

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“

Abwägungsprotokoll
zu den Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen der Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB

Legende

Spalte „Lfd. Nummer“:

Bei der Weitergabe personenbezogener Daten im Rahmen der Abwägung (*hier*: Namen und Anschriften der Einwender) ist § 10 Brandenburgisches Datenschutzgesetz (BbgDSG) zu beachten. Die eingegangenen Stellungnahmen der Öffentlichkeit sind im Abwägungsprotokoll daher lediglich nummeriert und ohne Namen und Anschriften der Einwender wiedergegeben. Der Gemeindevertretung und ihren Fachausschüssen wird getrennt zum Abwägungsbeschluss ein vertraulich zu behandelndes Schlüsselverzeichnis übergeben, in dem die fortlaufenden Nummern aus dem Abwägungsprotokoll den jeweiligen Einwendern namentlich zugeordnet sind.

Spalte "weitere Bearbeitung" (Empfehlungen zur weiteren Bearbeitung):

P	=	Änderung der Planzeichnung
L	=	Änderung der Legende
T	=	Änderung / Ergänzung der textlichen Festsetzungen bzw. textlichen Hinweise
B	=	Änderung der Begründung / Aufnahme von Hinweisen in die Begründung
H	=	Sonstiger Handlungsbedarf
K	=	Keine Abwägung, da keine abwägungsbedürftige Äußerung vorliegt
N	=	Nichtberücksichtigung
V	=	Vorschlag wurde bereits berücksichtigt
Z	=	Zurückweisung der Argumentation

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
1	06.03.17	1/1 Bedarf	Mit Bezug auf das Amtsblatt vom 03.02.2017 hinsichtlich des Bebauungsplan Entwurfs „Potsdamer Stammbahn“ und der vorliegenden Begründung dazu, sind für mein dafürhalten viele Punkte undurchsichtig und in keinster Weise transparent. Daher lege ich mein Veto für diesen B Plan ein. Augenscheinlich werden nur die mutmaßlichen Vorteile einer Schienenanbindung mit Potsdam und Berlin berücksichtigt, wobei für Kleinmachnow ein latenter Bedarf vorausgesetzt wird, der nicht belegt ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Angesichts der hohen Siedlungsdichte, der enormen Pendlerzahlen und der damit verbundenen Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch den motorisierten Individualverkehr, könnte eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn zu einer Entlastung auf diesen Straßen führen, zumal für die Gemeinde weitere Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Die in den vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragerwirkung. Die Gemeinde möchte deshalb die Option zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn absichern und entgegenstehenden Entwicklungen ausschließen. Lediglich dies ist Gegenstand der Bebauungspläne. Es werden keine Bahnanlagen festgesetzt.	N
		1/2 Naherholungswert	Natürlich, und das ist unbestritten, ist dieses Gartenland Bahnland und von den Mitbürger*innen teils gepachtet und kann somit nicht für private Baumaßnahmen freigegeben werden. Unbestritten ist auch, dass dieses Areal einen sehr großen Naherholungswert hat.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen für die derzeit als Gartenland genutzten Flächen allein von Bebauung freizuhalten Flächen fest. Der Erholungswert dieser Flächen wird nicht eingeschränkt. Die Bebauungspläne sichern lediglich die Option für eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Bei den Flächen handelt es sich um Bahnland, das heißt um planfestgestellte Bahnflächen. Es wird daher jedem Pächter bewusst sein, dass die Flächen möglicherweise wieder für den Bahnbetrieb in Anspruch genommen werden. Dies ist zurzeit unabhängig von den Bebauungsplänen möglich.	N
		1/3 Halbwahrheiten	Der Allgemeinheit allerdings werden wesentlich Halbwahrheiten aufgetischt (Wanderwege, Über- / Unterführungen etc.).	Der Einwand wird zurückgewiesen. Da der Einwendende seine Äußerung nicht konkretisiert, ist eine inhaltliche Auseinandersetzung leider nicht möglich.	Z
		1/4 Beteiligung	Gerade im Vorfeld einer so wichtigen Entscheidung an der Peripherie des Ortes Kleinmachnow muss ALLEN bekannt gemacht werden, was auf die Bürger*innen zukommt.	Der Einwand ist unbegründet. Die Entwürfe der Bebauungspläne haben für den Zeitraum von einem Monat öffentlich ausgelegen. In dieser Zeit hatten jede Bürgerin und jeder Bürger die Möglichkeit, sich über die Planungen zu informieren und dazu Stellung zu nehmen.	V
		1/5 verkehrliche Auswirkungen	Es wird eine Bahnlinie suggeriert, die auf eine Tradition aufbaut, die es aber (leider) nicht mehr gibt. Einschneidende Veränderungen würde diese Strecke für Kleinmachnow mit sich bringen. Auf Risiken und Nebenwirkungen wird mit Nichten eingegangen „sondern es wird sich nur auf eine BI Stammbahn bezogen und auf Pressemitteilungen der PNN und wie „nützlich“ sie für Kleinmachnow mutmaßlich ist. Dabei wird sich auf den MiV (Motorisierten individual ver-	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Sie sichern damit die derzeitige Situation. Es wird noch keine Ent-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			kehr) bezogen, der mit der Stammbahn angeblich verringert werden soll (?). Er wird noch zunehmen und einen Bahnhof Düppel wird es nicht geben können, denn wenn gebaut werden sollte, wird entweder eine Troglösung kommen, oder eine Hochbahn...	scheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Nichtsdestotrotz sieht die Gemeinde in der Wiederinbetriebnahme einer straßenunabhängigen Verkehrsanbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch ein entsprechendes Angebot Pendler zu einem Umsteigen vom MIV auf den SPNV bewegt werden können. Diese Nachfragewirkung wird durch Untersuchungen in der jüngsten Vergangenheit belegt.	
		1/6 Belange aller Bürger	Der B- Plan kann somit von mir keine Anerkennung finden. Ich bitte daher um Korrektur des handwerklich unsauber gemachten Bebauungsplans, unbestritten ist und bleibt wie o. a., dass es keine private Bebauung geben kann. Fazit: Der B Plan spiegelt in keinster Weise die Belange ALLER Kleinmachnower wieder und muss daher abgelehnt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die städtebauliche Planung ist das Ergebnis der Abwägung der öffentlichen und privaten Belange untereinander und gegeneinander. Dabei werden gegenläufige und unterschiedliche Belange zu einem Ausgleich gebracht und zwangsläufig bestimmte Belange vorgezogen und andere zurückgestellt. Es ist deshalb in der Regel nicht möglich, ein Resultat zu erzielen, dass die häufig gegenläufigen Belange aller Beteiligten in gleichem Maße widerspiegelt.	N
2	14.03.17	2/1 Lärmschutz	Da wir unmittelbar betroffen sind, ist unser wichtigstes Anliegen, der Bau eines Lärmschutzes. Schallschutz!	Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, allgemeine oder sogar konkrete Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		2/2 sonstige Beeinträchtigungen	Des Weiteren erbitten wir keinerlei Beeinträchtigung unmittelbar an unserer Grundstücksgrenze.	Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, haben ihre Inhalte keinerlei Beeinträchtigungen an der Grundstücksgrenze zur Folge. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Stammbahnstrecke wieder für den Bahnverkehr in Betrieb genommen werden, so muss die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiger Träger dann selbstverständlich neben einem ausreichenden Lärmschutz im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen auch einen Schutz vor sonstigen Beeinträchtigungen durch den Eisenbahnbetrieb, wie z. B. Erschütterungen, sicherstellen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Hinweis aufgenommen.	B
