

Oberflächengewässer

Innerhalb des Plangebietes gibt es keine Oberflächengewässer. Auch in der näheren Umgebung sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

II.2.1.3 Klima / Lufthygiene

Die Gemeinde Kleinmachnow befindet sich im Übergangsbereich vom atlantisch-maritim zum kontinental beeinflussten Binnenlandklima. Das lokale Klima wird dabei von dem hohen Anteil an Waldflächen und der lockeren, stark durchgrünzten Bebauung geprägt. Das langjährige Mittel der Lufttemperatur beträgt 8,0 bis 9,0° C. Die durchschnittliche jährliche Niederschlagsmenge liegt bei ca. 570-590 mm. Hauptwindrichtung ist Südwest bis West.³⁰

In den gehölzreichen Siedlungsflächen östlich der Autobahn A 115, denen auch das Plangebiet zuzurechnen ist, beträgt die durchschnittliche Jahrestemperatur mit 8,0 bis 8,5° C etwas weniger. Laut Landschaftsplan, Karte „Klima“ befindet sich der Geltungsbereich in einem Gebiet mit sehr geringen Veränderungen gegenüber Freilandverhältnissen (stadtklimatische Zone I). Da das Gebiet von den Entlastungsfunktionen der westlich der Autobahn und im südlichen Gemeindegebiet gelegenen Entlastungsbereiche profitiert, wird es dem entlasteten Bereich zugeordnet. Nach Einschätzung im Landschaftsplan hätte auch eine behutsame bauliche Verdichtung bei einer Minderung negativer klimatischer Effekte am Eingriffsort keine Verschiebung in einen klimatisch ungünstigeren Bereich zur Folge, sodass der Bereich insgesamt als mittel empfindlich gegenüber Nutzungsintensivierungen eingestuft wird.³¹

Lufthygienische Belastungen durch Lärm und Feinstaub gehen von der unmittelbar östlich des Plangebietes gelegenen stark befahrenen Karl-Marx-Straße aus. Es befinden sich keine emittierenden Betriebe in der Nähe.

II.2.1.4 Arten (Tiere und Pflanzen) / Biotope

Potentielle natürliche Vegetation

Die potentielle natürliche Vegetation ist die Vegetation, die sich unter den heutigen konkreten Standortbedingungen nach Durchlaufen der natürlichen Sukzession unter Ausschluss anthropogener Eingriffe einstellen würde. Dabei spielen insbesondere die Bodenverhältnisse und das Klima eine große Rolle.

Im Plangebiet mit seinen Sandböden bildet der Kiefern-Traubeneichenwald die potentielle natürliche Vegetation.³²

Flora / Biotoptypen

Die Angaben zu Flora und Biotoptypen im Plangebiet und seiner unmittelbaren Umgebung sind dem Landschaftsplan (insbesondere Karte „Biotoptypen und Landnutzung“) entnommen³³. Detaillierte Erhebungen sind zum jetzigen Zeitpunkt nach Angaben der Unteren Natur-schutzbehörde nicht erforderlich.

Im Landschaftsplan wurden im Plangebiet folgende Biotoptypen kartiert:

³⁰ vgl. Landschaftsplan, S. 26.

³¹ vgl. ebenda, S. 27 f und Karte „Klima“.

³² vgl. ebenda, S. 32.

³³ vgl. ebenda, S. 32 ff und Karte „Biotoptypen und Landnutzung“.

10120/05120 Ruderalfluren mit Elementen bzw. kleinflächigen Anteilen an Sandtrockenrasen
Sämtliche Flächen des Plangebietes sind diesem Biotoptyp zugeordnet, der sich vorwiegend im Bereich des ehemaligen Mauerstreifens gebildet hat.

Die kartierten Biotop- und Landnutzungstypen wurden im Landschaftsplan unter dem Gesichtspunkt des Biotop- und Artenschutzes flächendeckend bewertet. Bewertungskriterien waren dabei: Lebensraum gefährdeter Arten, Seltenheit des Biotoptyps, Struktur- und Artenvielfalt, Bedeutung für den Raum Kleinmachnow, Alter und Regenerationsfähigkeit, Versiegelungsgrad und Flächengröße.³⁴

Der Biotoptyp Ruderalfluren/Trockenrasen wird im Landschaftsplan der Wertstufe mittel - hoch (3) zugeordnet.

Fauna

Innerhalb des Plangebietes wurden keine Erhebungen zum aktuellen Artenvorkommen vorgenommen. Artenschutzrechtliche Belange sind nach Aussagen der Unteren Naturschutzbehörde zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht relevant.

Im Landschaftsplan ist eine Einschätzung potentiell vorkommender Arten für die in Kleinmachnow vorkommenden Lebensräume erfolgt. Dabei werden die Lebensraumbereiche Wälder, Feuchtgebiete und Siedlungsbereich unterschieden.

Im Lebensraumbereich Wald, der für das Plangebiet maßgeblich ist, sind gemäß Landschaftsplan etwa 30 Säugetierarten zu erwarten. Welche Arten konkret anzutreffen sind, hängt dabei von der Größe, Baumartenzusammensetzung und Struktur der Waldfläche ab. In fast allen Waldgebieten gehören dazu Maulwurf, Igel, Eichhörnchen, Kaninchen und Feldhasse sowie die Kleinsäuger Wald- und Zwergspitzmaus, Rötelmaus und Gelbhalsmaus.³⁵ Zu den nachgewiesenen Arten gehören außerdem Rotfuchs und Steinmader. Das Auftreten größerer Säugetiere wie Rehe, Wildschweine und Rothirsche ist aufgrund der Siedlungsnähe eher unwahrscheinlich. Zu erwarten sind aber laut Landschaftsplan Hermelin, Mauswiesel, Iltis und Dachs.³⁶ Zu den nachgewiesenen Vogelarten in den Laub- und Laubmischwäldern zählen Kleiber, Waldbaumläufer, Grünspecht und viele mehr.³⁷ Potentiell aufzufindende Reptilien sind vor allem Blindschleiche, Waldeidechse und Ringelnatter, von den Amphibien werden Erdkröte und Grasfrosch erwartet.³⁸

Die seit Jahrzehnten als Grabeland genutzten Flächen sind unter faunistischen Gesichtspunkten teilweise eher dem Siedlungsbereich, und zwar dem im Landschaftsplan definierten Waldsiedlungsbereich zuzuordnen. Die Artenvielfalt ist dort geringer als in den Waldgebieten, vor allem empfindliche Arten, wie z. B. Zwerg- und Waldspitzmaus, sowie Amphibien und Reptilien sind seltener anzutreffen.³⁹

II.2.1.5 Schutzgebiete und Objekte nach Naturschutzrecht

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans berührt keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht (Landschaftsschutzgebiete, Naturschutzgebiete, Natura 2000-Gebiete etc.). Nach ak-

³⁴ vgl. ebenda S. 45 ff.

³⁵ vgl. ebenda S. 48.

³⁶ vgl. ebenda.

³⁷ vgl. ebenda, S. 49.

³⁸ vgl. ebenda.

³⁹ vgl. ebenda, S. 50.

tuellem Kenntnisstand befinden sich außerdem keine gesetzlich geschützten Teile von Natur und Landschaft – Alleen gemäß § 29 Abs. 3 BNatSchG i. V. m. § 17 BbgNatSchAG, Biotope gemäß § 30 BNatSchG i. V. m. § 18 BbgNatSchAG – im Plangebiet.

Knapp 800 m westlich des Plangebietes liegt das Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Parforceheide“, etwa 2.300 m südwestlich des Plangebietes befindet sich das Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Gebiet „Teltowkanal-Aue“ und in einer Entfernung von ca. 2.300 m südlich das Naturschutzgebiet (NSG) „Bäketal“.

Schutzzweck des LSG ist laut Schutzgebietsverordnung⁴⁰ sowohl die Erhaltung und Wiederherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts als auch die Erhaltung, Wiederherstellung und Entwicklung der Schönheit, Vielfalt und Eigenart der Landschaft, die Sicherung der Erholungsfunktion des Gebietes und die Entwicklung des Gebiets im Rahmen einer nachhaltigen, naturverträglichen Landnutzung.

Natura 2000-Gebiete (FFH- und SPA-Gebiete) dienen vor allem dem Schutz bestimmter Lebensraumtypen und Arten gemeinschaftlicher Bedeutung. Das FFH-Gebiet „Teltowkanal-Aue“ dient dem Schutz des Lebensraumtyps „alte bodensaure Eichenwälder auf Sandböden mit Stieleiche“ mit den Arten Biber (*Castor fiber*), Fischotter (*Lutra lutra*), Kammmolch (*Triturus cristatus*), Heldbock (*Cerambyx cerdo*) und Eremit (*Osmoderna eremita*).

Schutzzwecke des NSG sind gemäß Schutzgebietsverordnung⁴¹ die Erhaltung und Entwicklung des Gebietes als Standort seltener in ihrem Bestand bedrohter wildwachsender Pflanzengesellschaften, als Lebensraum bestandsbedrohter Tierarten sowie aus ökologischen und wissenschaftlichen Gründen.

II.2.1.6 Gestaltstrukturen und Freiraumsituation

Das Plangebiet wird im nördlichen Teil vor allem durch Waldflächen und einen breiten unbefestigten Fußweg, der sich längs durch das Gebiet zieht, geprägt. Die Waldflächen dominieren gemischte Baumbestände aus Nadel- und Laubbäumen. Die Vegetation ist relativ vielfältig und lädt aufgrund der vorhandenen Wegeerschließung zum Naturerlebnis ein. Dementsprechend ist in Abhängigkeit von der Witterung eine große Anzahl an Spaziergängern anzutreffen.

Im südlichen Teil des Plangebietes prägen Gartenflächen das Gebiet. Dort wird ein bis zu 20 m tiefer Teil der stillliegenden Bahntrasse als Grabeland durch die Besitzer der angrenzenden Wohngrundstücke in der benachbarten Sommerfeldsiedlung genutzt. Diese Nutzung bereichert zusätzlich das Landschaftsbild.

Die Geländeunterschiede innerhalb des Plangebietes selber sind eher gering. Die stillliegende Bahnstrecke ist in diesem Trassenabschnitt nicht mehr direkt sichtbar, aber überwiegend noch an der Geländemodulation ablesbar. Aufgrund der linearen Struktur des Plangebietes und der Erschließung bildet der vorhandene Weg gleichzeitig eine lange Sichtachse.

Weitere Sichtbeziehungen sind aufgrund des umgebenden Baumbestandes nur vereinzelt vorhanden. Darüber hinaus sind die Grabelandflächen teilweise durch undurchsichtige Einfriedungen aus Holz, Mauerwerk oder Plastik abgegrenzt. Diese sind als landschafts- und ortsbildstörend einzustufen und stören zusätzlich die Sichtachsen.

