durch bestehende übergeordnete Planungen sowie durch Fachplanungen, die im Folgenden kurz dargestellt werden. Darüber hinaus wird auch ein Überblick über die sonstigen bestehenden Planungen gegeben, deren Inhalte bei der Erstellung des Bebauungsplans berücksichtigt wurden und auch bei seiner Umsetzung weiter zu berücksichtigen sind.

I.2.3.1 Landes- und Regionalplanung

Gemäß § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne der Städte und Gemeinden, also die Flächennutzungspläne und Bebauungspläne, an die Ziele der Raumordnung und Landesplanung anzupassen.

Landesplanung

In Brandenburg werden die Ziele der Raumordnung und Landesplanung in mehreren Programmen und Plänen dargestellt. Als fachübergreifende raumbezogene Vorgabe für die Entwicklung des gemeinsamen Planungsraumes Berlin / Brandenburg ist am 1. März 1998 das gemeinsame Landesentwicklungsprogramm (LEPro) in Kraft getreten (geändert 2003), das am 01.02.2008 weitgehend durch das Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) abgelöst wurde.

„Stärken stärken“ lautet das raumordnerische Leitbild der gemeinsamen Landesplanung von Berlin und Brandenburg, das im LEPro 2007 verankert wurde. In diesem Sinne sollen gemäß § 1 Abs. 2 LEPro 2007 die vorhandenen Stärken und Potentiale der unterschiedlich geprägten Teilräume der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg vorrangig genutzt und ausgebaut werden. Dabei soll die Entwicklung im Sinne des Nachhaltigkeitsprinzips räumlich polyzentral und im Ausgleich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Ziele erfolgen, um langfristig im gesamten Raum eine hohe Lebensqualität zu sichern und die Voraussetzungen zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse zu ermöglichen.

Zur Steigerung der Wirtschaftskraft soll der Einsatz von öffentlichen Mitteln auf räumliche und sektorale Schwerpunkte konzentriert werden (§ 2 Abs. 2 LEPro 2007). Räumliches Grundgerüst für diese Entwicklung bildet das Zentrale-Orte-System. Die zentralen Orte sollen gemäß § 3 Abs. 1 LEPro 2007 als Siedlungsschwerpunkte und Verkehrsknoten für ihren Versorgungs-

⁹ aus: Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.), Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag Gesellschaft für Verkehrspolitik und Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Berlin 2001, S. 55.

bereich räumlich gebündelt Wirtschafts-, Einzelhandels-, Kultur-, Freizeit-, Bildungs-, Gesundheits- und soziale Versorgungsfunktionen wahrnehmen.

Darüber hinaus enthält das LEPro 2007 in § 7 Grundsätze für die Verkehrsentwicklung. Danach sollen ein leistungsfähiges Netz von Verkehrswegen sowie entsprechende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden. Eine hohe Bedeutung für eine umweltverträgliche Bewältigung des Verkehrsaufkommens wird dabei insbesondere auch dem Schienenverkehr beigemessen. Angestrebt wird eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger und eine bessere Verknüpfung der Verkehrsmittel. In Räumen mit verdichteter Siedlungsstruktur soll der ÖPNV vorrangig gegenüber dem MIV entwickelt werden.

Die im LEPro enthaltenen Grundsätze werden vertieft und räumlich konkretisiert in zwei Landesentwicklungsplänen. Mit Bekanntmachung werden diese auch für die Gemeinden zu verbindlichen Zielen der Raumordnung und Landesplanung (Art. 8 Abs. 6 Satz 3 Landesplanungsvertrag). Einen konkreten Rahmen für die kommunale Bauleitplanung in Kleinmachnow setzt der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B), der am 15. Mai 2009 in Kraft getreten ist.

Der LEP B-B enthält Festlegungen für die generelle Entwicklung der Hauptstadtregion, zum Zentrale-Orte-System, für die Entwicklung der Kulturlandschaft, für die Siedlungsentwicklung, die Freiraumentwicklung und die Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung sowie zur Energiegewinnung.

Der LEP B-B sieht eine Beschränkung des Zentrale-Orte-Systems auf die Metropole sowie Oberzentren, Mittelzentren und Mittelzentren in Funktionsteilung vor. Die Sicherung der Grundversorgung soll nicht mehr durch zentrale Orte unterer Stufe, sondern innerhalb der amtsfreien Gemeinden und Ämter (Nahversorgung) abgesichert werden (Grundsatz 2.4). Der Gemeinde Kleinmachnow wird im LEP B-B weder eine oberzentrale noch eine mittelzentrale Funktion zugewiesen. Sie gehört zum Verflechtungsbereich (Mittelbereich) des Mittelzentrums Teltow.

Die zentralen Orte haben auch bei der Sicherung und Verbesserung der Verkehrsanbindungen Priorität, um ihre Erreichbarkeit langfristig zu gewährleisten. Die Landesnahverkehrspläne können aber gemäß Begründung zum LEP B-B bei entsprechender Nachfrage und gesicherter Finanzierung weitere Schienenverbindungen umfassen. Grundsätzlich sollen gemäß LEP B-B bei geeigneten Siedlungsdichten öffentliche Verkehrsmittel vorrangig gestärkt werden, um die Belastungen durch Straßenverkehr zu reduzieren und die Erreichbarkeit auch für nicht-motorisierte Bevölkerungsgruppen zu ermöglichen.¹⁰

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans gehört gemäß Festlegungskarte 1 des LEP B-B vollständig zum Gestaltungsraum Siedlung. Im festgelegten Gestaltungsraum Siedlung haben die Gemeinden große Spielräume zur Binnendifferenzierung. Dort ist gemäß Ziel 4.5 des LEP B-B auch die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen uneingeschränkt möglich. Darüber hinaus sind im LEP B-B für den Geltungsbereich keine flächenbezogenen Festlegungen enthalten.