3, 4, 5, 16, 25, 29, 30, 40	17.03.17 / 21.03.17	3/1 Nutzungszweck	im öffentlich ausgelegten B-Plan-Entwurf wird die Nutzung der Flurstücke für einen Eisenbahnbetreiber gesichert. Zitat: „Es soll möglich bleiben, dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf nutzt.“ Bei der hier „zu sichernden Fläche“ d.h. Stammbahntrasse im B-Plan mit einer Breite von 50m sowie der Bezeichnung „Eisenbahnstrecke“ ist die Nutzung auch zu Güterverkehrszwecken und Fernbahnstrecke, siehe Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-b III.1 (S.28) offen und könnte viergleisig ausgebaut werden.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung.	N
		3/2 Wannseebahn	Generell müsste eine Erweiterung der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee-Nikolassee-Zehlendorf-Steglitz aktiv geprüft werden.	Die Anregung wird nicht gefolgt. Die Prüfung des Ausbaus alternativer oder bestehender Bahnstrecken im Rahmen der Bebauungsplanverfahren ist nicht erforderlich, da keine Bahnanlagen festgesetzt werden. Die Bebauungspläne halten lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.	N
		3/3 Erschließung der Region	Ebenfalls ist fraglich, ob unsere Region mit einer Schnellbahn und Güterverkehr überhaupt erschlossen wird, da neunzig Prozent der Züge wegen zu geringem Verkehrsaufkommen Tag und Nacht mit hohem Lärmpegel ohne Halt durchfahren werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Vermutung, dass es sich bei einem künftigen Bahnbetrieb um Schnellbahnen und Güterverkehr handeln wird, hat spekulativen Charakter. In den im der jüngsten Vergangenheit durchgeführten Nachfragepro-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				nosen, wurden insbesondere für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden große Nachfragesteigerungen prognostiziert. Es ist deshalb davon auszugehen, dass diese Fahrgastpotenziale, unter anderem im Gewerbegebiet Europarc Dreilinden, auch genutzt werden. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	
		3/4 Friedhofsbahn	Die aktuell ebenfalls in Planung befindliche ehemalige Friedhofsbahn soll die Orte Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Berlin per S-Bahn verbinden. Die entsprechende Machbarkeitsstudie wurde Ende 2016 zum Regionalausschuss von einem Unternehmen der D-Bahn vorgestellt und ist den Gemeinden/TKS bestens bekannt. Diese Trasse befindet sich in schallarmer Troglage und bildet einen Ringschluss zu Berlin. Eine Bahnanbindung für Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow wäre somit ausreichend gesichert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Friedhofsbahn ist nicht Gegenstand dieser Bebauungspläne. Im Zuge der durch den VBB durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der zurzeit stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Es müsste sich nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG allerdings zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will. Erforderlich wäre auch, dass die Länder Berlin und Brandenburg den entsprechenden Verkehr auch bestellen.	N
		3/5 Nutzen	Gegen den Entwurf der B-Pläne KLM-BP-048-a bis e zur Stammbahntrasse ist im Rahmen der Bürgerbeteiligung Folgendes einzuwenden. Es ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen eine Fernverkehrsstrecke mit Geschwindigkeiten von 120km/h (nach Auskunft der Deutschen Bahn) entlang der gesamten nördlichen Ortsgrenze für Kleinmachnow hat. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Wannsee bis Steglitz ist möglich, kostengünstiger und schonender für Natur und Umwelt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	
		3/6 LSG	Die betreffende Fläche liegt im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ Eine Bahntrasse würde das LSG zerschneiden der Wald und die Tiere würden verschwinden. Nördlich der Stammbahntrasse sind u.a. auch Mufflonherden beheimatet. Diesen Tieren würde durch die komplette Teilung des LSG „Parforceheide“ die Ausbreitung nach Süden in das LSG verwehrt. Der Lebensraum für alle Tiere würde durch den Einschnitt deutlich kleiner. Auf der Internetseite der Gemeinde wird folgendem Grundsatz geworben, Zitat: „Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht, sofern dies mit dem Schutzanspruch vereinbar ist. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für, Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht.“. Weiter werden durch die Gemeindefarbeitsgruppe Landschaft- und Naturschutz folgende Maßnahmen zum Schutz des LSG durchgeführt. Zitat: „Das im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ liegende Gelände soll sensibel parkartig entwickelt werden. Die Wegeführung ist auf bestimmte Ziele, wie Hakeburg, Ufer des Machnower Sees, Spandauer Teich auszurichten, um eine weitere Zerschneidung geschlossener Waldgebiete zu vermeiden. Markante Altbäume sollen frei gestellt werden.“ Diese gemeindeeigenen Grundsätze werden mit dem B-Plan Entwurf ignoriert.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die B-Plan-Entwürfe ignorieren nicht die gemeindeeigenen Grundsätze. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Verbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Das wurde auch von der DB AG in einer Stellungnahme bestätigt. Bestandteil dieses Verfahrens ist dann auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In diesem Rahmen müssten auch die Belange des Naturschutzes Berücksichtigung finden. Als das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ 1997 unter Schutz gestellt wurde, bestand die Trasse der Stammbahn bereits seit vielen Jahrzehnten. Die Unterschutzstellung erfolgte also zeitlich nachgeordnet. Dies berücksichtigt die Verordnung, indem sie die ordnungsgemäße Unterhaltung der rechtmäßig bestehenden Anlagen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege für weiterhin zulässig erklärt. Allerdings ist dabei das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde herzustellen. Auch die Aspekte des Artenschutzes müssten bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung angemessen berücksichtigt werden. Ebenso müsste die Deutsche Bahn oder ein anderer Vorhabenträger die Eingriffe in den Waldbestand ausgleichen. Obwohl die Bebauungspläne keine Bahnflächen festsetzen, ist es jedoch letztendlich Zielstellung, dass die Verbindung wiederhergestellt wird. Dies steht nicht im Widerspruch zu den kommunalen Grundsätzen, da es sich um eine bestehende Bahntrasse handelt, die lediglich reaktiviert werden soll.	N
		3/7 Wasserschutzgebiet	in der Stellungnahme der Wasserbehörde vom 12.02.2016 wird festgestellt, dass zum KLM-BP-048-c „Potsdamer Stammbahn, nördlich Europarc“ in der Flur 1, sich die Flurstücke 233/, 233/2, 233/3, 238, 239, 2187, 2198, 2190, 4278, 4287 im Wasserschutzgebiet befinden. Zum KLM-BP-048-d „Potsdamer Stammbahn,	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne stehen nicht im Widerspruch zum festgesetzten Wasserschutzgebiet, da die betroffenen Bebauungspläne keine Eingriffe in dieses Gebiet vorbereiten. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke kom-	N

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			nördlich Musikerviertel" befindet sich der gesamte Geltungsbereich im Wasserschutzgebiet. Ebenfalls im Wasserschutzgebiet befindet sich zum KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld" in der Flur 8 das Flurstück 2. Diese Wasserreserven müssen sensibel behandelt werden und dürfen nicht beeinträchtigt werden.	men, worüber aber nicht die Gemeinde entscheidet, wird sich die Gemeinde im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einen angemessenen Schutz der Wasserreserven im Wasserschutzgebiet einsetzen.	