⁴⁰ Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ vom 12. November 1997. Geändert durch Verordnung vom 29. Januar 2014.

⁴¹ Verordnung über das Naturschutzgebiet „Bäketal“ vom 30.06.1995 (GVBl. II/95, S. 603), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29.01.2010 (GVBl. II, Nr. 05).

Die Sommerfeldsiedlung weist einen geschlossenen Charakter mit Einzelhausbebauung und großen Gärten mit Waldbaumprägung auf.⁴² Im Landschaftsrahmenplan ist das Plangebiet dem Landschaftsbildtyp „Siedlung, Siedlungstyp: großflächige Einzelhausbebauung, Stadtrandbereiche“ zugeordnet.⁴³

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich weder Bau- noch Bodendenkmale.

II.2.2. Prognose, Konflikte

Bei der Bewertung der Umweltauswirkungen ist zu unterscheiden zwischen der Festsetzung als von Bebauung freizuhalten Fläche mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ und der Festsetzung von Teilflächen mit der temporär zulässigen Nutzung als Grabeland.

Die Festsetzung als von Bebauung freizuhalten Fläche mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ hat keine erheblichen Umweltauswirkungen. Aus der Festsetzung als Freihaltefläche resultiert für die nicht als Grabeland genutzten Flächen weder eine Änderung noch eine Intensivierung der aktuellen Flächennutzung. Es werden keinerlei Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Der Bebauungsplan schließt sogar explizit bauliche Anlagen jeder Art aus. Beeinträchtigungen einzelner Schutzgüter sind daher nicht zu erwarten und folglich auch keine Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern und Schutzgutfunktionen.

Die Festsetzung der Folgenutzung „zukünftige Bahnanlagen“ für die derzeit als Grabeland genutzten Flächen hat zur Folge, dass diese Flächen mit Eintreten der auflösenden Bedingung nicht mehr für die Erholung der Anwohner zur Verfügung stehen werden. Da die Flächen jedoch nur eine zusätzliche Erweiterung der Hausgärten der an der Straße „An der Stammbahn“ gelegenen Grundstücke darstellen, die Anwohner also weiterhin über Erholungsflächen verfügen werden, ist diese Auswirkung auf das Schutzgut Mensch nicht als erheblich einzustufen.

Die temporäre Zulässigkeit der Nutzung von Teilflächen des Plangebietes als Grabeland hat keine Umweltauswirkungen. Der Bebauungsplan sichert lediglich die schon seit Jahrzehnten bestehende Nutzung. Es resultieren somit keine Änderungen für die Schutzgüter.

Die temporäre Zulässigkeit von Einfriedungen auf Teilflächen des Plangebietes hat nur geringfügige Umweltauswirkungen. Da nur offene Einfriedungen zulässig sind, geht kein **Boden** durch Versiegelung verloren, die Funktionen des Bodens werden nicht beeinträchtigt. In der Folge hat die Planung auch keine Auswirkungen auf das Schutzgut **Wasser**, da die Grundwasserneubildung nicht beeinträchtigt wird und Schadstoffeinträge nicht zu erwarten sind. Oberflächengewässer sind von der Planung nicht betroffen. Ebenso wenig resultieren Auswirkungen auf das Schutzgut **Klima**. Das Mikroklima wird nicht beeinflusst, darüber hinausgehende Auswirkungen sind ohnehin nicht zu erwarten. Auch auf das Schutzgut **Arten und Biotope** hat die Planung keine nachteiligen Auswirkungen. Da lediglich offene Einfriedung zulässig sind, können keine undurchlässigen Barrieren errichtet werden, die den Lebensraum insbesondere von Tieren zerschneiden und den Biotopverbund beeinträchtigen könnten. Aufgrund der Geringfügigkeit der zulässigen baulichen Anlagen bleiben die Lebensräume und die biologische Vielfalt vollständig erhalten. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG sind nicht zu erwarten. Die Auswirkungen der Festsetzung auf das Schutzgut **Landschaftsbild und Erholung** sind ausschließlich positiv bewerten, da die Zulässigkeit von Einfriedungen klar reglementiert wird, sodass offensichtlich bestehende Unklarheiten über die Zulässigkeit von Einfriedungen ausgeräumt werden können. Dies wird zu einem Rückbau der illegalen, orts- und landschaftsbildstörenden geschlossenen Einfriedungen, die in der jüngeren Vergangen-

⁴² vgl. Landschaftsplan, S. 59.

⁴³ vgl. Landschaftsrahmenplan, Band 2, Karte 14 „Landschaftsbild, Landschaftsbezogene Erholung“.

heit entstanden sind, führen. Davon werden auch die Erholungssuchenden, die den angrenzenden Wanderweg nutzen, profitieren. Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch offene Einfriedungen der festgesetzten geringen Höhe sind aufgrund der landschaftlichen Vorprägung nicht zu erwarten (siehe Kapitel II.2.3). Schützenswerte **Kultur- und Sachgüter**, wie Denkmale, kulturhistorisch bedeutsame Landschaftselemente oder Ähnliches, sind im Plangebiet nicht bekannt. Die Auswirkungen der Festsetzung auf den **Menschen und seine Gesundheit sowie die Bevölkerung insgesamt** sind durch die künftige Vermeidung visueller Beeinträchtigungen und der damit einhergehenden Verbesserung der Erholungssituation vor allem für Nutzer des Wanderwegs positiv zu bewerten. Die Erholungssituation der Anwohner wird durch die Festsetzung ebenfalls verbessert, da der Bebauungsplan nun auch bauliche Einfriedungen zulässt. Wegen der insgesamt nur geringfügigen Auswirkungen auf einzelne Schutzgüter, gibt es über die bereits genannten Wirkungszusammenhänge hinaus keine weiteren **Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern**.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen schließlich nicht im Widerspruch zur „Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow“. Auch haben die Festsetzungen keine Auswirkungen auf in der Umgebung gelegene Schutzgebiete, insbesondere das Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung FFH-Gebiet „Teltowkanal-Aue“. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist folglich nicht erforderlich.

Prognose bei Nichtdurchführung der Planung

Wenn die Planung nicht durchgeführt würde, würden zunächst die bestehenden Flächennutzungen erhalten bleiben. Das bedeutet für das Plangebiet, dass sich im nördlichen Teil der vorhandene Wald weiterentwickeln würde. Darüber hinaus bliebe auch die private Nutzung als Grabeland im südlichen Teil des Geltungsbereichs bestehen. Bauliche Einfriedungen dieser Parzellen würden voraussichtlich nicht genehmigt werden und sich weiterhin illegal und ungeordnet vollziehen.

Im Falle eines Verkaufs der Flächen durch die Deutsche Bahn AG würden die Pachtverhältnisse mit den Gartennutzern aufgelöst. Ein neuer Eigentümer könnte die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragen und in der Folge wäre dann auch eine bauliche Nutzung möglich. Den Rahmen für mögliche Bauvorhaben setzt wegen der Lage im planungsrechtlichen Außenbereich § 35 BauGB. Aufgrund der Darstellung im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen könnte es sich dabei voraussichtlich nur um ein privilegiertes Außenbereichsvorhaben handeln. Die direkten Auswirkungen auf die Umwelt können wegen des Spektrums der in Frage kommenden Vorhaben nicht näher prognostiziert werden.

Eine Bebauung würde aber voraussichtlich eine künftige Wiederinbetriebnahme als Bahnstrecke ausschließen. Dies würde für die Kommune bedeuten, dass eine Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf öffentliche Verkehrsmittel nicht in dem erhofften Umfang realisiert werden könnte. Die Belastung der Umwelt einschließlich der Anwohner durch den Verkehr auf den innerörtlichen Straßen würde weiterhin bestehen bleiben bzw. mit steigender Einwohnerzahl noch zunehmen.

II.2.3. Geplante Vermeidungs-, Verringerungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) definiert als Eingriffe in Natur und Landschaft in § 14 Abs. 1 Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Gemäß § 9 Abs. 1a BauGB in Verbindung mit § 1a Abs. 3 BauGB ist im Bebauungsplan abschließend darüber zu entscheiden, wie die zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft gemindert, ersetzt oder ausgeglichen werden können.

Der Bebauungsplan KLM-BP-048-e bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor.

Durch die Festsetzung als von Bebauung freizuhalten Fläche mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ wird weder eine Nutzungsänderung noch eine Änderung der Gestalt vorbereitet, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen könnte. Bauliche Anlagen jeder Art sind unzulässig.

Eingriffsrelevant kann daher allenfalls noch die Festsetzung als Grabeland und die Zulassung von offenen Einfriedungen sein. Zwar werden diese Nutzungen nur zeitlich begrenzt zulässig sein, doch werden grundsätzlich auch temporäre Gestalt- oder Nutzungsänderungen vom Tatbestand des § 14 Abs. 1 BNatSchG umfasst. Die Nutzung als Grabeland besteht allerdings schon seit vielen Jahrzehnten. Durch die temporäre Sicherung dieser Nutzung wird kein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, da es nicht zu einer Veränderung gegenüber der aktuellen Nutzung kommt.

Durch die temporäre Zulassung offener Einfriedungen wird dagegen gegenüber der rechtmäßigen Situation eine Veränderung der Gestalt durch die Errichtung dieser baulichen Anlagen vorbereitet. Es stellt sich daher die Frage, ob diese eine erhebliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes darstellen können. Dies ist zunächst für die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts zu verneinen. Die Errichtung von offenen Einfriedungen, das heißt Zäunen, führt nur zu einer minimalen Flächeninanspruchnahme und damit allenfalls zu geringfügigen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden und der mit diesem im Wirkungszusammenhang stehenden Schutzgüter Wasser und Klima. Auch für das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind aufgrund der Durchlässigkeit der Einfriedungen, die durch die Bebauungsplanfestsetzung vorgeschrieben wird, keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten. Für Kleinsäuger, Amphibien und Insekten ist weiterhin ein ungehindertes Passieren und Queren zwischen den Grundstücken und dem umgebenden Landschaftsraum möglich. Die Lebensräume dieser Tiere und der Biotopverbund werden nicht beeinträchtigt.

Auch eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes kann ausgeschlossen werden: Die Landschaft ist in diesem Bereich durch die jahrzehntelange Gartennutzung, also eine dem Außenbereich fremde Nutzung vorgeprägt. Auch ohne Einfriedungen ist eine Parzellierung ablesbar, insbesondere da die Parzellen der Wohngrundstücke hier nur fortgesetzt werden. Es handelt sich auch nicht um einen unberührten, offenen Landschaftsraum, sondern um ein vorbelastete Landschaft relativ geringer Vielfalt, Eigenart und Schönheit. Die Errichtung von offenen Einfriedungen stellt deshalb nur eine geringe zusätzliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar. Dazu trägt zusätzlich auch noch die festgesetzte Maximalhöhe von 2 Metern bei. Außerdem wird die Dauer der Beeinträchtigung zeitlich befristet, sodass die Einfriedungen das Landschaftsbild nicht dauerhaft prägen werden. Die Beeinträchtigung liegt deshalb unter der maßgeblichen Erheblichkeitsschwelle.