Mit Schreiben vom 10.06.2014 hat die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin (GL) mitgeteilt, dass den angezeigten Planungsabsichten Ziele der Raumordnung nicht entgegenstünden: Im festgelegten Gestaltungsraum Siedlung könne zwar eine Siedlungsflächenentwicklung in Form von Bauflächen / Baugebieten erfolgen, dies sei aber nicht zwingend.

Zum Vorentwurf des Bebauungsplans hat die GL mit Schreiben vom 27.01.2016 mitgeteilt, dass dieser an die Ziele der Raumordnung angepasst ist.

¹⁰ vgl. Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Vom 31. März 2009. In Kraft getreten am 15. Mai 2009, Begründung, S. 51 ff.

Mit der Freihaltung der Trasse der stillliegenden Stammbahn von entgegenstehenden Nutzungen wird von kommunaler Seite die Möglichkeit der Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung planungsrechtlich abgesichert. Die Gemeinde schafft damit eine Grundlage für die bedarfsgerechte Entwicklung des Verkehrswegenetzes und eine langfristige Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, wie es den Grundsätzen der Raumordnung entspricht. Kleinmachnow hat zwar keine zentralörtlichen Funktionen, doch würde die Wiederinbetriebnahme der Schienenverbindung in hohem Maße auch dem Verkehr auf der Relation Magdeburg/Brandenburg an der Havel – Berlin zwischen dem Oberzentrum Potsdam und der Metropole Berlin dienen.

Kleinmachnow selbst gehört außerdem zu den besonders dicht besiedelten Gemeinden, die von einer starken Belastung durch den MIV betroffen sind. Da eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn besonders auch den in ihrer Mobilität eingeschränkten Bevölkerungsgruppen, wie alten Menschen und Kindern, zugutekäme, kann durch die Trassenfreihaltung wesentlichen Grundsätzen der Raumordnung (§ 7 LEPro) entsprochen werden.

Regionalplanung

Einen konkreten Rahmen setzt der Regionalplan als übergeordnete und zusammenfassende Landesplanung. Der Regionalplan für die Region „Havelland-Fläming“, zu der Kleinmachnow gehört, ist am 30.10.2015 rechtskräftig geworden. Der Regionalplan hat keinen Geltungszeitraum, sein Planungshorizont ist das Jahr 2020.

Der Regionalplan trifft Regelungen zur räumlichen Steuerung und Konzentration der Siedlungsentwicklung, zur Sicherung und Entwicklung des Freiraums, zur raumordnerischen Steuerung von Standorten für Windenergieanlagen und zur Sicherung oberflächennaher Rohstoffe. Dabei bedient sich die Regionalplanung zum Teil der in § 8 Abs. 7 Raumordnungsgesetz (ROG) definierten Gebietskategorien der Vorranggebiete, Vorbehaltsgebiete und Eignungsgebiete. Vorranggebiete gemäß § 8 Abs. 7 Nr. 1 ROG sind für bestimmte raumbedeutsame Funktionen und Nutzungen vorgesehene Gebiete, die andere raumbedeutsame Nutzungen ausschließen, soweit diese nicht mit den vorrangigen Funktionen oder Nutzungen der Raumordnung vereinbar sind. Vorranggebiete weisen damit einer bestimmten Nutzung oder Funktion den Vorrang gegenüber anderen Funktionen und Nutzungen zu. Sie sind Ziele der Raumordnung und damit auf der Gemeindeebene zu beachten.

Anders ist es bei den Vorbehaltsgebieten im Sinne von § 8 Abs. 7 Nr. 2 ROG, in denen lediglich bestimmten raumbedeutsamen Nutzungen und Funktionen bei der Abwägung ein besonderes Gewicht gegenüber konkurrierenden raumbedeutsamen Nutzungen beizumessen ist. Diese Gebiete zielen auf nachfolgende Abwägungsentscheidungen, sind also Grundsätze der Raumordnung. Eignungsgebiete gemäß § 8 Abs. 7 Nr. 3 ROG sind dagegen Gebiete, in denen bestimmten raumbedeutsamen Maßnahmen oder Nutzungen im planungsrechtlichen Außenbereich (§ 35 BauGB), wie z. B. Windenergieanlagen, andere raumbedeutsame Belange nicht entgegenstehen und diese Maßnahmen oder Nutzungen gleichzeitig an anderer Stelle im Planungsraum ausgeschlossen sind.

Die Regionalplanung erwartet für die Gemeinde Kleinmachnow einen Anstieg der Bevölkerungszahl auf 20.625 im Jahr 2020 und auf 20.788 im Jahr 2030.

Zur Sicherung der Grundversorgung legt der Regionalplan Funktionsschwerpunkte der Grundversorgung fest. Die Ortslage von Kleinmachnow – ohne Dreilinden – ist ein solcher Funktionsschwerpunkt. In den Funktionsschwerpunkten der Grundversorgung sollen gemäß Grundsatz 2.2.2 bestehende Einrichtungen der Grundversorgung gesichert werden und der Ansiedlung neuer Einrichtungen besonderes Gewicht beigemessen werden.