		3/8 Planfeststellung	Laut Punkt 1.2.1 (S.5) und III.3.2.2 (S.34) im B-Plan-Entwurf KLM-BP-048-b handelt es sich um planfestgestellte Bahnanlagen, das bedeutet, es folgt ggf. kein weiteres Planfeststellungsverfahren, da die Flächen nie entwidmet wurden. Die Deutsche Bahn könnte die Nutzung entsprechend jederzeit aufnehmen. Zitat: „Sämtliche Flurstücke befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Nach Angabe der Deutschen Bahn AG handelt es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen". Es gibt mündliche Auskünfte der Gemeinde, dass zum späteren Zeitpunkt ein Planfeststellungsverfahren, zur Sicherung der Belange für Natur und Umwelt folgt, eine rechtssichere Grundlage dazu wurde jedoch nicht benannt.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist nicht nur für die erstmalige Errichtung, sondern auch für die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung müssten Änderungen in einem Umfang erfolgen, die eine erneute Planfeststellung erfordern. Das wurde auch von der DB AG in einer Stellungnahme bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung.	Z
		3/9 Schallschutz	Es gibt keine Festsetzung zum aktiven Schallschutz. Wir hatten im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Erörterungsveranstaltung der Gemeinde (16.02.2016) explizit auf die Berücksichtigung des Schallschutzes gedrängt; siehe Protokoll/Aktennotiz dieser Veranstaltung. Das wurde mit vorliegendem B-Plan-Entwurf ignoriert. Eine Berücksichtigung findet der B-Plan lediglich in Form von passiven Maßnahmen, die durch die Anlieger mit eigenen Mitteln in Grundrissgestaltung und Fassadengestaltung vorzunehmen sind (angeführt z.B. B-Plan (Dreilinden) KLM-BP-021). Unter Punkt V.1 (S.37) B-Plan-Entwurf KLM-BP-048-b wird behauptet, dass die Vorschläge und Kritik der Bürger zur Erarbeitung des Bebauungsplanes berücksichtigt wurden. Das stimmt nicht!	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne - es erfolgt lediglich die Festsetzung einer von Bebauung freizuhaltenden Fläche mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen", nicht jedoch die Festsetzung von Bahnanlagen - erfordern keine Maßnahmen zum Schallschutz. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		3/10 Schallschutz	Die bestehenden Lärmquellen Autohahn/A115, Flugroute Verkehrsflugzeuge/Schönefeld und Flugroute Verkehrsflugzeuge/Tegel, Sportflugzeuge auf niedriger Höhe sowie die Güterzüge der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee stellen bereits eine große Lärmbelastung für den Ortsteil dar. Wenn zusätzlich eine mehrspurige Schnellbahnstrecke mit Güterverkehr in Dammlage, d.h. ca. 2-3m über dem Geländeniveau, errichtet wird, dann wird sich der Schall über ganz Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow, Wannsee, Zehlendorf ausbreiten. Gerade zu Nachtzeiten wird dann der Güterverkehr für die gesamte Region eine deutliche Belastung darstellen	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- ben v.	Abwä- gungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben. Letztendlich liegt die Entscheidung darüber aber nicht bei der Gemeinde, sondern beim Bund bzw. den Ländern Brandenburg und Berlin. Eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist wegen des Rechtscharakters der Flächen auch unabhängig von den Bebauungsplänen möglich. Diese sollen lediglich für den Fall eines Verkaufs durch die Deutsche Bahn AG und einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken eine bauliche Entwicklung verhindern.	
		3/11 Friedhofsbahn	Ein geplanter Ausbau der S-Bahnstrecke (ehem. Friedhofsbahn) als Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow sollte reichen. Hierzu sind auch schon Kosten in Form von Planungskosten (siehe Machbarkeitsstudie vom 12.12.2016, DB Engineering & Consulting GmbH) und Kosten zum Erwerb aller betreffenden Grundstücke dieser Friedhofsbahntrasse durch die drei Gemeinden/TKS entstanden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Von einem Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow durch Nutzung der Friedhofsbahn würde zwar ein Teil der Bevölkerung Kleinmachnows profitieren, die bevölkerungsreichsten Siedlungsbereiche wären jedoch weiterhin nicht an den schienengebundenen ÖPNV angebunden. Darüber hinaus muss sich nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will. Die Gemeinde möchte auch deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn durch die Bebauungspläne sichern. Die Streckenführung über die Stammbahntrasse wurde in den jüngsten Untersuchungen für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf als die Verbindung mit dem höchsten Nachfragepotenzial ermittelt.	N
		3/12 gesunde Wohnver- hältnisse	Unter Einbeziehung des Gesetzgebers ist unter § 1 Abs. 6 Nr.1 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Abwägung gesunder Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Demnach gibt es einen deutlichen Konflikt zwischen Bahn-, Autobahn- und Fluglärm und den gesetzlich zu berücksichtigenden gesunden Wohnverhältnissen. In Summe ist davon auszugehen, dass die dann existierenden Werte die gesetzlichen Grenzwerte deutlich überschreiten werden. Siehe auch Bundesimmissionsschutzgesetz §3 (BimSchG). Die Gemeinde Kleinmachnow als eine der kinderreichsten Gemeinden Deutschlands sollte hier eine besondere Verantwortung tragen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnows in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen der Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der schienengebundene Verkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				unter dem Gesichtspunkt der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz nach den aktuell geltenden Standards eingehalten werden. Diese Aussage wird zusätzlich in die Begründungen aufgenommen.	
		3/13 Rechtsverletzungen	Die angeführten Begründungen treffen im Wesentlichen auf alle fünf ausgelegten B-Plan-Entwürfe zur „Potsdamer Stammbahn.....zu. Fazit zu den o.g. Bebauungsplanentwürfen: Wir widersprechen den ausgelegten B-Plan-Entwürfen, insbesondere dem uns als Anwohner massiv betreffenden KLM-BP-048-b „Potsdamer Stammbahn, nördlich Dreilinden“, denn es werden elementare Rechte von Mensch, Natur und Umwelt verletzt, nur dafür: „...dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf nutzt.“ (Zitat Amtsblatt Nr. 3 vom 15.02.2017, zum B-Plan-Entwurf).	Kenntnisnahme. Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Bebauungspläne - einschließlich des besonders von den Einwendenden besonders hervorgehobenen Bebauungsplans KLM-BP-048-b - halten lediglich Flächen von Bebauung frei. Dadurch werden weder Mensch noch Natur oder Umwelt in ihren Rechten verletzt.	K Z
6	27.03.17	6/1 Proteste	Es ist unfassbar, daß die Planung einer Stammbahntrasse durch Kleinmachnow nach jahrelangen Protesten der Anwohner noch immer nicht vom Tisch ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde plant keine Stammbahntrasse, sondern hält lediglich die bereits seit vielen Jahrzehnten existierende Trasse von baulichen Anlagen frei, die einer Wiederinbetriebnahme möglicherweise entgegenstehen würden. Es gibt sowohl Befürworter als auch Gegner einer Wiederinbetriebnahme der dieser Eisenbahnverbindung. Über die Wiederinbetriebnahme entscheidet aber nicht die Gemeinde, sondern der Bund und die Länder Brandenburg und Berlin.	N
		6/2 Zeitmstellung	Die Bahntrasse ist genauso unsinnig, wie die wiederum praktizierte Zeitmstellung in Deutschland, die nachweislich gesundheitliche Schäden, sowie enorme Kosten verursacht und der Effekt gleich "Null" ist!	Die Zeitmstellung ist nicht Gegenstand der Bebauungspläne.	K
		6/3 Auswirkungen	Der Stammbahnbau zerstört unsere Natur, schafft eine neue "Grenze" zum Berliner Waldgebiet und beschert den Anwohnern eine "sehr attraktive Hochbahn" mit allen negativen Folgeerscheinungen, denn die nahegelegene Autobahn muß beispielsweise in einer Höhe von acht Metern überquert werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch wird weder Natur zerstört noch eine neue	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Grenze geschaffen. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Auch Fragen der konkreten Ausbildung der Strecke und der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Trotzdem spricht sich die Gemeinde ausdrücklich für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als straßenunabhängige Verkehrsverbindung aus, da diese Verbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Die Trennwirkung, die eine solche Trasse voraussichtlich haben wird, ist dabei nicht zu vermeiden. Selbstverständlich müssen bei einer Wiederinbetriebnahme die Belange des Naturschutzes angemessen, im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen Berücksichtigung finden. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. Die Begründungen zu den Bebauungsplänen werden um diese Aussage ergänzt.	