Der Eingriffstatbestand ist damit nicht erfüllt. Diese Einschätzung hat die UNB in ihrer Stellungnahme zum Vorentwurf des Bebauungsplans bestätigt, in der sie mitteilt, dass der Bebauungsplan nicht eingriffsrelevant sei.

Es ist daher nicht erforderlich, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung, zum Ausgleich oder Ersatz von Eingriffen vorzusehen.

II.2.4. In Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten

Da sich die Planung auf die stillliegende Trasse der Stammbahn bezieht, sind Alternativen zum Standort nicht möglich. Außerdem fällt die Planung bzw. Reaktivierung von Bahnstrecken, die letztendlich Ziel der Flächenfreihaltung im Bebauungsplan ist, nicht in den Zuständigkeitsbe-

reich der Gemeinde, sondern in den des Bundes bzw. der Länder. Alternative Streckenführungen sind Gegenstand der Untersuchung für den Stadt-Umland-Verkehr, die derzeit im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg unter anderem für den Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführt wird (siehe Kapitel III.1).

Ebenso wenig bestehen alternative Festsetzungsmöglichkeiten für das Plangebiet. Da es sich bei den Flächen um planfestgestellte Bahnflächen handelt, sind die Flächen weitgehend der kommunalen Planungshoheit entzogen, da ein öffentlich-rechtlicher Planungs- und Nutzungsvorbehalt besteht. Es sind deshalb lediglich Festsetzungen möglich, die dem Zweck der Planfeststellung nicht widersprechen. Da noch nicht feststeht, welche Flächen für einen künftigen Bahnbetrieb notwendig sein werden, würden alternative Festsetzungen regelmäßig der Zweckbestimmung der Bahnanlage zuwiderlaufen. Für die auf Teilflächen vorhandene temporäre Gartennutzung gibt es Pachtverträge zwischen der DB AG und den Nutzern, die fristlos gekündigt werden können, wenn die Flächen benötigt werden.

II.3. ZUSÄTZLICHE ANGABEN

II.3.1. Beschreibung der technischen Verfahren der Umweltprüfung, Hinweise auf weiteren Untersuchungsbedarf

Für die Belange des Umweltschutzes ist eine Umweltprüfung durchgeführt worden, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen der Planung ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Dabei wurde fachlich bei der Bestandsaufnahme des Umweltzustands im Wesentlichen auf den Landschaftsplan für die Gemeinde Kleinmachnow und den Landschaftsrahmenplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark zurückgegriffen. In Ergänzung dessen wurden mehrfach Begehungen durchgeführt und der Bestand in Fotos dokumentiert. Einzelne Aussagen zu den Schutzgütern wurden allein dem Landschaftsplan entnommen.

Die zu erwartenden Umweltauswirkungen wurden verbal-argumentativ ohne technische Verfahren bewertet. Die Beurteilung der Erheblichkeit möglicher Umweltauswirkungen war ohne Schwierigkeiten möglich. Weiterer Untersuchungsbedarf resultiert nicht.

II.3.2. Geplante Maßnahmen zur Überwachung

Da die Umsetzung der Planung keine erheblichen Umweltauswirkungen hat, sind Maßnahmen zur Überwachung der Umweltauswirkungen nicht erforderlich.

II.4. ALLGEMEINVERSTÄNDLICHE, NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

Das Plangebiet befindet sich im Norden der Gemeinde und umfasst einen Teil der stillliegenden Trasse der Potsdamer Stammbahn. Der Geltungsbereich ist etwa zur Hälfte bewaldet. Durch den Wald führt ein unbefestigter Wanderweg. Die südlichen Teilflächen des Plangebietes werden als Grabeland bzw. Nutzgärten in Erweiterung der angrenzenden Hausgärten genutzt. Dort befinden sich teilweise illegale Einfriedungen, die das Orts- und Landschaftsbild stören.

Der Bebauungsplan KLM-BP-048-e sichert die Freihaltung der Trasse, um Entwicklungen, die eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn erschweren oder unmöglich machen würden, zu verhindern. Es erfolgt die Festsetzung einer von Bebauung freizuhaltenden Fläche mit der Zweckbestimmung „zukünftige Bahnanlagen“, verbunden mit dem Ausschluss von baulichen Anlagen jeder Art. Auf den als Grabeland genutzten Flächen ist abweichend davon bis zum

Baubeginn für den Wiederaufbau der Bahnanlagen diese Nutzung und die Errichtung von offenen Einfriedungen bis zu 2 m Höhe zulässig.

Ziel und Gegenstand des Umweltberichtes ist es, die voraussichtlich mit der Realisierung der Planung verbundenen erheblichen Umweltauswirkungen zu ermitteln und zu bewerten.

Da der Bebauungsplan überwiegend lediglich bauliche Nutzungen ausschließt, hat er keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt. Auch die Zulassung von temporären Einfriedungen hat keine erheblichen Umweltauswirkungen. Die Auswirkungen dieser Festsetzung auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Arten und Biotope, Kultur und Sachgüter sind vernachlässigbar gering. Auch die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild und Erholung sind aufgrund der Vorprägung der Landschaft durch die Gärten nicht erheblich und ausschließlich positiv zu bewerten, da die Reglementierung der Einfriedungen zu einer Verbesserung der aktuellen Situation führen wird.

Der Bebauungsplan bereitet keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Weder die Flächenfreihaltung für künftige Bahnanlagen noch die temporäre Sicherung von Teilflächen als Grabelnd und die Zulassung von offenen Einfriedungen sind eingriffsrelevant. Mögliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch die Einfriedungen liegen unter der maßgeblichen Erheblichkeitsschwelle. Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zum Ausgleich von Eingriffen sind deshalb nicht erforderlich.

III. PLANINHALT

III.1. ENTWICKLUNG DER PLANUNGSÜBERLEGUNGEN

Bereits kurz nach der Wende gab es vielfältige Überlegungen zur Wiederherstellung bzw. Ergänzung des Eisenbahnnetzes zwischen Berlin und seinem Umland. Gegenstand der Überlegungen war dabei auch die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer (Stamm-)Bahn als wichtige Nord-Südwest-Verbindung. Da die Strecke weder auf Berliner noch auf Brandenburger Seite überbaut worden war, ist eine wesentliche Voraussetzung dafür gegeben.

Dennoch war die Stammbahn weder Bestandteil des so genannten Lückenschlussprogrammes, in dem die Verkehrsminister der Bundesrepublik und der DDR bereits Anfang Mai 1990 die Schließung von Lücken im Schienennetz vereinbarten, noch des 1992 von der Deutschen Reichsbahn und dem Berliner Senat erstellten „Pilzkonzepts“ für die Wiederherstellung unterbrochener Bahnverbindungen.

Trotzdem fand die Stammbahnverbindung in den Folgejahren auf unterschiedliche Weise Berücksichtigung. So beschloss der Koordinierungsrat Berlin/Brandenburg die Beachtung der Stammbahn bei den weiteren Planungen zum Eisenbahnknoten Berlin.⁴⁴ Beim Neubau des Tiergartentunnels in Berlin (1995 bis 2006) wurde deshalb bereits die Möglichkeit zur Einfädung der Regional- bzw. Fernbahngleise der Stammbahn vorgesehen.

Außerdem gab es mehrere Untersuchungen vor allem zur verkehrlichen Bedeutung der. Eine 1998 erstellte Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die Stammbahn als Regionalbahnstrecke wiederaufgebaut werden sollte. In der Untersuchung wird zu ihrer verkehrlichen Bedeutung 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.“⁴⁵ Sämtliche Konzepte sehen dabei neben der Wiederinbetriebnahme des Bahnhofs Düppel-Kleinmachnow einen weiteren Haltepunkt „Europarc Dreilinden“ zur Anbindung des gleichnamigen Gewerbegebietes vor.

Im Jahr 1999 gründeten Bürgerinnen und Bürger aus Kleinmachnow, Berlin und Potsdam die Bürgerinitiative Stammbahn (BIS), die das Ziel verfolgt, die Stammbahn als Regionalbahnverbindung wiederherzustellen. Im selben Jahr wurde von der Deutschen Bahn AG eine Vorplanung in Auftrag gegeben. Diese bildete die Grundlage für eine erste Wirtschaftlichkeitsberechnung. Weitere Schritte zur Wiederinbetriebnahme der Verbindung erfolgten jedoch zunächst weder von Seiten der Länder Berlin und Brandenburg noch auf Initiative der Deutschen Bahn.

Die Gemeinde Kleinmachnow nahm im Jahr 2000 die Trasse der Potsdamer (Stamm-)Bahn als „Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“ in ihren Flächennutzungsplan auf (siehe auch Kapitel I.2.3.2, S. 13). Im Jahr 2005 wurde die Landesregierung durch Beschlüsse sowohl der Gemeindevertretung Kleinmachnow als auch der Gemeindevertretung Stahnsdorf und parallel der bis 2014 bestehenden kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Der Teltow“ (in der sich die

⁴⁴ vgl. Intraplan Consult GmbH, Verkehrliche Auswirkungen, 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. 81 ff.

⁴⁵ aus: ETC Transport Consultants, Grunderneuerung der Strecke 6177 (Potsdamer Stammbahn), Grundsätzliche Überlegungen im Vorfeld von Detailplanungen, Berlin, 1998.

Kommunen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf zusammengeschlossen hatten) aufgefordert, die Stammbahn (und die Friedhofsbahn) in den Nahverkehrsplan des Landes für den Schienenpersonennahverkehr aufzunehmen. Dies erfolgte jedoch nicht.

Im Jahr 2008 gab das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg (MIR) eine Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn in Auftrag.⁴⁶ Ergebnis dieser Untersuchung und den ihr zugrunde gelegten Daten war, dass zum damaligen Zeitpunkt eine Regionalbahnlinie auf der Trasse nicht wirtschaftlich gewesen wäre. Trotzdem sprachen sich die Länder Berlin und Brandenburg für eine weitere Freihaltung der Trasse aus.