Das Plangebiet ist in der Festlegungskarte des Regionalplans als Vorzugsraum Siedlung dargestellt.

Die im Regionalplan dargestellten Vorzugsräume Siedlung konkretisieren die im LEP B-B festgelegten Gestaltungsräume Siedlung (siehe Abschnitt „Landesplanung“). Gemäß Grundsatz 2.1.1 sollen diese Vorzugsräume Siedlung für die Siedlungsentwicklung genutzt werden. Nach Angaben des Regionalplans weisen die ausgewiesenen Flächen ausreichende Reserven auf, um den Siedlungsflächenbedarf für das Wohnen und Wohnfolgeeinrichtungen bis zum Jahr 2020 zu decken. Zielstellungen der Regionalplanung sind vor allem die Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf günstig erschlossene Flächen und die bevorzugte Ausschöpfung der Möglichkeiten der Innenentwicklung.

Da die Festsetzungen des Bebauungsplans lediglich auf die Sicherung und Freihaltung der stillliegenden Stammbahntrasse abzielen, stehen sie nicht im Widerspruch zu den Inhalten des Regionalplans.

In der Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming vom 17. Juni 2014 wird die Planungsabsicht ausdrücklich begrüßt: *„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.“*

In der Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplans vom 9. Februar 2016 befürwortet die Regionale Planungsgemeinschaft grundsätzlich die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn als ein regional bedeutsames Verkehrsprojekt. Hinsichtlich der Inanspruchnahme des Vorzugsraums Siedlung erwartet sie bei einer Umsetzung des Vorhabens zwar eine Funktionsbeeinträchtigung. Der Grundsatz 2.1.1 (siehe oben) stünde dem Vorhaben jedoch nicht entgegen, da davon ausgegangen werde, dass entsprechende Schutzmaßnahmen für die nahe gelegene Wohnbebauung ergriffen werden.

1.2.3.2 Flächennutzungsplanung

Die Gemeinde Kleinmachnow verfügt über einen Flächennutzungsplan (FNP), der zurzeit in der Fassung der 14. Änderung wirksam ist.¹¹ Der FNP trifft eine Flächenvorsorge für einen langfristigen Anstieg der Einwohnerzahl von derzeit knapp 20.000 auf realistisch bis zu 24.000 Einwohner. Dabei soll sich die Entwicklung vor allem im Rahmen der Innenentwicklung und durch maßvolle Siedlungsflächenenerweiterungen vollziehen. Gleichzeitig soll eine möglichst ausgewogene Entwicklung von Wohnraum, Arbeitsstätten und Infrastruktureinrichtungen erfolgen.

Seit dem erstmaligen Inkrafttreten des FNP am 5. Januar 2000 ist die Potsdamer Stammbahn dort unverändert als „Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“ vermerkt. Im Erläuterungsbericht heißt es dazu: *„Mit der geplanten Aktivierung der Stammbahn und Einbeziehung in das S-Bahn bzw. Regio-Bahnnetz würde sich die ÖPNV-Anbindung an Berlin und Potsdam nachhaltig verbessern. Die ehemalige Trasse wird als Bahntrasse dargestellt.“*¹²

Lediglich ein Teil des Flurstücks 5 ist im FNP nicht als „Fläche für Bahnanlagen“, sondern als Fläche für Wald dargestellt.

Im Bereich der Karl-Marx-Straße stellt der FNP außerdem eine „Trassenfreihaltung für den ÖPNV“ dar. Dazu heißt es im FNP-Erläuterungsbericht: *„Die seit den 20er Jahren als ehemalige U-Bahntrasse freigehaltene Seitenfläche entlang der Karl-Marx-Straße wird weiterhin als ÖPNV-Trasse freigehalten.“*¹³

¹¹ FNP in der Fassung der 14. Änderung vom 30.01.2014, in dieser Fassung am 31.07.2014 neu bekannt gemacht (Amtsblatt für die Gemeinde Kleinmachnow Nr. 12/2014)

¹² aus: Flächennutzungsplan Kleinmachnow, Erläuterungsbericht in der Fassung vom 05.01.2000, S. 137

¹³ aus: ebenda.

Schließlich übernimmt der FNP nachrichtlich das Wasserschutzgebiet, das sich über den westlichen Teil des Plangebietes erstreckt (siehe unten).



Abb. 10: Flächennutzungsplan Kleinmachnow, Auszug (Maßstab im Original 1:10.000)

1.2.3.3 Verbindliche Bauleitplanung

Die äußersten östlichen Teilflächen der Flurstücke 2038 und 2042 sind bereits Bestandteil des seit 2012 rechtskräftigen Bebauungsplans KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“. Dieser B-Plan übernimmt für die in seinem Geltungsbereich gelegenen Teilflächen der beiden Flurstücke nachrichtlich die Bahnanlagen der stillliegenden Potsdamer Stammbahn. Weitergehende Festsetzungen werden für diese Flurstücke nicht getroffen. Die Gemeinde beabsichtigt, diesen Teil des Bebauungsplans KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“ durch Festsetzung des Bebauungsplans KLM-BP-048-e zu ersetzen.

Für das übrige Gebiet gibt es keine verbindlichen Bauleitplanungen.

1.2.3.4 Klarstellungssatzung

Seit dem 27.09.2013 verfügt die Gemeinde Kleinmachnow über eine wirksame Satzung gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BauGB (Klarstellungssatzung). 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.