		6/4 verkehrliche Auswirkungen	Der entstehende, tägliche Stau an einer Schranke zwischen den Straßen: Karl-Marx-Straße/Benschallee ist wohl unvorstellbar, denn eine Straßenuntertunnelung wird wohl an den Kosten scheitern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Auch Fragen der konkreten Ausbildung der Strecke und der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Die möglichen Auswirkungen von Querungen auf den Straßenverkehr sind nicht nur von der Art dieser Querungen, sondern auch von den Taktfrequenzen des Bahnverkehrs etc. abhängig. Aussagen dazu wäre deshalb rein spekulativ.	N
		6/5 Vernunft	Ich hoffe, daß bei allen Überlegungen zu diesem Thema einmal die Vernunft siegen wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Grundsätzlich ist es für eine zukunftsorientierte Entwicklung vernünftig, in einer Gemeinde wie Kleinmachnow, in der viele Pendler leben, möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern, um den Verkehr zu minimieren und den nicht vermeidbaren Verkehr möglichst umweltverträglich abzuwickeln. Die Gemeinde wird deshalb die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnverbindung weiter unterstützen.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
7	28.03.17	7/1 Wirtschaftlichkeit	Hiermit legen wir Widerspruch gegen den Bebauungsplanentwurf ein. Begründung: 1. die Wirtschaftlichkeit einer möglichen neuen Stammbahn scheint uns nicht überzeugend nachgewiesen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Über die Wirtschaftlichkeit einer neuen Stammbahn muss ein künftiger Betreiber entscheiden. Die Gemeinde sichert mit den Bebauungsplänen lediglich die Option zur Wiederherstellung der Verbindung, indem sie entgegenstehende Entwicklungen ausschließt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Verbindung, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht die gewünschten Ergebnisse bringt bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird.	N
		7/2 Wannseebahn	2. Die Wannseebahn läuft weitgehend parallel und erfüllt den Zweck für Nah- und Fernverkehr.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde Kleinmachnow ist nicht unmittelbar an die Wannseebahn angebunden. Die Bahn hat deshalb für die Gemeinde Kleinmachnow nicht die gewünschte Entlastungsfunktion. Dies wird an der starken Belastung der innerörtlichen Straßen durch den Pkw-Verkehr deutlich. Eine in der jüngsten Vergangenheit durchgeführte Untersuchung für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchung und Nachfrageprognose ergab dementsprechend ein besonders großes Nachfragepotenzial für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden.	N
		7/3 Eingriff in Biotop	3. Das vorhandene Biotop, das von Anwohnern, Kleinmachnowern und Zehlendorfern gleichermaßen intensiv genutzt wird, würde zerstört werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Auch die Belange der Biotop- und Artenschutzes müssten dabei im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigt werden. Die Bebauungspläne sind nicht eingriffsrelevant, das heißt sie bereiten keine Eingriffe in Natur und Landschaft vor.	N
		7/4 Lärmim-	4. Und schließlich ergibt sich für die Anwohner bei einer möglichen Wiedereröffnung der Stammbahn eine nicht unbeträchtliche Lärm-	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da der Flächennutzungsplan der Gemeinde seit seinem erstmaligen	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		missionen	belästigung, mit der sie bisher nicht rechnen mussten.	Inkrafttreten im Januar 2000 die Fläche der Potsdamer Stammbahn als „Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“ vermerkt hat, mussten die Anwohner auch damit rechnen, dass diese Bahnverbindung irgendwann wiederhergestellt wird und daraus entsprechende Belastungen mit Lärm resultieren können. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
8	28.03.17	8/1 Lärmschutz und Wohnwert	Wir mussten Jahrzehnte (1962-1990) den Grenzbetrieb ertragen. Seit 1990 ist endlich Ruhe. Nun soll eine große Lärmquelle uns wieder belästigen und dadurch die Wohnqualität stark mindern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Der Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird, sodass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen der Wohnqualität kommt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
9	28.03.17	9/1 Lärmschutz Ortsbild	hiermit möchte ich Einspruch erheben gegen den derzeitigen ausgestellten Bebauungsplan bezüglich der "Stammbahn". In Ihrem Plan ist die Rede davon das der Plan nahezu ausschließlich positive Auswirkungen habe, und die Bewohner Kleinmachnows nur profitieren können. Ich sehe dies jedoch überhaupt nicht so. Ich lebe nun schon mit meiner Familie seit 35 Jahren in Kleinmachnow. Für mich ist es ein Wohnort der Idylle und Ruhe mit sehr guter Anbindung an Berlin. Ich liebe es die Natur zu sehen, zu hören und zu spüren. Kleinmachnow kämpft nun schon einige Jahre um den Fluglärm des entstehenden BER zu verhindern und soll nun kurz davor stehen von Bahnstrecken durchzogen zu werden. Dies hat aus meiner sieht erhebliche Auswirkungen auf den Geräuschpegel	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Herstellung von neuen Bahnanlagen ist nicht Gegenstand der Bebauungspläne. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten lediglich die Trasse der stillliegenden Stammbahn von baulichen Anlagen frei. Damit wird die Option für einen möglichen Wiederaufbau dieser historischen Bahnverbindung durch die Deutsche Bahn oder ein anderes Eisenbahnunternehmen erhalten. Es geht nicht um neue Bahnverbindungen, sondern um die Reaktivierung der bereits vorhandenen Stammbahntrasse. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			der Gemeinde, das äußerliche Bild der Gemeinde und der Idylle.	Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. Es ist richtig, dass sich dann - bei einer Reaktivierung der Stammbahn, nicht jedoch bei einer Umsetzung des Bebauungsplans, der lediglich die Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen, festsetzt - auch das Ortsbild verändern wird. Diese Auswirkungen auf das Ortsbild sind jedoch nicht den Festsetzungen der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e anzulasten. Über die Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung entscheidet letztendlich nicht die Gemeinde, sondern die Deutsche Bahn AG bzw. ein anderes Eisenbahnunternehmen zusammen mit dem Bund und den Ländern Brandenburg und Berlin. Nichtsdestotrotz spricht sich die Gemeinde für die Reaktivierung aus, da diese straßenunabhängige Verkehrsverbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Die Auswirkungen auf das Ortsbild sind dabei nicht zu vermeiden.	
		9/2 Ortsbild	Sie Schreiben z.B. dass der Wanderweg, der an der Stammbahn-Trasse liegt, profitiert, da er zukünftig nicht mehr die angrenzenden Gärten sehen muss sondern dann an den Bahngleisen verläuft!?! Soll das wirklich eine Verbesserung sein?	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Aussagen in den Begründungen der B-Pläne KLM-BP-48-d und -048-e beziehen sich auf die aktuelle Situation und nicht auf eine künftige Bahnnutzung: Die gepachteten Flächen sind derzeit von Einfriedungen unterschiedlichster Art vom benachbarten Wanderweg abgegrenzt. So finden sich unter anderem geschlossene Einfriedungen aus Plastik oder Metallplatten, die das Ortsbild stören. Da die Bebauungspläne derartige Einfriedungen ausschließen - zulässig sind nur offene Einfriedungen, die eine optische und tatsächliche Durchlässigkeit aufweisen - wird sich diese positiv auf das Ortsbild auswirken.	Z
		9/3 Lärmschutz / Sicherheit	Die Menschen gehen dort mit Ihren Kindern und Hunden spazieren, oder fahren dort Rad, walken und genießen einfach die Ruhe. Mit einer im vielleicht 10 min Takt fahrenden S-Bahn und im schlimmsten Fall sogar Regio oder Güterbahn ist das wohl kaum noch gegeben. Und auch wenn wir als Pächter des Bahngrundes dann auch noch unseren Garten zur Verfügung haben, so sind doch meine größten Ängste, die Lärmbelästigung, das Ausbleiben des Vogelgezwitschers, der Anblick einer Lärmschutzwand, oder auch freie Sicht auf die Züge, der Abschnitt zum angrenzenden Wald, die Sicherheit für meine Haustiere und meines Kindes.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, haben ihre Inhalte keinerlei Beeinträchtigungen auf den gepachteten Flächen zur Folge. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Stammbahnstrecke wieder für den Bahnverkehr in Betrieb genommen werden, so muss die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiger Träger dann selbstverständlich neben einem ausreichenden Lärmschutz auch die Sicherheit von Mensch und Tier gewährleisten. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. In welcher Form dies erfolgen wird, kann nicht vorausgesehen werden.	N
		9/4 Erforder-	Ich finde persönlich, Kleinmachnow hat zwar keinen Bahnanchluss, dennoch sehr gute Möglichkeiten in sehr kurzer Zeit diese	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Auch wenn sich das Bevölkerungswachstum in den vergangenen Jah-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		lichkeit Bahnan-schluss	zu Erreichen. Und der zunehmende Wachstum der Gemeinde der hier prognostiziert ist ist wirklich kein Handlungsgrund. In Ihrem Bericht ist ein Zuwachs von ca 150 Personen innerhalb von 10 Jahren aufgeführt. Ich hoffe wirklich inständig, das dieses Vorhaben nicht zustande kommt!	ren abgeschwächt hat und der in den kommenden Jahren zu erwarten-de Einwohnerzuwachs nicht mehr das Ausmaß der vergangenen Jahr-zehnte hat, so resultieren dennoch durch das schon erfolgte Bevölke-rungswachstum und die hohen Pendlerzahlen erhebliche Belastungen der innerörtlichen und überörtlichen Straßenverbindungen. Eine stra-ßenunabhängige Verbindung, wie eine Bahnverbindung, könnte Abhilfe schaffen. Dies belegen auch die Ergebnisse der Nachfrageprognosen innerhalb der im vergangenen Jahr durchgeführten Untersuchungen für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf.	