Es folgten Bestrebungen, auf der Trasse zumindest eine S-Bahn-Linie zu etablieren. In einer im Jahr 2009 im Auftrag der Europarc Dreilinden GmbH mit Beteiligung der Gemeinde Kleinmachnow und des Bezirks Steglitz-Zehlendorf von Berlin von der DB International GmbH erstellten Vorstudie für eine S-Bahn-Anbindung Zehlendorf – Kleinmachnow – Dreilinden wurden dazu Varianten untersucht und bewertet. „Ziel ist die Identifizierung einer optimalen Lösung zur Einbindung der Gemeinde Kleinmachnow in das Netz der Berliner S-Bahn.“⁴⁷

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde als Vorzugsvariante die Anbindung des Gewerbegebietes Europarc mit einem Halt auf der Stammbahntrasse nordöstlich des Stahnsdorfer Damms ermittelt. Für diese Vorzugsvariante wurden dann für unterschiedliche Szenarien die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen, die Nachfrage und die Erlöse prognostiziert sowie eine überschlägige Nutzen-Kosten-Bewertung vorgenommen. Betrachtet wurden 4 Szenarien, die von unterschiedlichen Entwicklungen des Gewerbegebietes Europarc und / oder einer Park & Ride-Anlage am Haltepunkt Dreilinden ausgehen. Im Ergebnis dieser Grobbewertung wurde für alle betrachteten Szenarien entweder ein ausgeglichenes oder ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erwartet und deshalb eine vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung empfohlen.⁴⁸

Trotz dieser Empfehlung gab es in den folgenden Jahren keine vertiefende Nutzen-Kosten-Untersuchung. Nichtsdestotrotz war der Wiederaufbau weiterhin Gegenstand unterschiedlicher Debatten und Foren.

Noch im Jahr 2009 fasste auch der Bezirk Steglitz-Zehlendorf einen Beschluss, sich für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn einzusetzen. 2011 wurde der Wiederaufbau der Strecke Zehlendorf – Düppel-Kleinmachnow für den S-Bahn-Verkehr mit einem Wiederaufbau der Bahnhöfe Zehlendorf-Süd und Düppel-Kleinmachnow als Infrastruktur-Langfristvorhaben in den Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr) aufgenommen.⁴⁹

Eine Entsprechung im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013 – 2017 findet sich allerdings weder in den Zielnetzen 2013 oder 2016, noch im Perspektivnetz. Im Gegenteil, dort heißt es: „Insbesondere unter Berücksichtigung des mittlerweile guten und in der Regel schnelleren Regionalverkehrsangebots ergibt sich in überschaubaren Planungszeiträumen für die kostenintensiven infrastrukturellen und betrieblichen Erweiterungen des S-Bahnnetzes keine Notwendigkeit. Das betrifft die Verbindungen nach Falkensee, Velten, Kleinmachnow und Rangsdorf.“⁵⁰

Angesichts des erheblichen Bevölkerungswachstums, das sowohl die Städte Berlin und Pots-

⁴⁶ vgl. Intraplan Consult GmbH, Verkehrliche Voruntersuchung und Standardisierte Bewertung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. 2008.

⁴⁷ aus: DB International GmbH, S-Bahn-Anbindung Zehlendorf - Kleinmachnow - Dreilinden, Vorstudie, S. 6.

⁴⁸ vgl. ebenda, S. 34.

⁴⁹ vgl. Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, Senatsbeschluss vom 29. März 2011, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Anhang I Maßnahmenkatalog bis 2025, Berlin 2011, S. 140.

⁵⁰ aus: Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.), Stand 06.12.2012., S. 16.

dam, als auch die Gemeinde Kleinmachnow und ihre Nachbargemeinden in den vergangenen Jahren verzeichnen konnten, angesichts der stetig steigenden Pendlerzahlen und der daraus resultierenden hohen Belastung der Straßen sowie der Berliner Stadtbahn ist im Zuge der Erarbeitung des neuen Landesnahverkehrsplans 2018-2022 und des ÖPNV-Konzeptes 2030 die Stammbahntrasse wieder in den Blickpunkt geraten.

Im Zuge einer von den Ländern Berlin und Brandenburg beauftragten und vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) durchgeführten Untersuchung für den Stadt-Umland-Verkehr wurden auf der Grundlage einer Bevölkerungs- und Nachfrageprognose ÖPNV zu Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehren für verschiedene Korridore unterschiedliche Varianten untersucht und zunächst hinsichtlich ihrer Nachfragewirkung bewertet. Auf dieser Grundlage sollen dann unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit Konzepte für die weitere Entwicklung der Bahn- und Busnetze für die Jahre 2020 und 2030 erarbeitet werden.

Für den Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf wurden insgesamt 6 Varianten untersucht: Zum einen die Verlängerung der S-Bahn von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf, der Ringchluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn, zum anderen die Nutzung der Stammbahntrasse für den Regionalverkehr, die Nutzung des bestehenden Gleises Zehlendorf - Wannsee für den Regionalverkehr, die Verlängerung der S-Bahn von Zehlendorf nach Dreilinden auf der Stammbahntrasse und die Verlängerung der S-Bahn von Zehlendorf über die Stammbahntrasse bis nach Potsdam.⁵¹



Abb. 12: Übersichtskarte der untersuchten Varianten⁵²

Im November 2016 wurden die Ergebnisse der Nachfrageprognosen im Rahmen der Korridoruntersuchungen präsentiert und mit den Kommunen und Landkreisen diskutiert. Dabei wurden besonders große Nachfragesteigerungen für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden prognostiziert. Dabei würden Teile der Stammbahntrasse durch die S-Bahn genutzt werden. Da in diesem Fall allerdings die Stammbahn nicht gleichzeitig die erhoffte Entlastungswirkung für die Berliner Stadtbahn hätte, werden weitere vertiefende Gesamtverkehrsuntersuchungen für erforderlich gehalten.⁵³

⁵¹ vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, ÖPNV-Konzept 2030, Workshop mit den Kommunen, 17.03.2016, S. 25 ff.

⁵² aus: ebenda, S. 28.

⁵³ vgl. Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, ÖPNV-Konzept 2030, Workshop mit den Kommunen, 28.11.2016, S. 23 ff.

Die Bedeutung, die der Potsdamer (Stamm-)Bahn zurzeit wieder von Seiten der Länder beigemessen wird, schlägt sich auch in der Stellungnahme des Landes Brandenburg zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes 2030 nieder. Darin heißt es: „Darüber hinaus wird als Alternative zur völlig überlasteten Stadtbahn um Bewertung der Potsdamer Stammbahn gebeten, der eine Entlastungsfunktion für den gesamten Bahnverkehr im Ballungsraum Berlin – Brandenburg zukommt.“⁵⁴

Der Berliner Stadtentwicklungssenator Andreas Geisel drückte es am 27.12.2015 so aus: „Wenn Berlin und Potsdam wachsen, werden wir die Stammbahn in zehn bis fünfzehn Jahren dringend wieder für den Bahnverkehr brauchen.“⁵⁵

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Potsdam fasste am 27.01.2016 den Beschluss, die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zu unterstützen und beauftragte ihren Bürgermeister, sich für die Wiederbelebung der Stammbahn einzusetzen.⁵⁶

Es gibt es aber auch alternative Vorschläge für die Nutzung: So sieht ein Konzept des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) aus dem Jahr 2015 vor, die Trasse zu einem Fahrradschnellweg auszubauen. Die Umsetzung dieses Konzeptes, das unter anderem vom CDU Kreisverband Zehlendorf-Steglitz unterstützt wird, würde die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung in einem absehbaren Zeitraum ausschließen und wird von der Gemeinde daher abgelehnt.

Gleichzeitig gab es Bestrebungen der Deutschen Bahn AG, nicht mehr betriebene Bahnstrecken zu veräußern. So wurden trotz der Betrachtung der stillliegenden Friedhofsbahn als mögliche Variante der Streckenführung für den Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf (siehe oben) deren Flächen durch die DB AG zum Verkauf ausgeschrieben.

Um eine Veräußerung an Dritte zu vermeiden, erwarb schließlich die Gemeinde die Flächen.

Die vorstehend beschriebenen Entwicklungen führten dazu, dass die Gemeinde Kleinmachnow am 15.05.2014 die Aufstellungsbeschlüsse für die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e und die Bebauungspläne KLM-BP-047-a bis -047-b fasste, um die Grundstücke im Trassenbereich der Potsdamer Stammbahn und im Trassenbereich der Friedhofsbahn dauerhaft für die Wiederinbetriebnahme einer Eisenbahnverbindung zu sichern.

III.2. INTENTIONEN DES PLANES

III.2.1. Nutzungskonzept

Auch wenn konkrete Schritte zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn bislang unterblieben sind und die Zuständigkeit dafür nicht bei der Gemeinde liegt, ist es im Sinne einer vorausschauenden und zukunftsorientierten Ortsplanung erforderlich, die Trasse so zu sichern, dass die spätere Wiederinbetriebnahme ohne unnötige Hemmnisse möglich bleibt.

Die erheblichen Bevölkerungszuwächse der vergangenen Jahre in Berlin und im Berliner Umland führen bereits heute teilweise zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den wichtigsten Verbindungsstraßen. Davon betroffen sind insbesondere Gemeinden, die derzeit nicht über einen Schienenanschluss und damit die Möglichkeit einer straßenunabhängigen Verkehrsabwicklung verfügen. Dies gilt auch für die Gemeinde Kleinmachnow. Durch die Gemeinde verläuft zwar die Trasse der ehemaligen Stammbahn, diese ist aber nicht mehr in Betrieb.

⁵⁴ aus: Klebe, Barbara, Stellungnahme Brandenburgs zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030, S. 6.

⁵⁵ zitiert in: Schuster, Solveig, Stillgelegte Friedhofsbahn: Radweg statt S-Bahn-Gleise, in: Der Tagesspiegel, 08.03.2016.

⁵⁶ Beschlüsse der Vorlagen 15/SVV/0893 und 16/SVV/0015.

In der Gemeinde Kleinmachnow stieg die Bevölkerungszahl in den Jahren von 1990 bis 2015 um etwa 9.000 Personen. Die Einwohnerzahl hat sich damit fast verdoppelt. Von den zugezogenen Personen stammen etwa 6.500 und damit die deutliche Mehrheit aus Berlin.⁵⁷ Der Bevölkerungszuwachs im Berliner Umland soll sich zwar in den kommenden Jahren laut Prognose des Amtes für Statistik abschwächen, es wird aber weiterhin von einem positiven Saldo für die Umlandgemeinden ausgegangen.⁵⁸ Dies führt zu erheblichen Pendlerzahlen: „Es gibt ausgeprägte und zunehmende verkehrliche Verflechtungen zwischen Berlin und Brandenburg und besonders zwischen Berlin und dem Berliner Umland. [...] Heute pendeln täglich rund 200.000 Menschen aus Brandenburg nach Berlin, rund 80.000 Berliner pendeln nach Brandenburg, eine Steigerung von rund 27 Prozent seit 2006.“⁵⁹

Die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn könnte eine Option für eine straßenunabhängige Verkehrsabwicklung unter anderem zur Bewältigung dieser wachsenden Pendlerströme sein. Dabei könnte im Idealfall am unmittelbar östlich des Plangebietes gelegenen Bahnhof Kleinmachnow-Düppel eine Verknüpfung unterschiedlicher schienengebundener Verkehrsmittel erfolgen, da an der an das Plangebiet grenzenden Karl-Marx-Straße ebenfalls eine Trasse für eine ÖPNV-Verbindung freigehalten wird (siehe auch Kapitel I.2.3.2, S. 13).