Die Grundstücke der Potsdamer Stammbahn liegen mit Ausnahme der im Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“ gelegenen Teilflächen der Flurstücke 2038 und 2042 (siehe oben) im Außenbereich (§ 35 BauGB). Sie werden deshalb von der Satzung nicht erfasst.



Abb. 11: Auszug Klarstellungssatzung¹⁴

1.2.3.5 Planfestgestellte Bahnflächen

Nach Angaben der Deutschen Bahn AG handelt es sich bei allen im Eigentum der DB AG befindlichen Flächen – dies betrifft mit Ausnahme des kommunalen Flurstücks 4/3 sämtliche Flurstücke innerhalb des Geltungsbereiches (siehe Kapitel 1.2.1, S. 3) – um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Auch eine vorübergehende Überlassung von Bahngelände an Dritte hebt den Rechtscharakter der Fläche als Bahnanlage nicht auf.¹⁵

Diese unterliegen dem Fachplanungsvorbehalt (§ 38 BauGB) und sind deshalb der kommunalen Bauleitplanung nur eingeschränkt zugänglich, wenngleich auch nicht vollständig entzogen: Für die betroffenen Flächen dürfen zwar im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen werden, diese dürfen aber dem Zweck der Planfeststellung nicht entgegenstehen. Die fachplanungsrechtliche besondere Zweckbestimmung der Bahnanlage ist quasi der Rahmen, den die Gemeinde lediglich „ausfüllen“ darf. Es dürfen nur Festsetzungen getroffen werden, die keine Konflikte mit dem besonderen Charakter der Bahnanlage auslösen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, muss unangetastet bleiben. Jede Festsetzung ist daher auf ihre Vereinbarkeit mit der bahnspezifischen Nutzung zu überprüfen. Dabei ist stets der ursprüngliche Nutzungszweck zugrunde zu legen.¹⁶

1.2.3.6 Wald

Innerhalb des B-Plan-Gebietes befinden sich umfangreiche Waldflächen im Sinne des Waldgesetzes des Landes Brandenburg (LWaldG). Gemäß § 2 LWaldG ist Wald jede mit Forst-

¹⁴ Klarstellungssatzung gemäß § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 BauGB vom 27.09.2013.

¹⁵ vgl. Bundesverwaltungsgericht, Beschluss vom 5.2.1990, 4 B 1.90.

¹⁶ vgl. Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 16.12.1988, 4 C 48.86.

pflanzen (Waldbäumen und Waldsträuchern) bestockte Grundfläche. Als Wald gelten außerdem unter anderem kahl geschlagene und verlichtete Grundflächen, Waldwege, Lichtungen und Waldwiesen sowie mit dem Wald verbundene und ihm dienende Flächen.

Kein Wald im Sinne des Waldgesetzes sind dagegen z. B. in bebautem Gebiet gelegene einzelne Baumgruppen, Baumreihen, mit Hecken und Schutzpflanzungen bestockte Flächen, zu Wohnbereichen gehörende Parkanlagen und mit Waldbäumen bestockte Flächen in gärtnerisch gestalteten Anlagen, die der Erholung der Bevölkerung dienen.

Nach Angaben des Landesbetriebes Forst Brandenburg – Untere Forstbehörde ist innerhalb des B-Plan-Gebietes Wald auf den Flurstücken 2 (tw.), 4/2, 4/3 (tw.), 5, 7/1, 7/2 (tw.), 2035, 2036, 2037, 2038 (tw.) und 2039 (tw.) vorhanden. Nur die unmittelbar an die bebauten Grundstücke an der Stammbahn anschließenden Flurstücke 2041 und 2042 sowie das Flurstück 2040 an der Grenze zu Berlin weisen keinen Waldbestand auf.

Für Flächen, die im Bebauungsplan nicht dem Bestand entsprechend als Wald festgesetzt werden, ist gemäß § 8 Abs. 1 LWaldG in der Regel eine Genehmigung zur Waldumwandlung durch die untere Forstbehörde erforderlich. Der Genehmigung bedarf es allerdings gemäß § 8 Abs. 1 Satz 2 LWaldG nicht, wenn für die Flächen in einem Planfeststellungsbeschluss eine andere Nutzung zugelassen ist.

Die nachteiligen Wirkungen der Waldumwandlung für die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes sind gemäß § 8 Abs. 3 LWaldG naturschutz- und forstrechtlich entsprechend zu kompensieren, beispielsweise durch Erstaufforstung anderer Flächen oder durch Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen im Wald.

I.2.3.7 Wasserschutzgebiet Kleinmachnow

Der westliche Teil des Geltungsbereichs befindet sich innerhalb der Zone III, der „weiteren Schutzzone“ des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow. Aus dieser Lage resultieren bestimmte Verbote gemäß § 4 der „Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow“¹⁷. Zu den Verboten gehört beispielsweise das Errichten oder Erweitern von öffentlichen Freibädern und Zeltplätzen oder Sportanlagen ohne ordnungsgemäße Abwasserentsorgung (§ 4 Nr. 23 und 24 der Verordnung). Dazu gehört auch die Ausweisung neuer Baugebiete, wenn damit vom FNP (in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Januar 2000) abgewichen und eine Neubebauung bisher unbebauter Gebiete oder eine Erhöhung der Grundflächenzahl (GRZ) zugelassen wird (§ 4 Nr. 30 der Verordnung).