10	28.03.17	10/1 Flora und Fauna	mit diesem Schreiben, nehmen wir, die Möglichkeit wahr, unseren Einspruch gegen den Bebauungsplanentwurf einzulegen. Begründung des Einspruchs: 1. Gefährdung der einzigartigen und umfangreichen Flora und Fau-na im ehemaligen Sperrgebiet. Die durch Bauarbeiten und den Zugverkehr beeinflusst und vertrieben werden würde oder gar vom Aussterben bedroht ist.	Der Einwand ist unbegründet. Die Bebauungspläne gefährden weder Flora noch Fauna, da sie ledig-lich Flächen festsetzen, die von Bebauung freizuhalten sind. Es werden keine Bahnflächen festgesetzt. Die Bebauungspläne sichern lediglich die Option für eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Diese Option besteht aber derzeit ohnehin, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, sodass die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen unabhän-gig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen könnte. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfest-gestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungs-verfahren erforderlich, in dessen Rahmen dann auch die Umweltver-träglichkeit zu prüfen ist. Dabei sind auch die Belange des Besonderen Artenschutzes zu berücksichtigen.	N
		10/2 historische Bedeutung	2. Geschichtsträchtiger Grund und Boden, der zum innehalten und nachdenken anregen soll ist unwiderruflich verbaut.	Der Einwand ist unbegründet, da er keine Inhalte der Bebauungspläne betrifft. Die Bebauungspläne setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen fest und schaffen damit gerade nicht die Grundlage für die Überbauung oder Verbauung der Flächen. Zielstellung ist es allerdings, dass mit den Bebauungsplänen die Option für eine Wiederherstellung der historischen Stammbahnverbindung gewahrt wird.	N
		10/3 Lärmbelas-tung durch Güterver-kehr	3. Lange und starke Lärmbelästigung durch Güterzüge, die im ge-samten Ort zu hören wären. Hier gäbe es wenig Einschränkung auf feste Zeiten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entge-genstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Der Einwand betrifft folglich keine Inhalte der Bebau-ungspläne. Ob nach einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke dort Gü-terzüge verkehren werden, ist deshalb rein spekulativ und außerhalb des Einflussbereichs der Gemeinde. Die Gemeinde wird sich allerdings	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				nachdrücklich dafür einsetzen, dass unabhängig davon dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird.	
		10/4 Auswirkungen auf den Verkehr	4. Eine Verkehrsregelung/Schranke an der Überfahrt nach Berlin würde zu starken Beeinflussungen bis hin zum Verstopfen der Hauptverkehrsader zwischen Kleinmachnow und Zehlendorf führen, von Wartezeiten, Umweltbelastung des PKW-Verkehr ganz abgesehen. Wir hoffen das unser Einspruch Berücksichtigung findet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Auch Fragen der konkreten Ausbildung der Strecke und der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Grundsätzlich kann aber davon ausgegangen werden, dass eine Wiederherstellung der Stammbahnverbindung zu einer Entlastung der kommunalen Straßen vom Pkw-Verkehr führt, da Pkw-Nutzer zum Umsteigen auf die Bahn bewegt würden.	N
11	28.03.17	11/1 Lärmimmissionen	hiermit legen wir Widerspruch gegen den Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-a bis e ein. Unsere Bedenken sind wie folgt: 1. Schienenverkehrslärm, dadurch Einfluß auf Mensch u. Umwelt mit gesundheitschädigenden Auswirkungen	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne halten lediglich Flächen von baulichen Anlagen und Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei, um die Option für die Wiederaufnahme der Stammbahnverbindung offen zu halten, setzen aber keine Bahnflächen fest. Dies wäre auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planungshoheit weitgehend entzogen sind. Dementsprechend kann auch nicht die Gemeinde die Potsdamer Stammbahn wieder in Betrieb nehmen, sondern nur die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Eisenbahnunternehmen. Dies ist unabhängig von den Bebauungsplänen möglich. In diesem Fall wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung darf dabei selbstverständlich nicht überschritten werden. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		11/2 Lärmimmissionen	2. Hoher Lärmpegel in einer grünen Umgebung, wofür Kleinmachnow eigentlich steht (deshalb hierhergezogen)	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne halten lediglich Flächen von baulichen Anlagen und Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei, um die	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Option für die Wiederaufnahme der Stammbahnverbindung offen zu halten, setzen aber keine Bahnflächen fest. Nichtsdestotrotz spricht sich die Gemeinde für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung aus, gerade um Kleinmachnow von Lärm- und Abgasimmissionen zu entlasten. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnows in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung, wie die Stammbahnverbindung, ist eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr. Es kann davon ausgegangen werden, dass durch ein entsprechendes Angebot Pendler zu einem Umsteigen vom MIV auf den SPNV bewegt werden können. Die Nachfragewirkung wird durch Untersuchungen in der jüngsten Vergangenheit belegt. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten und kann wesentlich dazu beitragen, den Charakter Kleinmachnows als „grüne Gemeinde“ zu erhalten.	
		11/3 Erfordernis und Kosten	3. Prestigeobjekt, welches wir <u>nicht</u> brauchen und kostentechnisch in Frage steht (Nutzen-Kosten-Analyse)	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Auch wenn sich das Bevölkerungswachstum in den vergangenen Jahren abgeschwächt hat und der in den kommenden Jahren zu erwartende Einwohnerzuwachs nicht mehr das Ausmaß der vergangenen Jahrzehnte hat, so resultieren dennoch durch das schon erfolgte Bevölkerungswachstum und die hohen Pendlerzahlen erhebliche Belastungen der innerörtlichen und überörtlichen Straßenverbindungen. Eine straßenunabhängige Verbindung, wie eine Bahnverbindung, könnte Abhilfe schaffen. Dies belegen auch die Ergebnisse der Nachfrageprognosen innerhalb der im vergangenen Jahr durchgeführten Untersuchungen für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf. Über die Wirtschaftlichkeit einer neuen Stammbahn muss ein künftiger Betreiber entscheiden. Die Gemeinde sichert mit den Bebauungsplänen lediglich die Option zur Wiederherstellung der Verbindung, indem sie entgegenstehende Entwicklungen ausschließt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Verbindung, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht die gewünschten Ergebnisse bringt bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird.	N
		11/4 Lärm- und Umweltbelastung	4. Zusätzliche Lärm- und Umweltbelastung zum Flughafen BER und der allg. Zunahme des Verkehrs in Kleinmachnow.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne halten lediglich Flächen von baulichen Anlagen und Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei, um die Option für die Wiederaufnahme der Stammbahnverbindung offen zu	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				halten, setzen aber keine Bahnflächen fest. Die Gemeinde spricht sich aber explizit für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn aus, und zwar vor allem auch wegen der allgemeinen Zunahme des Verkehrs in Kleinmachnow. Da die Gemeinde derzeit nicht über eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung verfügt, wird sämtlicher Verkehr über die Straßen abgewickelt. Dies führt in Teilen der Gemeinde zu erheblichen Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Eine Anbindung Kleinmachnows an den Bahnverkehr würde deshalb allgemein zu einer Entlastung der Umwelt führen und nicht zu zusätzlichen Belastungen. Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass es lokal zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommen würde. Die Gemeinde wird sich allerdings nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		11/5 Friedhofsbahn	5. Deutlich <u>schlechtere</u> Alternative zum Ringbahnschluss über Friedhofsbahn von Wannsee nach Stahnsdorf	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der Stammbahn wird weiterhin von baulichen Anlagen freigehalten. Leider lässt der Einwander offen, warum sie die Stammbahn für die schlechtere Alternative hält. Die Gemeinde hält zurzeit sowohl die Trasse der Stammbahn als auch die Trasse der Friedhofsbahn von Bebauung frei und erhält so die Option zur Wiederinbetriebnahme für beide Strecken offen. Die Trasse der Friedhofsbahn wurde von der Gemeinde sogar erworben. Es muss sich allerdings nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will.	N