Die Option zur Wiederinbetriebnahme der Stammbahn besteht aber nur, solange dieser nichts grundsätzlich entgegensteht. Ziel der verbindlichen Bauleitplanung ist es deshalb, dass die innerhalb des Geltungsbereichs gelegenen Flächen von Nutzungen und baulichen Anlagen freigehalten werden, die künftigen Bahnbetriebszwecken entgegenstehen. Dies umfasst insbesondere Gebäude, aber auch sonstige bauliche Entwicklungen, wie beispielsweise die Anlage eines asphaltierten Fahrradschnellweges, die die Chance für eine Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke verringern oder gar unmöglich machen würden.

Gleichzeitig soll aber die Nutzung als Grabeland, wie sie derzeit auf Teilflächen existiert, zunächst weiterhin ermöglicht werden. Diese schon traditionell seit mehreren Jahrzehnten ausgeübte Gartennutzung stellt eine sinnvolle Zwischennutzung für die derzeit nicht benötigten Flächen dar. Solange noch keine konkreten Planungen für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn bestehen, kann diese Nutzung deshalb aufrechterhalten werden. Dies muss allerdings weitgehend ohne Baulichkeiten geschehen, da jede Art der baulichen Entwicklung die Wiederinbetriebnahme als Bahnstrecke erschweren würde.

III.2.2. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan (FNP) zu entwickeln. „Entwickeln“ bedeutet das Verfeinern der gröberen Planung des FNP durch den Bebauungsplan. Der FNP – als eine Darstellung der Grundzüge der Art der Bodennutzung – ist also die Grundlage für die detaillierteren, grundstücksscharfen rechtsverbindlichen Festsetzungen der städtebaulichen Ordnung.

Dabei steht der Gemeinde beim „Entwickeln“ der Bebauungspläne eine gewisse Gestaltungsfreiheit zu, die es erlaubt, über das Ausfüllen des groben Rasters des FNP hinaus eigenständig in dessen Rahmen zu planen. Das heißt, es ist keine exakte Übereinstimmung mit den Darstellungen des FNP gefordert. Allerdings darf die Gemeinde weder die Grundkonzeption des FNP antasten noch grundsätzlich von seinen Darstellungen abweichen.

⁵⁷ vgl. Landesamt für Bauen und Verkehr, Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001 bis 2015 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Berichte der Raumbewertung, Gebietsstand 31.12.2015, S. 76.

⁵⁸ vgl. Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, Mobilitätsstrategie 2030, Entwurf, Stand 04.07.2016, S. 11.

⁵⁹ aus: ebenda, S. 4.

Die Festsetzung des Geltungsbereichs des Bebauungsplans als von Bebauung freizuhalten Fläche mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ entspricht dem FNP, in dem die Fläche überwiegend als Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung) vermerkt ist (siehe Kapitel I.2.3.2, S. 13). Lediglich eine kleine Fläche im Nordwesten des Geltungsbereichs (Teil des Flurstücks 5) ist im FNP als Fläche für Wald dargestellt, sodass die Festsetzung im Bebauungsplan für diese Fläche vom FNP abweicht.

Das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB wird durch die abweichende Festsetzung im Bebauungsplan dennoch nicht verletzt. Allein aus dem prognostischen Charakter und der Grobmaschigkeit des FNP, der keine parzellenscharfen Aussagen trifft, und dem damit verbundenen Maßstabssprung zwischen Flächennutzungsplanung und Bebauungsplan resultiert, dass „Entwickeln“ kein starres Umsetzen der Vorgaben des FNP erfordert, sondern auch Abweichung zulässt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die im Vergleich zum Bebauungsplan etwas vereinfachte Darstellung im FNP lediglich dem Darstellungsmaßstab (1:10.000) und der damit verbundenen Generalisierung geschuldet ist. Eine bewusste Entscheidung, die Fläche nicht mehr für die Nutzung als Bahnanlagen freihalten zu wollen, ist nicht dokumentiert, zumal die Fläche der kommunalen Planungshoheit aufgrund der Tatsache, dass es sich um eine planfestgestellte und gewidmete Bahnfläche handelt, nur eingeschränkt zugänglich ist. Im Gegenteil. Im FNP-Erläuterungsbericht heißt es: „[...] Die ehemalige Trasse wird als Bahntrasse dargestellt.“⁶⁰ Da die betroffene Fläche lediglich eine Größe von ca. 0,05 ha aufweist, wird die planerische Grundkonzeption des FNP durch die abweichende Festsetzung nicht berührt. Die Festsetzung genügt damit dem Entwicklungsgebot.

Darüber hinaus weicht die temporär auf Teilflächen zulässige Nutzung der von Bebauung freizuhalten Fläche als „Grabeland / Nutzgarten“ von der Darstellung des FNP ab, ohne dass jedoch das Entwicklungsgebot des § 8 Abs. 2 BauGB dadurch verletzt wird. Die Fläche wird weiterhin als von Bebauung freizuhalten Fläche dargestellt; es wird nur der Nutzungszweck abweichend vom FNP festgesetzt. Da gewidmete Bahnanlagen dem Fachplanungsprivileg unterliegen und damit weitgehend der kommunalen Planungshoheit entzogen sind, kann die Gemeinde lediglich Flächen für eine Bahnnutzung freihalten, nicht aber Bahnanlagen festsetzen. Dem entspricht auch der zusätzliche Klammereinschub „Trassenfreihaltung“ im FNP. Die Trassenfreihaltung für künftige Bahnbetriebszwecke wird auch bei einer zugelassenen Zwischennutzung als Grabeland gewährleistet; maßgeblich ist die Festsetzung als von Bebauung freizuhalten Fläche. Die planerische Grundkonzeption des FNP wird gewahrt, auch diese Festsetzung genügt dem Entwicklungsgebot.

III.2.3. Inanspruchnahme von Wald

Von der Planung sind zwar, wie in Kapitel I.2.3.6 dargestellt, Waldflächen betroffen, die Umwandlung von Waldflächen in eine andere Nutzungsart, die gemäß § 1a Abs. 2 Satz 4 BauGB explizit zu begründen wäre, ist aber nicht vorgesehen. Der Bebauungsplan setzt lediglich die Freihaltung der Trasse von baulichen Anlagen fest (Nutzung: zukünftige Bahnanlagen). Diese Festsetzung steht nicht im Widerspruch zur Waldeigenschaft.

Auf Teilflächen sichert der Bebauungsplan außerdem bis zum Baubeginn für den Wiederaufbau der Bahnanlagen die aktuelle Nutzung als Grabeland / Nutzgarten. Den aktuell als Grabeland genutzten Flächen fehlt die Waldeigenschaft, sodass dort keine Waldflächen betroffen sind.

Erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Trasse der Potsdamer Stammbahn für Eisenbahnzwecke, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt, wird teilweise Wald in Anspruch genommen werden.

⁶⁰ aus: Flächennutzungsplan Kleinmachnow. Erläuterungsbericht in der Fassung vom 5. Januar 2000, S. 137.

III.2.4. Abwägung der Ergebnisse des Gutachtens zur Eingriffs- und Ausgleichsbewertung

Für das Gebiet des B-Plan BP-KLM-048-e wurde im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans eine Umweltprüfung durchgeführt, deren Ergebnisse im Umweltbericht, der Teil dieser Begründung ist, zusammengefasst sind (siehe Kapitel II, S. 18 ff.).

Da durch die Festsetzungen des Bebauungsplans keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden (siehe auch Kapitel I.2.3), sieht der Umweltbericht auch keine Maßnahmen zur Vermeidung, zur Minimierung und zum Ausgleich von Eingriffen vor. Eine Abwägung ist daher nicht erforderlich.

III.3. ABWÄGUNG, BEGRÜNDUNG DER EINZELNEN FESTSETZUNGEN

III.3.1. Von Bebauung freizuhalten Fläche

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-048-e wird vollständig als Fläche, die von Bebauung freizuhalten ist, gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB festgesetzt. Die Festsetzung als „Freihaltfläche“ erfolgt als selbständige Festsetzung, das heißt nicht in Überlagerung einer anderen Nutzungskategorie des Baugesetzbuches. Die Art der zulässigen Nutzung wird zusätzlich spezifisch festgesetzt, und zwar entsprechend der planerischen Zielstellung als „zukünftige Bahnanlagen“. Bauliche Anlagen jeder Art sind auf der von Bebauung freizuhaltenden Fläche unzulässig.

Durch die Festsetzung wird eine bauliche Nutzung der Fläche, die möglicherweise einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn entgegenstehen oder diese zumindest erschweren würde, ausgeschlossen. Dies ist vor allem für den Fall von Bedeutung, dass die Deutsche Bahn AG als aktuelle Eigentümerin der Fläche, diese – wie unlängst bei der Trasse der ehemaligen Friedhofsbahn erfolgt – verkaufen würde und der neue Eigentümer die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Durch die Festsetzung werden im Falle einer Freistellung der Bahnflächen von Bahnbetriebszwecken durch die Deutsche Bahn AG bauliche und sonstige (Fehl-)Entwicklungen ausgeschlossen und die Flächen für eine Bahnverbindung durch einen anderen Vorhabenträger freigehalten. Eine Festsetzung als Fläche für Bahnanlagen ist durch die Gemeinde nicht möglich, da Bahnanlagen Planfeststellungsverfahren bedürfen, die durch einen Bebauungsplan 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 die Zielstellung, die Stammbahn wieder in Betrieb zu nehmen, gefährden bzw. deren Umsetzung erschweren, werden bauliche Anlagen jeder Art und Größenordnung innerhalb des Plangebietes ausgeschlossen. Dazu gehören beispielsweise auch befestigte oder asphaltierte Wege, bei denen hohe Herstellungskosten einem Rückbau für den Wiederaufbau der Stammbahnverbindung entgegenstehen könnten.

Zusätzlich möchte die Gemeinde allerdings der besonderen Situation der von der Deutschen Bahn AG verpachteten und als Gärten genutzten Teilflächen im Trassenbereich Rechnung tragen. Diese bereits seit Jahrzehnten – teilweise auch parallel zum Bahnbetrieb – bestehende Nutzung als Grabeland, Nutzgarten, Freizeitfläche etc. soll weiter ausgeübt werden können, solange die Flächen noch nicht für den Wiederaufbau der Bahnanlagen und den Bahnbetrieb benötigt werden. Mit Baubeginn für den Wiederaufbau der Bahnanlagen soll diese Nutzung dann – wie im übrigen Geltungsbereich – unzulässig sein, um den Wiederaufbau nicht zu erschweren.