Darüber hinaus ist auch das Errichten oder Erweitern von Eisenbahnanlagen verboten (§ 4 Nr. 21 der Verordnung). Explizit von diesem Verbot ausgenommen ist jedoch die bei Inkrafttreten der Verordnung schon vorhandene Trasse der Stammbahn, deren Freihaltung von einer Wiederinbetriebnahme entgegenstehenden Nutzungen durch den Bebauungsplan gesichert werden soll.

I.2.4. Denkmalschutz

In § 2 Abs. 1 des Gesetzes über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (BbgDSchG) werden Denkmale als *„Sachen, Mehrheiten von Sachen oder Teile von Sachen [definiert], an deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, wissenschaftlichen, technischen, künstlerischen, städtebaulichen oder volkskundlichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht.“*

¹⁷ Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow vom 5. Januar 2004 (GVBl. II/04, [Nr. 02], S. 34).

Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich nach Angaben der Unteren Denkmalschutzbehörde weder eingetragene Baudenkmale noch Bodendenkmale. Dies schließt allerdings nicht aus, dass im Gebiet bei Erdeingriffen Bodendenkmale in Form von Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfählen oder -bohlen, Scherben, Knochen, Stein- oder Metallgegenständen entdeckt werden. In diesem Fall sind die Funde unverzüglich den Denkmalschutzbehörden anzuzeigen.

Bodendenkmale sind gemäß § 7 Abs. 1 BbgDSchG im Rahmen des Zumutbaren nach denkmalpflegerischen Grundsätzen zu erhalten, zu schützen und zu pflegen. Veränderungen und Maßnahmen an Denkmalen sowie Änderungen der Nutzung und der Bodennutzung dürfen nur nach Genehmigung durch die Untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises erfolgen (§ 9 Abs. 1 und 2 BbgDSchG). Alle Veränderungen und Maßnahmen sind zudem dokumentationspflichtig (§ 9 Abs. 3 BbgDSchG). Die Kosten für Erhaltung und fachgerechte Instandsetzung oder Bergung und Dokumentation hat der Veranlasser der Erdeingriffe im Rahmen des Zumutbaren zu tragen (§ 7 Abs. 3 BbgDSchG).

I.2.5. Altlasten / Kampfmittelbelastung

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich keine im Altlastenkataster des Landkreises Potsdam-Mittelmark eingetragenen Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen. Dies schließt nach Auskunft des Landkreises als Untere Bodenschutzbehörde aufgrund der Vornutzungen als Bahntrasse und als Grenzstreifen (Einsatz von ölgetränkten Bahnschwellen, Einsatz von Unkrautvernichtungsmitteln) eine Belastung des Untergrunds mit Schadstoffen jedoch nicht grundsätzlich aus. Konflikte sind trotzdem nicht zu erwarten: Der Bebauungsplan setzt keine Baugebiete und überwiegend auch keine sensiblen Freiflächennutzungen, sondern lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ (siehe Kapitel III.3.1, S. 37) fest.

Lediglich auf einer Teilfläche ist temporär die Nutzung als „Grabeland / Nutzgarten“ zulässig (siehe Kapitel III.3.1, S. 37). Diese Nutzung ist als gegenüber Bodenverunreinigungen sensible Nutzung einzustufen, da Schadstoffe bei einer Gartennutzung direkt oder auch indirekt über angebaute Nutzpflanzen aus dem Boden durch Menschen und Tiere aufgenommen werden können. Allerdings besteht die Gartennutzung auf den so festgesetzten Teilflächen bereits seit mehreren Jahrzehnten und bestand sogar schon vor dem Mauerbau parallel zum Bahnbetrieb. Auf diesen Flächen gab es folglich keine Bahngleise, die die Untere Bodenschutzbehörde als problematische Vornutzung benennt. Die Nutzung durch DDR-Grenzanlagen besteht schon seit mehr als 25 Jahren nicht mehr. Altlasten in den Gärten durch diese Vornutzung sind bislang nicht bekannt geworden.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich nach Angaben des Zentraldienstes der Polizei - Kampfmittelbeseitigungsdienst außerdem in einem kampfmittelbelasteten Gebiet. Es müssen deshalb vor dem Ausführen von Erdarbeiten Munitionsfreigabebescheinigungen eingeholt werden. Diese können entweder beim Kampfmittelbeseitigungsdienst Brandenburg beantragt oder durch einen Nachweis der Kampfmittelfreiheit einer vom Grundstückseigentümer beauftragten Fachfirma beigebracht werden.

II. UMWELTBERICHT

II.1. EINLEITUNG

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind gemäß § 1 Abs. 6 BauGB insbesondere auch die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, zu berücksichtigen. Für die Belange des Umweltschutzes ist gemäß § 2 Abs. 4 BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden. Die Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht beschrieben und bewertet. Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Belange des Umweltschutzes im Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt werden.

II.1.1. Anlass, Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Der etwa 5,26 ha große Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-048-e befindet sich im Norden der Gemeinde Kleinmachnow, nördlich der Sommerfeldsiedlung und erstreckt sich bis zur östlichen Gemeindegrenze. Seine Längsausdehnung beträgt etwa 1.050 m bei einer Tiefe von überwiegend 50 m. Das Plangebiet umfasst die stillliegende Trasse der Potsdamer Stammbahn.