12	28.03.17	12/1 Nutzungszweck	hiermit möchte ich als Bürgerin der Gemeinde Kleinmachnow meinen Widerspruch zum aktuell ausgelegten Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld“ einlegen. Begründung: Durch eine uneingeschränkte Widmung der Trasse als „zukünftige Bahnanlage“ kann im Rahmen einer Wiederinbetriebnahme als Regional- und Fernbahnstrecke auch eine Nutzung der Trasse durch den Güterverkehr nicht ausgeschlossen werden. Folgende Problematiken sind damit verbunden: • Massive Lärmbelastung, welche keineswegs nur die Stammbahn, sondern große Teile der Sommerfeldsiedlung betreffen würde. • Erschütterungen, welche den historisch bedeutenden Gebäudebestand der Sommerfeldsiedlung gefährden würde.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorentwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Mög-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Ein im Sinne der Bürgerinnen und Bürger formulierter Bebauungsplan sollte dementsprechend aktive Schallschutzmaßnahmen sowie Maßnahmen zum Erschütterungsschutz als Auflage für einen Bahnbetrieb zwingend vorformulieren. Beides wird jedoch in keiner Weise thematisiert.	lichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. Die Gemeinde wird sich aber nachdrücklich dafür einsetzen, dass die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, das die Strecke wieder in Betrieb nimmt, den im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen und nach den geltenden Standards notwendigen Lärm- und Erschütterungsschutz gewährleistet. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		12/2 Nutzen und Risiken	In diesem Zusammenhang muss auch die grundsätzliche Frage gestellt werden, welches Interesse die Gemeinde Kleinmachnow an einer Fern- und Güterverkehrsstrasse auf ihrem Gemeindegebiet hat. Der mögliche Nutzen einer wiederbelebten Stammbahn scheint somit in keinem angemessenen Verhältnis zu den potentiellen Risiken und Gefahren für die Gemeinde sowie ihre Einwohnerinnen und Einwohner zu stehen. Dieses stellt auch die grundsätzliche Notwendigkeit des Bebauungsplans in Frage.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. Sie kann jedoch den Nutzungszweck der von Bebauung freigehaltenen Flächen nicht auf diese Eisenbahnarten beschränken, da die aktuelle rechtliche Situation als bereits gewidmete und planfestgestellte Flächen einer solchen Einschränkung entgegensteht. Aufgrund der aktuellen Rechtslage könnte auch ohne die Festsetzungen der Bebauungspläne die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, das die Flächen erwirbt, die Stammbahnstrecke wieder in Betrieb nehmen, mit allen aus einem möglichen Fern- und Güterverkehr resultierenden Risiken. Die Notwendigkeit der Bebauungspläne ergibt sich für den Fall des Verkaufs der Flächen durch die Deutsche Bahn AG an Personen, die möglicherweise die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragen und die Flächen dann anderweitig und womöglich auch baulich nutzen. Dann wäre die Chance auf eine Wiederherstellung der Bahnverbindung auch als S- oder Regionalbahnverbindung möglicherweise verloren. In die Begründungen wird ein Passus aufgenommen, in dem die Zielstellung der Gemeinde, die Stammbahn wieder für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr zu nutzen, stärker herausgestellt wird.	N, B
13	28.03.17	13/1 Nutzungszweck und Schallschutz	Für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn, wenn sie denn notwendig ist, wäre eine Nutzung ausschließlich als S-Bahn-Trasse, max. 2-gleisig und mit entsprechenden Schallschutzmaßnahmen zur Stammbahnseite hin akzeptabel. Ich bitte um entsprechende Verfahrensweise.	Der Bitte kann nicht gefolgt werden. Bei den Flächen der stillliegenden Stammbahn handelt es sich um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Es ist der Gemeinde deshalb nicht möglich, denn Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen weiter einzuschränken und beispielsweise auf eine Nutzung als S-Bahn-Trasse - wie noch in den Vorentwürfen der	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Bebauungspläne - zu beschränken. Dies ist innerhalb des Verfahrens vom Eisenbahn-Bundesamt klargestellt worden. Auch eine Einschränkung der Gleisanzahl oder Ähnliches ist daher nicht möglich. Was den Schallschutz betrifft, so wird sich die Gemeinde im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen, dass die erforderlichen Standards gemäß den gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden. Dies wird entsprechend in die Begründungen zu den B-Plänen aufgenommen.	
14	28.03.17	14/1 wirtschaftlicher Nutzen	hiermit lege ich Widerspruch gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf ein. 1. Ich kann keinen wirtschaftliche Nutzen durch den Entwurf für die Gemeinde Kleinmachnow erkennen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Durch die Festsetzungen der Bebauungspläne wird auch bei einer Veräußerung der Grundstücke in ihren jeweiligen Geltungsbereichen durch die jetzige Eigentümerin, Deutsche Bahn AG, die Option auf eine Wiederherstellung der Stammbahnverbindung erhalten, da bauliche und / oder Bahnbetriebszwecken entgegenstehende Nutzungen – ausgenommen Bahnanlagen -ausgeschlossen werden. Die Stammbahnverbindung ist für die Gemeinde vor allem aus verkehrstechnischen Gründen von Bedeutung, da durch die Aufnahme einer idealerweise Regional- oder S-Bahn-Verbindung das örtliche Straßennetz entlastet werden könnte. Von einem möglichen Bahnanschluss des Gewerbegebiets Europarc Dreilinden würde auch die Wirtschaft profitieren.	N
		14/2 Nutzung	2. Durch den BP wird eine Benutzung der Fläche durch die Bahn ermöglicht. Dieses bedeutet Nutzung als Trasse nicht nur als S-Bahn sondern auch für Güterverkehr und EC bis ICE.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Es ist nicht richtig, dass der Bebauungsplan die Benutzung der Flächen durch die Bahn ermöglicht. Diese Benutzung ist bereits gegenwärtig möglich, da es sich jetzt schon um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt. Auf die Art der im Falle einer Wiederinbetriebnahme dort verkehrenden Schienenfahrzeuge hat die Gemeinde leider keinen Einfluss, da die Bahnflächen nur eingeschränkt der kommunalen Planung zugänglich sind. Die Gemeinde kann deshalb keine Festsetzung treffen, dass die Flächen beispielsweise künftig nur durch die Regionalbahn oder nur durch S-Bahn genutzt werden sollen. Diese Festsetzung, die noch Inhalt der Vorentwürfe der Bebauungspläne war, musste aufgrund eines berechtigten Einwands des Eisenbahn-Bundesamtes aufgegeben werden. In die Begründungen wird ein Passus aufgenommen, dass es Zielstellung der Gemeinde ist, die Stammbahn wieder für den Nah- und Regionalverkehr zu nutzen.	N, B
		14/3 neue Bar-	3. Durch die Umwidmung entsteht eine neue Trennung der Gebiete Kleinmachnow und Berlin wie vor der Wendezeit.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es erfolgt durch die Bebauungspläne keine Umwidmung von Flächen.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		riere		Die Flächen sind bereits heute als Bahnflächen gewidmet. Daran ändern auch die Festsetzungen der Bebauungspläne nichts. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch wird keine neue Trennung geschaffen. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Trotzdem spricht sich die Gemeinde ausdrücklich für eine Wiederinbetriebnahme als straßenunabhängige Verkehrsverbindung aus, da diese Verbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Die Trennwirkung, die eine solche Trasse voraussichtlich haben wird, ist dabei nicht zu vermeiden.	