Diese besondere städtebauliche Situation und Dynamik, die mit den klassischen Festsetzungen nicht bewältigt werden kann, erfordert es, von der im Baugesetzbuch verankerten Möglichkeit einer bedingten Festsetzung nach § 9 Abs. 2 BauGB – in diesem Fall von einer auflösend bedingten Festsetzung gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB – Gebrauch zu machen. Es wird festgesetzt, dass auf den von Bebauung freizuhaltenden Flächen, die an die Wohngrundstücke An der Stammbahn 11 bis 159 – ungerade Hausnummern – angrenzen, bis zum Baubeginn für den Wiederaufbau der Bahnanlagen in einer Tiefe von 20 m eine Nutzung als „Grabeland⁶¹ / Nutzgarten“ zulässig ist. Diese Nutzung entspricht in etwa der derzeitigen Nutzung. Mit Baubeginn für den Wiederaufbau der Bahnanlagen ist diese Nutzung dann unzulässig.

Auch für die temporär als Grabeland und Nutzgarten nutzbaren Teilflächen gilt, dass bauliche Anlagen, die aufwändig wieder rückgebaut werden müssten, wie beispielsweise Schuppen, Mauern etc., und damit die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs behindern oder erschweren würden, zu jedem Zeitpunkt unzulässig sind. Dies entspricht weitgehend den bestehenden Miet- und Pachtverträgen mit der DB AG. Soweit der Gemeinde bekannt, ist dort 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).

Gebäude jeder Art sind daher unzulässig. An sonstigen baulichen Anlagen sind auf den von Bebauung freizuhaltenden Flächen mit der temporär zulässigen Nutzung „Grabeland / Nutzgarten“ lediglich Einfriedungen zulässig. Diese Festsetzung ist erforderlich, 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, die eine optische und tatsächliche Durchlässigkeit aufweisen und eine Höhe von 2,0 m nicht überschreiten, zugelassen werden. Diese Einfriedungen sind außerdem ortsüblich und in der Regel einfacher zurückzubauen. Auf diese Weise kann ein Kompromiss zwischen den öffentlichen und den privaten Belangen hergestellt werden.

III.3.2. Nachrichtliche Übernahmen

Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sollen nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen, gemeindliche Regelungen zum Anschluss- und Benutzungszwang sowie Denkmäler nach Landesrecht nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden, soweit sie zu seinem Verständnis oder für die städtebauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Es geht also um bestehende Festsetzungen und Regelungen, die der Bebauungsplan lediglich übernimmt.

Auf dieser Grundlage werden in den Bebauungsplan KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeldsiedlung“ nachrichtlich übernommen

- die planfestgestellten Bahnanlagen,
- das Wasserschutzgebiet Kleinmachnow,
- die kommunale Gehölzschutzsatzung,

⁶¹ Gemäß Begriffsbestimmung in § 1 Abs. 2 Nr. 5 Bundeskleingartengesetz handelt es sich bei Grabeland um ein Grundstück, das nur mit einjährigen Pflanzen bestellt werden darf.

- die kommunale Satzung über die Versickerungspflicht von Niederschlagswasser auf Grundstücken im Gemeindegebiet von Kleinmachnow.

Die im Bebauungsplan getroffenen Festsetzungen dürfen diesen nachrichtlichen Übernahmen nicht widersprechen (siehe auch Kapitel I.2.3). Darüber hinaus resultieren für die Grundstückseigentümer im B-Plan-Gebiet bestimmte Pflichten.

III.3.2.1 Planfestgestellte Bahnanlagen

Mit Ausnahme des Flurstücks 4/3 der Flur 8 sind alle Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind planfestgestellte Bahnflächen im Eigentum der Deutschen Bahn AG (siehe in Kapitel I.2.3.5). Diese werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die Nutzung dieser Flächen darf grundsätzlich der Zweckbestimmung als Bahnanlage nicht zuwiderlaufen, die Zugänglichkeit nicht eingeschränkt werden. „Bahnfremde“ Nutzungen sind nur zulässig, wenn sie mit der besonderen Zweckbestimmung der planfestgestellten Anlage im Einklang stehen. Als „bahnfremde“ bauliche Anlagen sind ohnehin nur Einfriedungen und diese auch nur temporär zulässig, da der Bebauungsplan bauliche Anlagen in seinem Geltungsbereich ansonsten ausschließt.

III.3.2.2 Wasserschutzgebiet Kleinmachnow

Der westliche Teil des Geltungsbereichs befindet sich in der Zone III, der weiteren Schutzzone, des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow. Die Wasserschutzzone erstreckt sich ausschließlich auf das Flurstück 2 der Flur 8. Dieses liegt in etwa westlich der nach Norden verlängerten Grenze zwischen den Grundstücken An der Stammbahn 127 und 129. Das Gebiet wurde im Jahr 2004 festgesetzt und dient dem Schutz des Grundwassers im Einzugsgebiet des Wasserwerkes Kleinmachnow.

Innerhalb der Wasserschutzzone gelten die Schutzbestimmungen der Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow (GVBl. II/04, Nr. 2, S. 34). Es sind deshalb unter anderem die Verbote gemäß § 4 der Verordnung zu beachten. Danach sind beispielsweise die Beregnung gärtnerisch genutzter Flächen ab einem bestimmten Umfang unzulässig oder auch das Einleiten oder Versickern von Abwasser in den Untergrund oder in das Grundwasser, mit Ausnahme von nicht schädlich verunreinigtem Niederschlagswasser und unbelastetem Kühlwasser.

Grundsätzlich verboten ist in der Wasserschutzzone III auch das Errichten oder Erweitern von Eisenbahnanlagen. Dabei ist allerdings die schon vorhandene Trasse der Stammbahn explizit von diesem Verbot ausgenommen.

III.3.2.3 Gehölzschutzsatzung

Da der Wald den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht vollständig umfasst (siehe Kapitel I.2.3.6), gibt es möglicherweise einzelne Bäume und sonstige Gehölze, die unter die Gehölzschutzsatzung der Gemeinde Kleinmachnow fallen.

Die geschützten Gehölze oder Teile von ihnen dürfen gemäß § 3 Abs. 1 Gehölzschutzsatzung nicht beseitigt, beschädigt oder auf andere Weise im Weiterbestand oder in der Weiterentwicklung beeinträchtigt werden. Diese verbotenen Handlungen bedürfen einer vorherigen Genehmigung durch das Gemeindeamt Kleinmachnow (§ 5 Abs. 1 Gehölzschutzsatzung) und sind durch Ersatzpflanzungen auszugleichen.

III.3.2.4 Satzung über die Versickerungspflicht von Niederschlagswasser

Im Plangebiet gilt die „Satzung über die Versickerungspflicht von Niederschlagswasser auf Grundstücken im Gemeindegebiet Kleinmachnow“.

Gemäß § 2 dieser Satzung ist auf Grundstücken, die nicht öffentliche Straßen, Wege und Plätze sind – das gilt im B-Plan-Gebiet für die privat genutzten Flächen – das Niederschlagswasser grundsätzlich auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, zu versickern. Niederschlagswasser im Sinne der Satzung ist das von Niederschlägen aus dem Bereich von bebauten und befestigten Flächen gesammelt abfließende Wasser (§ 3 Abs. 1). Darüber hinaus haben die Beseitigungspflichtigen (Grundstückseigentümer, Erbbauberechtigte, Nutzer von Grundstücken im Sinne des § 9 des Sachenrechtsbereinigungsgesetzes) geeignete Vorkehrungen zu treffen, damit Niederschlagswasser nicht in den öffentlichen Straßenraum gelangt.

III.4. FLÄCHENBILANZ

Im Plangebiet werden folgende Flächen in Anspruch genommen:

Von Bebauung freizuhaltende Fläche „zukünftige Bahnanlagen“	5,26 ha
davon: temporär „Grabeland / Nutzgarten“	1,84 ha
Gesamtfläche	5,26 ha

Die Gesamtfläche des B-Plan-Gebietes beträgt ca. 5,26 ha. Diese wird vollständig als von Bebauung freizuhaltende Fläche mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ festgesetzt. Auf ca. 1,84 ha, also etwas mehr als einem Drittel der Fläche, ist temporär eine Nutzung als Grabeland bzw. Nutzgarten zulässig.

IV. AUSWIRKUNGEN DES BEBAUUNGSPLANS

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Auswirkungen des Bebauungsplans, soweit sie bereits absehbar sind, dargelegt. Dazu gehören in der Regel die stadtplanerischen Auswirkungen, die Auswirkungen auf die Umwelt, die sozialen Auswirkungen, die Auswirkungen auf die Infrastruktur, die finanziellen und die personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

IV.1. STADTPLANERISCHE AUSWIRKUNGEN

Mit dem Bebauungsplan kann eine wesentlich stadt- und verkehrsplanerische Zielstellung abgesichert werden: Der Bebauungsplan sichert die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Potsdam Stammbahn und die Anbindung der Gemeinde an den Schienenverkehr. Auch im Falle eines Verkaufs der Flächen durch die Deutsche Bahn AG kann mit dem Bebauungsplan die Trasse der Potsdamer Stammbahn weiterhin gesichert und von Bebauung freigehalten werden. So können einem künftigen Bahnbetrieb entgegenstehende Entwicklungen ausgeschlossen werden. Die Strecke könnte dann durch einen alternativen Anbieter wieder in Betrieb genommen werden.

Somit werden sämtliche Optionen für die Wiederherstellung einer schienengebundenen Verkehrsanbindung erhalten. Diese kann angesichts des Bevölkerungswachstums in Kleinmachnow und des damit verbundenen stetig steigenden Verkehrsaufkommens eine wichtige Al-

ternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Somit schafft der Bebauungsplan auch eine Grundlage für die Entlastung der Gemeinde vom MIV und eine umweltverträglichere Verkehrsabwicklung.

Durch die Festsetzung zur temporären Sicherung des im Trassenbereich vorhandenen Grabelandes können bestehende Unklarheiten über die Nutz- und Bebaubarkeit dieser Flächen beseitigt werden. Damit schafft die Gemeinde die Grundlage für die Klärung der teilweise bestehenden Konflikte mit der Unteren Bauaufsichtsbehörde.

Der äußerste östliche Teil des Bebauungsplans überlagert den bereits rechtskräftigen Bebauungsplan KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“. Für die betroffene Teilfläche enthält der Bebauungsplan KLM-BP-043 keine Festsetzungen, sondern lediglich die nachrichtliche Übernahme der Bahnanlagen der Potsdamer Stammbahn (siehe Kapitel I.2.3.3). Diese soll durch Festsetzung des Bebauungsplans KLM-BP-048-e ersetzt werden. Für das übrige Plangebiet behält der Bebauungsplan KLM-BP-043 unverändert Gültigkeit. Es resultieren keine Anpassungserfordernisse. Das Grundgerüst der Abwägung für den fortbestehenden Teil des Bebauungsplans wird nicht berührt.