Zielstellung des Bebauungsplans ist die Freihaltung der Trasse von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen, insbesondere von baulichen Nutzungen jeder Art, damit eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn weiterhin möglich bleibt. Entgegenstehende Entwicklungen drohen vor allem bei einem Verkauf der Trasse durch die Deutsche Bahn AG, wie sie bereits für die Friedhofsbahn erfolgt ist, und einer anschließenden Freistellung von Bahnbetriebszwecken.

Der südliche, an die bebauten Grundstücke An der Stammbahn 11 bis 159 (ungerade Hausnummern) angrenzende Teil der stillliegenden Bahntrasse wird von den Anliegern als Nutzgärten und Grabeland in Erweiterung ihres Hausgartens genutzt. Für diese Flächen soll der Bebauungsplan zusätzlich Klarheit über die Zulässigkeit von baulichen Anlagen schaffen.

Der Bebauungsplan setzt alle Flächen im Geltungsbereich als von Bebauung freizuhaltenen Flächen mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ fest. Für die als Grabeland genutzten Flächen ist abweichend davon temporär, bis zum Wiederaufbau der Bahnanlagen, die Nutzung als Grabeland weiterhin zulässig. Die Zulässigkeit von baulichen Anlagen auf diesen Flächen beschränkt der Bebauungsplan auf offene Einfriedungen mit einer Höhe von max. 2 m.

II.1.2. Übergeordnete Gesetze und Fachplanungen und ihre Berücksichtigung

II.1.2.1 Fachgesetze

Zu den zu berücksichtigenden Fachgesetzen gehören zunächst insbesondere das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und das Brandenburgische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgische Naturschutzausführungsgesetz – BbgNatSchAG).

Gemäß § 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen im besiedelten und unbesiedelten Bereich so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Der Schutz umfasst auch die Pflege, die Entwicklung und, soweit erforderlich, die Wiederherstellung von Natur und Landschaft.

In Planungen sind gemäß § 9 Abs. 5 BNatSchG die Inhalte der Landschaftsplanung zu berücksichtigen. Die überörtlichen Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Landschaftsschutzes sind vor allem dem im Jahr 2006 genehmigten Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark zu entnehmen, die örtlichen Erfordernisse dem Landschaftsplan für die Gemeinde Kleinmachnow aus dem Jahr 1997. Die Inhalte beider Pläne wurden bei der Erstellung des Umweltberichts berücksichtigt (siehe auch Kapitel II.1.2.2).

Da durch die Planung keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, finden die Vorschriften der §§ 14 ff BNatSchG zur Eingriffsregelung keine Anwendung (siehe auch Kapitel II.2.3).

Natur- und Landschaftsschutzgebiete sowie zum europäischen Schutzgebietsnetz Natura 2000 gehörige Gebiete sind von der Planung nicht betroffen.

Zwingend bei allen Planungen zu beachten sind schließlich die Belange des besonderen Artenschutzes gemäß § 44 BNatSchG. Danach gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die besonders geschützten Arten sowie die streng geschützten Arten und europäische Vogelarten. Da der Bebauungsplan lediglich Freihalteflächen festsetzt und keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet, sind artenschutzrechtliche Belange zum jetzigen Zeitpunkt nicht relevant. Die Feststellung der Vorkommen besonders und streng geschützter Arten im Plangebiet ist nicht erforderlich.

Da sich im Gebiet zwar keine nachgewiesenen Altlasten befinden, nach Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde jedoch aufgrund der Vornutzung als Bahntrasse und Grenzstreifen schädliche Bodenverunreinigungen nicht ausgeschlossen sind, sind das Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und die Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) besonders zu beachten. Zur nachhaltigen Sicherung oder Wiederherstellung des Bodens sind gemäß § 1 BBodSchG schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Gemäß § 4 Abs. 1 BBodSchG hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden können. Die BBodSchV präzisiert den Umgang mit Altlasten und Altlastenverdachtsflächen und enthält unter anderem Vorschriften über Anforderungen an die Sanierung von schädlichen Bodenveränderungen und Altlasten.

In den Bodenschutzgesetzen wird außerdem der schonende und sparsame Umgang mit dem Schutzgut Boden gefordert. Da der Bebauungsplan auf eine Wiedernutzung der stillliegenden Bahntrasse abzielt, sodass die Inanspruchnahme von neuen Flächen vermieden wird, trägt er den Belangen des Bodenschutzes Rechnung.

Außerdem müssen das Wasserhaushaltsgesetz (WHG), das Brandenburgische Wassergesetz (BbgWG) und die Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow besondere Berücksichtigung finden, da sich ein Teil des Plangebietes in der Wasserschutzzone III des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow befindet. Das WHG und das BbgWG regeln unter anderem den Schutz, die Bewirtschaftung und die Benutzung der Gewässer. Da im Plangebiet keine Oberflächengewässer vorhanden sind, sind nur die Regelungen zum Grundwasser zu berücksichtigen. Gemäß § 1 WHG sind die Gewässer als Bestandteil des Naturhaushalts, als Lebensgrundlage des Menschen, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen sowie als nutzbares Gut zu schützen. Die Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes enthält darüber hinausgehend die Verbote und Duldungspflichten für die im Wasserschutzgebiet gelegenen Flächen. Da der Bebauungsplan die Flächen seines Geltungsbereichs bis auf nur temporär zulässige offene Einfriedungen von baulichen Anlagen und damit von Versiegelung freihält, berücksichtigt er die Belange des Grundwasserschutzes. Die Grundwasserneubildung wird nicht beeinträchtigt.