		14/4 verkehrliche Auswirkungen	4. Die Veränderung der Straßenverkehrs Ströme ist nicht bewertet worden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne führen zu keiner Veränderung der Verkehrsströme, da lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen festgesetzt werden. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn kommen, die aber nicht in die Verantwortlichkeit der Gemeinde fällt - die Gemeinde kann lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme durch die Freihaltung der Bahnflächen sichern - hätte dies sicherlich erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Gemeinde. Wie diese aussähen, ist dabei von vielen Faktoren abhängig, wie beispielsweise von der Art und Anzahl der Haltepunkte, den Taktzeiten und -frequenzen, dem Angebot an Park & Ride-Parkplätzen, der Ausgestaltung von Kreuzungsbauwerken etc. Es ist daher nicht möglich, diese Auswirkungen zu prognostizieren und zu bewerten. Es kann davon ausgegangen werden, dass vor allem Pendler durch ein entsprechendes Angebot zu einem Umsteigen vom Pkw auf die Bahn bewegt werden können. Diese Nachfragewirkung wird durch Untersuchungen in der jüngsten Vergangenheit belegt. Dies würde zu einer Entlastung der örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetze führen.	N
15, 16, 20, 54	27.03.17 / 28.03.17 / 27.03.17 / 31.03.17	15/1 Lage im Außenbereich	hiermit legen wir Widerspruch gegen die Umsetzung des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ ein. Begründung des Widerspruchs	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist richtig, dass die überplanten Flächen im planungsrechtlichen Außenbereich liegen. Falsch ist aber die Einschätzung, dass dadurch bereits die Errichtung von baulichen Anlagen hinreichend ausgeschlos-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			1) Die Flächen des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ..“ liegen außerhalb des Bebauungsplans von Kleinmachnow/Dreilinden. Bebauung im Außenbereich wird und kann mittels des § 35 „Bauen im Außenbereich“ gesteuert werden, denn im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen.	sen ist. So könnten beispielsweise nach einer Freistellung der Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken privilegierte Vorhaben nach § 35 Abs. 1 BauGB zulässig sein. Dies können z. B. land- und forstwirtschaftlichen Betrieben dienende Anlagen wie Forsthütten oder auch Bienenhäuser sein. Auch Vorhaben, die Betrieben der gartenbaulichen Erzeugung dienen, gehören zu den im Außenbereich privilegierten Vorhaben. Dazu gehören beispielsweise Gewächshäuser. Dabei ist die Privilegierung anders als bei landwirtschaftlichen Betrieben nicht an die Voraussetzung geknüpft, dass das Vorhaben nur einen untergeordneten Teil der Betriebsfläche einnimmt. Auch Grillplätze sind schon als privilegierte Vorhaben zugelassen worden. Die Gemeinde möchte aber sicher gehen, dass diese Vorhaben oder sonstige bauliche Anlagen im Falle einer Freistellung der Flächen von Eisenbahnbetriebszwecken nicht zugelassen werden können. Zwar stellt der FNP die Trasse der Stammbahn als Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung) dar, die Genehmigungsbehörde könnte aber die Auffassung vertreten, dass die Darstellungen im Falle einer Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken überholt und daher ein mögliches Vorhaben nicht mehr im Widerspruch zu den Darstellungen des FNP steht.	
		15/2 Darstellung im FNP	2) Bereits im Flächennutzungsplan sind die betroffenen Flure farblich als „Bahnanlage“ gekennzeichnet. Anmerkung: Diese Markierung ist nicht korrekt, da es sich nicht um eine Bahnfläche sondern nach eigener Definition der Gemeinde um eine „Trassenfreihaltung“ handelt. Eine Korrektur ist hier zeitnah durchzuführen, um den tatsächlichen Ist-Stand und auch die Planungsrealität widerzuspiegeln.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Darstellung ist korrekt. Es handelt sich bei den Flächen um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Der Klammerzusatz „Trassenfreihaltung“ dient der zusätzlichen Information.	N
		15/3 Region	Die Flächen des KLM-BP-048-a bis -048-e Potsdamer Stammbahn, ...“ betreffen nicht die Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf, sondern als „ehemalige Stammbahn“ die Verbindung Zehlendorf-Kleinmachnow / Europarc-Griebnitzsee. [Anm.: Die Stellungnahmen 15, 16 und 54 enthalten eine Abbildung der Flächennutzungspläne in der Region „Der Teltow“. Diese kann in der Originalstellungnahme eingesehen werden.]	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Wie auch dem Ausschnitt aus den Flächennutzungsplänen zu entnehmen ist, verläuft die Trasse der Stammbahn zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Die Gemeinde sieht keine Veranlassung, die entsprechenden Aussagen in den Begründungen zu ändern.	N
			Weitere Erläuterungen: <u>Begründung der Gemeinde für die Erstellung des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“</u>		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- ben v.	Abwä- gungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		15/4 Region	Die nunmehr geplante Aufstellung der Bebauungspläne zielt darauf ab, die (Zitat) „...Ziele/Zwecke: Mit der Aufstellung der Bebauungspläne soll baulichen Fehlentwicklungen im Trassenbereich der Potsdamer Bahn rechtzeitig entgegengetreten werden können. Angestrebt wird insbesondere, die Flächen von baulichen Anlagen freizuhalten. Es soll möglich bleiben, dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf nutzt.“ <u>Diese Ansinnen werden die durch eine Planaufstellung nicht erzielt werden können, da</u> a) der KLM-8P-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ allein rein geographisch nichts mit der Region Teltow-Stahnsdorf-Kleinmachnow zu tun hat	siehe Abwägungspunkt 15/3	N
		15/5 Verwer- tungs- ho- heit	b) die Gemeinde Kleinmachnow hierdurch keiner „Fehlentwicklung“ (im Sinne von Nicht-Bauen der Stammbahn) entgegenwirken kann, weil die Hoheit der Verwertung wie Nutzung oder Verkauf noch immer bei der Deutschen Bundesbahn als Eigentümerin liegt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist richtig, dass die Deutsche Bahn AG (bis 1994: „Deutsche Bundesbahn“ und „Deutsche Reichsbahn“) als Eigentümerin der Flächen derzeit die Verfügungsgewalt über die Flächen hat. Die Gemeinde möchte aber auch für den Fall der Veräußerung dieser Flächen durch die Deutsche Bahn, wie sie bereits bei anderen Trassen erfolgt, wie beispielsweise bei der Trasse der Friedhofsbahn, sicherstellen, dass es zu keiner „Fehlentwicklung“ kommt. Ein neuer Eigentümer könnte die Freistellung von Bahnbetriebszwecke beantragen und in der Folge dann die Flächen möglicherweise baulich oder in einer Weise nutzen, die eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn weitgehend ausschließen oder zumindest erheblich erschweren würden.	N
		15/6 Lage im Außenbe- reich	c) eine „Freihaltung der Fläche“ durch die bisherige Klassifizierung der Flurstücke als im Außenbereich und damit strengeren Genehmigungen unterliegend bereits gegeben ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da es sich bei den Bebauungsplänen nicht um qualifizierte, sondern um einfache Bebauungspläne handelt, bleibt es bei der Zuordnung der Flurstücke zum planungsrechtlichen Außenbereich. Die Zulässigkeit von Vorhaben wird sich also weiterhin auch nach § 35 BauGB richten. Dies betrifft alle Inhalte, die die Bebauungspläne nicht regeln. Nach Einschätzung der Gemeinde ist durch Lage im Außenbereich die Errichtung von baulichen Anlagen nicht hinreichend ausgeschlossen. Sie schließt daher mit den Bebauungsplänen die Errichtung von baulichen Anlagen explizit aus. siehe Abwägungspunkt 15/1	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		15/7 Planungs-befugnis	d) die Gemeinde Kleinmachnow kein Mandat seitens der Deutschen Bahn als Eigentümerin hat, für eine Freistellung oder wie auch immer geartete Klassifizierung bahneigener Flächen Sorge zu tragen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde benötigt kein Mandat von der Deutschen Bahn AG. Die Tatsache, dass es sich bei den Plangebietsflächen um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, schließt eine Überplanung der Flächen nicht aus. Die Flächen sind dadurch nicht der kommunalen Planungshoheit vollständig entzogen. Die Gemeinde kann lediglich keine Festsetzungen treffen, die dem Zweck der Planfeststellung widersprechen. Die fachplanungsrechtliche besondere Zweckbestimmung der Bahnanlage ist quasi der Rahmen, den die Gemeinde „ausfüllen“ darf.	N
		15/8 Öffentlichkeitsbeteiligung	Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung Bauliche Großvorhaben wie z.B. das Bahnhofprojekt „Stuttgart 21“ oder der neue Großflughafen Berlin-Brandenburg haben ein zunehmendes Interesse der Bürger an frühzeitiger Beteiligung und Mitsprache aufgezeigt. Als Reaktion hierauf hat der Gesetzgeber Regelungen zur so genannten „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ umgesetzt. Hiernach wirkt die Behörde darauf hin, dass der Vorhabenträger die betroffene Öffentlichkeit bereits vor Eröffnung des eigentlichen Planfeststellungsverfahrens einbindet. An dieser Stelle der Hinweis, dass der „Vorhabenträger“ im Falle des Baus der Stammbahn nicht die Gemeinde Kleinmachnow, sondern die Deutsche Bundesbahn ist. Es bleibt daher zu prüfen, in wieweit die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ von der Deutschen Bundesbahn als Vorhabenträger initiiert werden müsste um Rechtssicherheit zu erlangen. Bei der „frühen Öffentlichkeitsbeteiligung“ soll die Öffentlichkeit über die Ziele des Vorhabens, die - Mittel, es zu verwirklichen, und die voraussichtlichen Auswirkungen des Vorhabens unterrichtet werden. Anschließend soll die betroffene Öffentlichkeit Möglichkeit zur Stellungnahme erhalten. Ziel ist es, noch vor der Einleitung des Verwaltungsverfahrens die Planung zu optimieren, Transparenz zu schaffen und damit die Akzeptanz von Genehmigungs- und Planfeststellungsentscheidungen zu fördern. Die „frühe Öffentlichkeitsbeteiligung“ liegt dabei auch im Interesse des Vorhabenträgers, denn mit Hilfe der frühzeitigen Einbindung der Bürger in den Planungsprozess können Konflikte im besten Fall frühzeitig erkannt und entschärft werden. Fazit: Wir konstatieren, dass die Festlegung von „Vorhalteflächen für den möglichen Wiederaufbau der Stammbahn“ möglicherweise gar nicht im Ermessensbereich der Gemeinde liegt, da es für einen solchen	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne beinhalten lediglich die Festsetzung von von Bebauung freizuhaltenen Flächen. Es werden keine Bahnflächen festgesetzt. Es handelt sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Die Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse würde eine erneute Planfeststellung erfordern. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem Schreiben bestätigt. Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist nicht nur für die erstmalige Errichtung, sondern auch für die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ein Planfeststellungsverfahren erforderlich.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Bau keine verabschiedete Planung gibt.		