Weitere stadtplanerische Auswirkungen hat die Planung nicht, da die Gemeinde selber weder Bahnstrecken wiederherstellen noch in Betrieb nehmen kann. Sie kann lediglich Bahnbetriebszwecken entgegenstehende Entwicklungen ausschließen.

IV.2. AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

Da der Bebauungsplan lediglich die Freihaltung von Flächen von Bebauung festsetzt, bereitet er keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Somit hat der Plan keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Umwelt.

Der Bebauungsplan schafft allerdings indirekt durch das Freihalten der Bahntrasse für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn eine Grundlage für eine künftige umweltverträgliche Verkehrsabwicklung.

Im Umweltbericht werden die Ermittlung und Bewertung der Belange des Umweltschutzes dargelegt. Er ist Teil dieser Begründung (siehe Kapitel II.). In Kapitel II.4 enthält der Umweltbericht eine allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung.

IV.3. SOZIALE AUSWIRKUNGEN

Innerhalb des Geltungsbereichs befinden sich weder Wohnungen noch Arbeitsstätten.

Südlich des Plangebietes grenzt jedoch mit der Sommerfeldsiedlung ein überwiegend mit Wohnhäusern bebautes Gebiet an. Da der Bebauungsplan KLM-BP-048-e lediglich die Freihaltung seines Geltungsbereichs von Bebauung festsetzt, hat er keine nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der in diesem Wohngebiet lebenden und arbeitenden Menschen. Nach Angaben der für den Immissionsschutz zuständigen Behörde, des Landesamtes für Umwelt – Abteilung Technischer Umweltschutz –, werden Belange des Immissionsschutzes durch die Planung nicht berührt.

Fragen des Immissionsschutzes kommt gleichwohl eine besondere Bedeutung zu. Zwar setzt der Bebauungsplan keine Bahnanlagen fest, sondern hält lediglich eine Trasse von Bebauung und von der künftigen Wiederinbetriebnahme entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Deshalb ist es auch nicht erforderlich, im Bebauungsplan Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen.

Sollten durch die Deutsche Bahn AG oder einen anderen Träger die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Bahn konkret vorbereitet werden, so wird sich die Gemeinde aber nachdrücklich dafür einsetzen, dass dem berechtigten Interesse der Anwohnerinnen und Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird.

Gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist nicht nur für die erstmalige Errichtung, sondern auch für die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Gemeinde geht davon aus, dass die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahn gegenüber dem historischen Zustand eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) darstellt. Die erforderlichen Immissionsschutzmaßnahmen wären vom Träger der Baulast zu tragen, hier von der Deutschen Bahn AG oder einem anderen Eisenbahnunternehmen. Die Gemeinde spricht sich ausdrücklich für die Durchführung eines solchen Planfeststellungsverfahrens aus.

Für die Nutzer des gepachteten Grabelandes auf den bahneigenen Flächen schafft der Bebauungsplan außerdem Klarheit hinsichtlich der Zulässigkeit von baulichen Anlagen, insbesondere Einfriedungen, auf diesen Flächen. Diese werden daher von der Planung zusätzlich profitieren.

Für die Spaziergänger und Wanderer, die einen Teil der Trasse derzeit nutzen, resultieren aus dem Bebauungsplan keine wesentlichen Veränderungen.

IV.4. AUSWIRKUNGEN AUF DIE INFRASTRUKTUR

Die Gemeinde muss im Rahmen der kommunalen Pflichtaufgaben für eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Infrastruktureinrichtungen und -anlagen sorgen. Zur öffentlichen Infrastruktur gehört sowohl die technische Infrastruktur als auch die soziale Infrastruktur, wie beispielsweise Bildungs- und Kultureinrichtungen.

Da der Bebauungsplan lediglich Flächen von Bebauung freihält, hat er keine direkten Auswirkungen auf die Infrastruktur. Mit der Freihaltung von Flächen für den Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn sichert der Bebauungsplan aber die Option für die Ergänzung der verkehrlichen Infrastruktur durch eine Schienenanbindung.

IV.5. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

Grundsätzlich ist bei den entstehenden Kosten zu unterscheiden zwischen den direkten Kosten des B-Plan-Verfahrens und den Folgekosten zur Umsetzung der Planung.

Direkte Kosten entstehen der Gemeinde aus der Vergütung der Planungsleistungen in Verbindung mit der Aufstellung des Bebauungsplans.

Da der Bebauungsplan keine öffentlichen Flächen festsetzt, resultieren weder Grunderwerbs- noch Herstellungskosten noch sonstige Folgekosten für die Gemeinde.

IV.6. PERSONALWIRTSCHAFTLICHE AUSWIRKUNGEN

Der Bebauungsplan hat keine personalwirtschaftlichen Auswirkungen.

V. Verfahren

V.1. VERLAUF DES BEBAUUNGSPLAN-VERFAHRENS

Bebauungspläne werden von den Gemeinden in eigener Verantwortung aufgestellt (§ 2 Abs. 1 Satz 1 BauGB). Die Verfahrensschritte zur Aufstellung der Bauleitpläne, an die die Gemeinde sich halten muss, hat der Gesetzgeber im Baugesetzbuch geregelt. Dieses enthält unter anderem Bestimmungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden an der Planung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens.

Da der Bebauungsplan nur wenige Festsetzungen trifft, deren Reichweite auch ohne zeichnerische Darstellung eindeutig bestimmbar und von jedermann nachvollziehbar ist, kann der Bebauungsplan als Textbebauungsplan ohne Planzeichnung aufgestellt werden. Dies hat keinen Einfluss auf das Verfahren. Verfahrenstechnisch gelten dieselben Anforderungen wie für andere Bebauungspläne.

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Kleinmachnow hat am 15.05.2014 die Aufstellung des Bebauungsplans KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeldsiedlung“ beschlossen. Dieser Beschluss wurde anschließend ortsüblich im Amtsblatt Nr. 10/2014 der Gemeinde Kleinmachnow bekanntgemacht.

Am 17.12.2015 wurde der Vorentwurf zum Bebauungsplan von der Gemeindevertretung gebilligt. Mit Schreiben vom 05.01.2016 wurden die Behörden und Nachbargemeinden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB aufgefordert, sich zu dem B-Plan-Vorentwurf zu äußern, und zwar auch im Hinblick auf den aus ihrer Sicht erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand am 16.02.2016 in einer Erörterungsveranstaltung im Rathaus Kleinmachnow statt. Ort und Zeitpunkt der Erörterungsveranstaltung waren am 29.01.2016 ortsüblich bekannt gemacht worden. Im Rahmen dieser Veranstaltung konnte sich die Öffentlichkeit über die Ziele und Zwecke der Planung und deren voraussichtliche Auswirkungen informieren. Darüber hinaus hatten die Bürger Gelegenheit, ihre Vorschläge und Kritik zu der Planung vorzubringen. Diese wurden im Rahmen der Veranstaltung erörtert und bei der weiteren Erarbeitung des Bebauungsplans berücksichtigt.

Am 20.07.2016 wurde der förmliche Entwurf zum Bebauungsplan von der Gemeindevertretung gebilligt. Dieser bildet nun die Grundlage für die weiteren Verfahrensschritte.

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB wird dieser B-Plan-Entwurf mit der Begründung und den wesentlichen, bereits vorliegenden umweltbezogenen Stellungnahmen nun für die Dauer von einem Monat, und zwar vom 27.02.2017 bis zum 31.03.2017, öffentlich ausgelegt. In dieser Zeit hat jedermann die Möglichkeit, Anregungen zum B-Plan-Entwurf vorzubringen und sich so an der Diskussion über den Bebauungsplan zu beteiligen. Außerdem werden auch die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ein weiteres Mal um ihre Stellungnahmen gebeten.

Die Gemeinde ist verpflichtet, sämtliche Stellungnahmen gründlich zu prüfen. Die Gemeindevertreter entscheiden über die Stellungnahmen gemäß dem Abwägungsgebot von § 1 Abs. 7 BauGB, wonach bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Die Entscheidung muss den Bürgern mitgeteilt werden.

Bei einer Änderung des Entwurfs besteht gemäß § 4a Abs. 3 Satz 1 BauGB grundsätzlich die Pflicht, die Öffentlichkeit und die Behörden ein weiteres Mal förmlich zu beteiligen. Die Stellungnahmen sind dann erneut zu prüfen und abzuwägen.

Der Bebauungsplan wird schließlich von den Gemeindevertretern als Satzung beschlossen. Mit der ortsüblichen Bekanntmachung des Beschlusses gemäß § 10 Abs. 3 BauGB tritt der Bebauungsplan in Kraft. Jedermann kann dann den Bebauungsplan und die Begründung einsehen und über deren Inhalt Auskunft verlangen.

V.2. TABELLARISCHE ÜBERSICHT

1	Aufstellungsbeschluss (§ 2 Abs. 1 BauGB)	Beschluss vom 15.05.2014 (DS-Nr. 062/14)
	Bekanntmachung	Amtsblatt vom 12.06.2014 (Nr. 10/2014)
2	Landesplanerische Anfrage (vgl. BbgLPIG u. §§ 4, 12 ROG)	Schreiben v. 21.05.2014
		Antwort vom 10.06.2014
	Vorentwurf	
3	Billigung des Vorentwurfs	Beschluss vom 17.12.2015 (DS-Nr. 136/15)
	Frühzeitige Beteiligung der Behörden	Schreiben vom 05.01.2016
4	Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	
	Bekanntmachung Erörterungsveranstaltung	Amtsblatt vom 29.01.2016 (Nr. 02/2016) 16.02.2016
	Entwurf	
5	Billigung Entwurf	Beschluss vom 20.07.2016 (DS-Nr. 074//16)
6	Förmliche Beteiligung der Behörden	Schreiben v. 20.02.2017
7	Förmliche Beteiligung der Öffentlichkeit	
	Bekanntmachung Auslegung (Zeitraum)	Amtsblatt vom 15.02.2017 (Nr. 03/2017) 27.02. - 31.03.2017
8	Abwägungsbeschluss	Beschluss vom
	Mitteilung Abwägungsergebnis	Schreiben v.
9	Satzung	
	Satzungsbeschluss	Beschluss vom
10	Inkrafttreten	
	Bekanntmachung im Amtsblatt	Amtsblatt vom