Da von der Planung Wald betroffen ist, ist schließlich das Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) zu berücksichtigen. Zweck des Gesetzes ist es gemäß § 1 LWaldG unter anderem, den Wald wegen seiner Bedeutung für die Umwelt, insbesondere für die dauernde Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und der Tier- und Pflanzenwelt, das Klima, den Wasserhaushalt, die Reinhaltung der Luft, die natürlichen Bodenfunktionen, als Lebens- und Bildungsraum, das Landschaftsbild und die Erholung der Bevölkerung sowie wegen seines wirtschaftlichen Nutzens zu erhalten, erforderlichenfalls zu mehrern und seine ordnungsgemäße Bewirtschaftung nachhaltig zu sichern. Diese Bedeutung des Waldes ist deshalb bei allen Planungen und Maßnahmen gemäß § 6 LWaldG angemessen zu berücksichtigen.

Da der Bebauungsplan für die betroffenen Waldflächen lediglich die Freihaltung von Flächen von Bebauung festsetzt, steht dies der Waldeigenschaft nicht entgegen. Es wird kein Wald unmittelbar in Anspruch genommen.

II.1.2.2 Fachplanungen

Als Fachplanungen sind insbesondere der Landschaftsrahmenplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark und der kommunale Landschaftsplan zu berücksichtigen.

Landschaftsrahmenplan

Der im Jahr 2006 genehmigte Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark stellt für das Gebiet des Landkreises die überörtlichen Grundlagen, Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen der Landschaftsplanung dar. *„Wesentliches Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts als Lebensgrundlage des Menschen und als Voraussetzung für seine Erholung in Natur und Landschaft zu sichern“*.¹⁸ Grundlage für den Landschaftsrahmenplan bildet das Landschaftsprogramm des Landes Brandenburg.

Der Landschaftsrahmenplan enthält neben einer ausführlichen Bestandsdarstellung und -bewertung schutzgutbezogene Entwicklungsziele und Maßnahmen für den Naturschutz, den Ressourcenschutz und die Erholungsvorsorge. Die Entwicklungsziele sind in der Karte 1 „Entwicklungsziele“ dargestellt. Für den Geltungsbereich werden in dieser Karte keine flächenbezogenen Aussagen getroffen.

Hinsichtlich der Verkehrsabwicklung, der im Endeffekt die Trassensicherung im Bebauungsplan dient, trifft der Landschaftsrahmenplan die Aussage, dass durch den Aufbau eines attraktiven Nahverkehrs sowie von Radwegenetzen die bestehenden Verkehrsströme möglichst umwelt-schonend abzuwickeln sind und der motorisierte Individualverkehr zu reduzieren ist.¹⁹

Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Kleinmachnow aus dem Jahr 1997 stellt die für die örtliche Ebene konkretisierten Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege dar. *„Hierbei geht es in Kleinmachnow insbesondere darum, neben Schutz, Pflege und Entwicklung der landschaftlich geprägten Gemeindeflächen die hohe Wohn- und Freiraumqualität im Siedlungsbereich zu bewahren und weiter zu entwickeln“*.²⁰

Nach einer Bestandserfassung entwickelt der Landschaftsplan ein landschaftsplanerisches Leitbild und landschaftsplanerische Zielvorstellungen, die sich größtenteils in dem entwickelten Landschaftsplan-Entwurf niederschlagen.

¹⁸ aus: Landschaftsrahmenplan Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fassung entsprechend Genehmigung vom 19.07.2006, Band 1 Entwicklungsziele und Maßnahmen, S. 5.

¹⁹ vgl. ebenda, S. 61.

²⁰ aus: Landschaftsplan Kleinmachnow. Entwurf Stand September 1997, S. 2.

Die Trasse der stillliegenden Stammbahn ist im Landschaftsplan als Fläche für Bahnanlagen dargestellt. „Die geplante Aktivierung der Stammbahn und Einbindung in das S-Bahn- und Regio-Bahnnetz gehört zu den vordringlichsten Anforderungen an die Erschließung Kleinmachnows für den ÖPNV“.²¹ Die Freihaltung der Trasse im Bebauungsplan von entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen entspricht also dem Inhalt des Landschaftsplanes.

Lediglich ein Teil des Flurstücks 5 ist abweichend davon als Fläche für Wald dargestellt. Aufgrund der explizit auch im Landschaftsplan enthaltenen Zielstellung, die Stammbahn wieder zu aktivieren und der Tatsache, dass es sich um eine planfestgestellte Fläche handelt, kann davon ausgegangen werden, dass die Darstellung als Waldfläche dem Maßstab (1:10.000) und der damit verbundenen Generalisierung geschuldet ist. Es wird deshalb nicht von einem Widerspruch zu den Inhalten des Landschaftsplans ausgegangen.

II.1.3. Örtliche Planungen

Der östliche Teil des Plangebietes ist bereits Gegenstand des rechtskräftigen Bebauungsplans KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“. Dieser übernimmt nachrichtlich die Trasse der Potsdamer Stammbahn als „Fläche für Bahnanlagen“. Festsetzungen werden für die Fläche nicht getroffen.

II.2. BESCHREIBUNG UND BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN

II.2.1. Bestandsaufnahme

II.2.1.1 Naturräumliche Gliederung, Geologie, Boden

Das Gemeindegebiet von Kleinmachnow liegt innerhalb der naturräumlichen Groseinheit der Mittelbrandenburgischen Platten und Niederungen, deren Oberflächengestaltung auf die Weiselveisung und die Nacheiszeit (Holozän) zurückzuführen ist. Es gehört zur naturräumlichen Haupteinheit der Teltow-Platte, eine ebene bis flachwellige Grundmoränenplatte, die nur wenige auffallende Erhebungen aufweist. Die mittlere Höhe dieser Grundmoränenplatte liegt zwischen 40 und 55 m über NN. Die Böden dieser Grundmoränenplatte sind überwiegend durch Sand geprägt. Infolgedessen überwiegen mäßig bis schwach gebleichte rostfarbene Waldböden mäßig bis geringer Güte.²²

Der Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark unterscheidet zusätzlich mehrere Teillandschaften auf der Grundlage von naturräumlicher Einteilung, Relief, geologischem Untergrund, Böden und resultierende Landnutzung sowie Verkehrs- und Siedlungsflächen. Nach dieser Einteilung gehört das Plangebiet zur Teillandschaft „Teltow-Stahnsdorfer Siedlungsgebiet“, die folgendermaßen beschrieben wird: „Überwiegend durch Einzelhausbebauung geprägter großräumiger Siedlungsraum, der teilweise durch das Bäketal, eine schmale Niederung, in der der Teltowkanal verläuft, gequert wird.“²³

Laut Landschaftsplan haben sich in Kleinmachnow im Holozän hauptsächlich mäßig bis schwach gebleichte sandige Braun- und Rostbraunerden gebildet, die jedoch großflächig anthropogen überformt wurden. Im Plangebiet sind Sand- und Kiesböden überwiegend ge-

²¹ aus: ebenda, S. 166.

²² vgl. Scholz, Eberhard, Die naturräumliche Gliederung Brandenburgs, Potsdam 1962, S. 52 ff.

²³ aus: Landschaftsrahmenplan Landkreis Potsdam-Mittelmark, Fassung entsprechend Genehmigung vom 19.07.2006, Band 2 Bestand und Bewertung, S. 12.

ringer Wertigkeit zu finden.²⁴

Der Geltungsbereich ist weitgehend unversiegelt.

Alllasten

Nach Angaben der Unteren Bodenschutzbehörde sind zwar keine Alllasten oder Alllastenverdachtsflächen im Alllastenkataster des Landkreises Potsdam-Mittelmark eingetragen, die Existenz schadstoffbelasteter Böden kann jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine Belastung ist insbesondere aufgrund der bekannten Vornutzung als Grenzstreifen und teilweise als Bahntrasse, beispielsweise durch den Einsatz von Unkrautvernichtungsmitteln oder ölgetränkten Bahnschwellen, möglich.

Anthropogene Bodenaufschüttungen und -auffüllungen müssen grundsätzlich auf ihren Schadstoffgehalt überprüft werden.

II.2.1.2 Wasser

Grundwasser

Gemäß Landschaftsplan sind die hydrologischen Verhältnisse in Kleinmachnow von mächtigen pleistozänen Ablagerungen geprägt, wobei zwei hydraulisch eigenständige Grundwasserleiter definiert werden können: der obere, unbedeckte Grundwasserleiter wird von weichseleiszeitlichen Feinsanden und saaleeiszeitlichen Mittelsanden mit Mächtigkeiten von 15-25 m gebildet, die Mächtigkeit des unteren, bedeckten Grundwasserleiter weist große Schwankungen auf und erreicht eine Tiefe von bis zu -160 mNN.²⁵

Der Grundwasserspiegel des oberen Grundwasserleiters korrespondiert mit den Wasserständen im Teltowkanal. Die jahreszeitlichen Schwankungen betragen dabei etwa 1,5 m.²⁶

Der Grundwasserflurabstand liegt im Osten des Plangebietes bei 0,5 bis 2,0 m und im übrigen Plangebiet bei über 10,0 m unter der Geländeoberkante. Resultierend aus dem geringen Grundwasserflurabstand (geringe Sickerstrecke) in Verbindung mit dem sandigen bzw. kiesigen, durchlässigen Bodensubstrat und dem dementsprechend relativ geringen Anteil bindiger (stauender) Bildungen weist das Grundwasser im Osten eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit auf²⁷, das heißt das Grundwasser ist gegenüber flächenhaft eindringenden Schadstoffen ungeschützt. Obwohl der Flurabstand im übrigen Plangebiet mehr als 10 m beträgt, ist auch dort noch von einer mittleren Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers auszugehen²⁸, die ihre Ursache im sandigen bzw. kiesigen und damit durchlässigen Bodensubstrat hat.

Der westliche Teil des Geltungsbereichs befindet sich innerhalb der Zone III, der „weiteren Schutzzone“ des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow. Es gilt die „Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow“²⁹ mit den dort enthaltenen Schutzbestimmungen (siehe Kapitel I.2.3.7 und III.3.2.2). Den Belangen des Grundwasserschutzes kommt deshalb eine besondere Bedeutung zu.

²⁴ vgl. Landschaftsplan, S. 14 ff und Karte „Geologie und Boden“.

²⁵ vgl. ebenda, S. 18.

²⁶ vgl. ebenda, S. 19.

²⁷ vgl. ebenda und Karte „Grundwasser“.

²⁸ vgl. ebenda.

²⁹ Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow vom 5. Januar 2004 (GVBl. II/04, [Nr. 02], S. 34).