VI. RECHTSGRUNDLAGEN

- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Asylverfahrensbeschleunigungsgesetzes vom 20.10.2015 (BGBl. I S. 1722)
- Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) vom 19.05.2016 (GVBl. I/16 Nr. 14)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 19 des Gesetzes zur Einführung von Ausschreibungen für Strom aus erneuerbaren Energien und zu weiteren Änderungen des Rechts der erneuerbaren Energien vom 13.10.2016 (BGBl. I S. 2258)
- Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz – BbgNatSchAG) vom 21.01.2013 (GVBl. I/13 Nr. 03, ber. GVBl. I/13 Nr. 21), zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 5 des Gesetzes zur Errichtung von Landesbehörden sowie zur Änderung von Rechtsvorschriften vom 25.01.2016 (GVBl. I/16 Nr. 5)
- Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz – BbgDSchG) vom 24.05.2004 (GVBl. I/04 S. 215)
- Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) vom 20.04.2004 (GVBl. I/04 S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung des Waldgesetzes des Landes Brandenburg, des Brandenburgischen Landentwicklungsgesetzes und des Jagdgesetzes für das Land Brandenburg vom 10.07.2014 (GVBl. I/14 Nr. 33)
- Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes zur Änderung wasser- und naturschutzrechtlicher Vorschriften zur Untersagung und zur Risikominimierung bei den Verfahren der Fracking-Technologie vom 04.08.2016 (BGBl. I S. 1972)

VII. ANHANG

VII.1. ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb.	Abbildung
Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
A 115	Autobahn 115
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BbgBO	Brandenburgische Bauordnung
BbgDSchG	Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz
BbgNatSchAG	Brandenburgisches Naturschutzgesetz
BbgWG	Brandenburgisches Wassergesetz
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BbodSchV	Bundesbodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BIS	Bürgerinitiative Stammbahn
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
B-Plan	Bebauungsplan
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
bzw.	beziehungsweise
C	Celsius
ca.	circa
DB	Deutsche Bahn
DS	Drucksache
ebd.	ebenda
etc.	et cetera
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FNP	Flächennutzungsplan
GL	Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Brandenburg und Berlin
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GRZ	Grundflächenzahl
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt
ha	Hektar
Hbf.	Hauptbahnhof
InnoZ i. V. m.	Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel in Verbindung mit
km	Kilometer
LEP	Landesentwicklungsplan
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEPro	Landesentwicklungsprogramm

LSG	Landschaftsschutzgebiet
LWaldG	Waldgesetz des Landes Brandenburg
m	Meter
MIR	Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
mm	Millimeter
m ²	Quadratmeter
NN	Normalnull
Nr.	Nummer
NSG	Naturschutzgebiet
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
ROG	Raumordnungsgesetz
S.	Seite
SPA	Special Protection Area
StEP	Stadtentwicklungsplan
TöB	Träger öffentlicher Belange
tw.	teilweise
u. a.	unter anderem / und anderes
UNB	Untere Naturschutzbehörde
vgl.	vergleiche
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
z. B.	zum Beispiel

VII.2. QUELLENVERZEICHNIS

Bebauungsplan KLM-BP-006-a „Europarc Dreilinden“. 1. Änderung in der Fassung vom 12.09.2002. Planzeichnung. Bearbeitet durch Steinbeck Architekten in Zusammenarbeit mit Institut für Umweltstudien-IUS Weisser & Ness, Berlin / Potsdam.

Bebauungsplan mit integrierter Grünordnung KLM-BP-010 „Musikerviertel“ (Textbebauungsplan). Stand 14.09.2000, ergänzt 15.02.2001. Textliche Festsetzungen und Begründung. Bearbeitet durch Gemeinde Kleinmachnow, FB Bauen/Wohnen, SG Stadtplanung/Hochbau in Zusammenarbeit mit BEMA Grünplanung, Ferch.

Bebauungsplan mit integrierter Grünordnung KLM-BP-021 „Dreilinden“. Stand 12.12.2002. Planzeichnung. Bearbeitet durch Margret Hollinger Büro für Stadtplanung in Zusammenarbeit mit Landschaft Planen & Bauen, Berlin.

Bebauungsplan KLM-BP-043 „Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn“. Stand 29.06.2012. Planzeichnung und Begründung. Bearbeitet durch Plan-Faktur Ralf Rudolf & Dennis Grüters GbR, Berlin.

Bellin, Enrico: Berlins Bahnchef will die Stammbahn zurück. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 05.11.2015, S. 13.

Bellin, Enrico: Bausenator Geisel zur Stammbahn: „In zehn bis zwanzig Jahren nötig“. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 06.11.2015, S. 12.

Bellin, Enrico: Warum die Stammbahn erste Wahl ist. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 04.01.2016, S. 11.

Bellin, Enrico: Berlin und Brandenburg sollen Stammbahn vorplanen. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 12.05.2016.

Bellin, Enrico: Diesel-Stammbahn als Zwischenlösung. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 26.08.2016, S. 11.

Berliner Fahrgastverband IGEB (Hrsg.): Ein überfälliger Tabubruch. Land Berlin lässt S-Bahn-Verlängerungen untersuchen. In: signal, Heft 2/2016, S. 11.

Berliner S-Bahn-Museum / Bürgerinitiative StammBahn (Hrsg.): Die Stammbahn. Aufbau - Teilung - Zukunft. Verlag: Gesellschaft f. Verkehrspolitik u. Eisenbahnwesen (GVE) e.V., Bln. 2001.

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. 63-64.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Bundesverkehrswegeplan 2030.

DB International GmbH: S-Bahn-Anbindung Zehlendorf - Kleinmachnow - Dreilinden. Vorstudie im Auftrag der Europarc Dreilinden GmbH. Berlin Juli 2009.

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.

Denkmalliste des Landes Brandenburg. Landkreis Potsdam-Mittelmark. Stand 31.12.2016.

Dittfurth, Udo: Der Aufbau der Stammbahn. 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. 13-16.

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. 56-57.

Eisenbahn-Bundesamt: Umgang mit gewidmeten Bahnflächen (Regelfälle). Anlage 5.1 der Präsidialverordnung zu entwidmungsrechtlichen Fragestellungen vom 01.09.2003, Az.: Pr.2310 Paw 2003.

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

Flächennutzungsplan Kleinmachnow. Neubekanntmachung in der Fassung der 14. Änderung vom 30. Januar 2014. Bearbeitet durch Dr. Szamatolski + Partner GbR, Berlin.

Flächennutzungsplan Kleinmachnow. Erläuterungsbericht in der Fassung vom 5. Januar 2000. Bearbeitet durch Gruppe Planwerk, Berlin.

Gehölzschutzsatzung der Gemeinde Kleinmachnow. In der Fassung der Bekanntmachung vom 13. Juli 2007.

Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Brandenburg und Berlin (LEPro). In der Fassung vom 1. November 2003.

Gemeinsames Landesentwicklungsprogramm der Länder Brandenburg und Berlin 2007 (LEPro 2007). In Kraft getreten am 01. Februar 2008.

Grunert, Brigitte: Zehlendorf wartet auf die Rattenherrschaft In: Der Tagesspiegel, 21.05.2013.

Hulverscheidt, Nandor / Klix, Henry: Fahrrad contra Schiene. In: Potsdamer Neuste Nachrichten. Erschienen am 26.09.2015, S. 20.

Intraplan Consult GmbH: Verkehrliche Auswirkungen. 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. 81-83.

Intraplan Consult GmbH: Verkehrliche Voruntersuchung und Standardisierte Bewertung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Im Auftrag der Senatsverwaltung Berlin und des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg. Berlin, Februar 2008.

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

Klebe, Barbara: Stellungnahme Brandenburgs zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030.

Kraft, Ingo: Bauleitplanung auf Bahnflächen. In: Deutsches Verwaltungsblatt (DVBl) vom 15.09.2000, S. 1326 ff.

Kurpjuweit, Klaus: Streit um Fahrrad-Highway in den Berliner Süden In: Der Tagesspiegel, 26.10.2015.

Landesamt für Bauen und Verkehr: Entwicklung der Wohnbevölkerung 2001 bis 2015 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, Berichte der Raumberechnung, Gebietsstand 31.12.2015.

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Vom 31. März 2009. In Kraft getreten am 15. Mai 2009.

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR). Entwurf. Stand 19.07.2016.

Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017. Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (Hrsg.), Stand 06.12.2012.

Landesumweltamt Brandenburg / Dt. Verband für Landschaftspflege, Koordinierungsstelle Brandenburg: Trockenrasen und Heiden. Hinweise zur Biotop- und Landschaftspflege, 1998.

Landschaftsplan Kleinmachnow. Entwurf Stand September 1997. Erstellt durch Landschaft Planen & Bauen, Berlin 1997.

Landschaftsrahmenplan Landkreis Potsdam-Mittelmark. Fassung entsprechend Genehmigung vom 19.07.2006. Band 1 Entwicklungsziele und Maßnahmen. Band 2 Bestand und Bewertung. Erstellt durch UmLand Büro für Umwelt- und Landschaftsplanung.

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: Mobilitätsstrategie 2030, Entwurf, Stand 04.07.2016.

Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUV): Hinweise zum Vollzug der Eingriffsregelung. April 2009.

Neumann, Peter: Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam: Wird die Phantomstrecke zum Leben erweckt? In: Berliner Zeitung, 20.12.2015.

Regionalplan Havelland-Fläming 2020. In der Fassung der Bekanntmachung vom 30.10.2015.

Satzung der Gemeinde Kleinmachnow über die Versickerungspflicht von Niederschlagswasser auf Grundstücken im Gemeindegebiet Kleinmachnow.

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. 19-20.

Scholz, Eberhard: Die naturräumliche Gliederung Brandenburgs. Potsdam 1962.

Schuster, Solveig: Stillgelegte Friedhofsbahn: Radweg statt S-Bahn-Gleise. In: Der Tagesspiegel, 08.03.2016.

Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. Senatsbeschluss vom 29. März 2011. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.), Berlin 2011.

Verkehrsentwicklungsplan 2015 Landkreis Potsdam-Mittelmark. Erarbeitet durch IVU Traffic Technologies AG, Berlin 2004.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.): ÖPNV-Konzept 2030. Präsentation von Thomas Dill (Bereichsleiter Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement) beim Arbeitskreis Verkehr der SPD Brandenburg 27. Januar 2016.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.): ÖPNV-Konzept 2030. Workshop mit den Kommunen. Präsentation. Potsdam 28. November 2016.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.): ÖPNV-Konzept 2030. Workshop mit den Kommunen. Präsentation. Potsdam 17. März 2016.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.): Mobilität in der Hauptstadtregion. Stadt Umland Verkehre Berlin - Brandenburg. Mobilitätsstrategie 2030. Präsentation von Christian Weiß (Bereich Planung und Fahrgastinformation).

Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ vom 12. November 1997. Geändert durch Verordnung vom 29. Januar 2014.

Verordnung über das Naturschutzgebiet „Bäketal“ vom 30.06.1995. Geändert durch Verordnung vom 29.01.2010.

Verordnung zur Festsetzung des Wasserschutzgebietes Kleinmachnow vom 5. Januar 2004.