		15/9 Inhalt der Planung	Der seitens der Gemeinde publizierte Hinweis im Zusammenhang mit der Erstellung des KLM-BP048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn,...“: „Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung <i>In der Öffentlichkeitsbeteiligung werden die Bürgerinnen und Bürger frühzeitig über die Planungsabsichten informiert. Gegenstand der Information sind die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, mögliche Planalternativen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung des Plangebietes in Betracht kommen und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung....“</i> kann sich nicht auf den Plan einer Bahntrasse beziehen, da diese Planung nicht besteht und seitens der Bahn bislang nicht bestätigt wurde.	Kenntnisnahme. Die Planung bezieht sich nicht auf den Bau einer Bahntrasse, sondern lediglich auf die Freihaltung der Trasse von baulichen Anlagen und Nutzungen, die der Wiederherstellung der Stammbahnverbindung entgegenstehen würden.	K
		15/10 Güter- und Fernverkehr	Sollte die Gemeinde im Sinne der „Zuarbeit für die Deutsche Bundesbahn“ eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung durch Aufstellen des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ erzielen wollen, finden Sie im Nachgang die aus unserer Sicht zu berücksichtigenden Einwände. 1) Charakteristik der Strecke Über die Flächen aus KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ wurden nach unserer Kenntnis noch zu keinem Zeitpunkt Güter transportiert und dies sollte vor dem Hintergrund der zu erwartenden Lärmbelastung ausgeschlossen werden. Die Trassenführung der Stammbahn sollte lediglich dem Personen-Nahverkehr von Berlin nach Potsdam dienen. Güterbeförderung und Personenfernverkehr sind auszuschließen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es handelt sich nicht um eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung für die Errichtung von Bahnanlagen durch die Deutsche Bahn. Die Errichtung von Bahnanlagen ist auch gar nicht Gegenstand der Bebauungspläne, sondern lediglich die Freihaltung von Flächen von baulichen Anlagen. Die Forderungen werden zur Kenntnis genommen. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren.	N K
		15/11 Lärmschutz	2) Lärmschutzbelange Geeignete AKTIVE Schallschutzmaßnahmen sind zu prüfen und abzuwägen. Der jetzige Verweis auf einen „... vertretbaren Aufwand...“ für die Trassenerstellung ist unakzeptabel und ist durch „Minimalbelas-	Die Forderungen nach geeigneten Lärmschutzmaßnahmen und die Hinweise zur Vorgehensweise werden zur Kenntnis genommen. Die Bebauungspläne setzen jedoch keine Bahnanlagen fest, sondern halten lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei.	K, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			tung" für Bewohner und Umwelt zu ersetzen. Bereits beim Bau der Autobahn A115 und den Flugrouten hat sich die Gemeinde Kleinmachnow nicht ausreichend positioniert und nicht nachdrücklich genug eingebracht. Dazu ist die Festsetzung aktiven Schallschutzes zu ermitteln. Zu prüfen ist, ob aktiver Lärmschutz erforderlich ist und in welchem Verhältnis die dabei entstehenden Kosten zu dem angestrebten Schutzzweck stehen (Kosten-Nutzen-Analyse). Konkret muss nachvollziehbar dargelegt werden, in welcher Höhe etwa eine Schallschutzwand zu errichten wäre, um die vorhandene und künftige Wohnbebauung wirksam gegenüber Lärm zu schützen. Zur Konkretisierung ist eine Berechnung der Schallminderung durch Schallschutzmaßnahmen verschiedener Effektivität und Höhen unter Berücksichtigung des Abstandes der benachbarten festgesetzten Wohnbebauung und der dort vorhandenen und vorgesehenen Wohnungen notwendig. Diese Berechnungen sind auch geboten, um die Relevanz des Eingriffs einer Schallschutzwand in das Stadt- bzw. Landschaftsbild stadtplanerisch zu bewerten. § 41 Abs. 1 BImSchG ist Ausdruck des Gebotes, zunächst aktive Schallschutzmaßnahmen in die Planung einzubeziehen und nur bei technischer Unmöglichkeit oder wirtschaftlicher Unverhältnismäßigkeit nach Abs. 2 auf passive Lärmschutzmaßnahmen zurückzugreifen. Regelmäßig steht es außer Frage, dass die Errichtung aktiven Lärmschutzes technisch möglich ist. Bezüglich der Wirtschaftlichkeit einer Schutzmaßnahme nach § 41 Abs. 2 BImSchG sind neben deren Kosten auch der Nutzen für die zu ermittelnde Zahl der Betroffenen zu berücksichtigen. Zur Beantwortung der Frage, ob aktive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen sind, ist daher eine Kosten-Nutzen-Analyse zu erstellen. In dieser dürfen nicht nur die Kosten des aktiven Schallschutzes mit denen des passiven Schallschutzes verglichen werden, vielmehr muss auch die durch die jeweilige Maßnahme erreichte Schutzwirkung und die Anzahl der Begünstigten einer Maßnahme mit einbezogen werden. Dabei ist auch der wesentlich größere Erfolg von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu berücksichtigen. Somit hat eine dahingehend differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse insbesondere die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahme zu berücksichtigen (vgl. BVerwG Urteil vom 23.11.2005, 9 A 28/04, JURIS Rn. 49).	Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Die Gemeinde unterstützt jedoch für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich die berechtigten Forderungen der Anwohner nach einem angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird.	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Vielen Anträgen auf Planfeststellung mangelt es an einer solchen gebotenen Kosten-Nutzen-Analyse. Es wird oft lediglich auf die zu hohen Kosten für den Bau einer neuen Lärmschutzwand im Vergleich zu den Kosten für Maßnahmen des passiven Schallschutzes abgestellt. Die begründet aber nicht ausreichend die Unverhältnismäßigkeit aktiven Lärmschutzes. Die Lärmschutzbelange der Anwohner sind mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die planerische Abwägung einzustellen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgericht hat die Planfeststellungsbehörde des auszubauenden Verkehrswegs jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern in die Abwägung einzustellen, selbst wenn diese unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit bleibt und somit keine Schutzansprüche auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3.97). Oft werden Kosten-Nutzen-Analyse nach den genannten Kriterien nicht ausreichend durchgeführt. Es fehlt an einer detaillierten Überprüfung, wie viele Anwohner innerhalb der benachbarten Wohngebiete durch den Ausbau oder Neubau durch Schallimmissionen (stärker) betroffen sind. Als Grundlage einer solchen Bewertung ist eine methodisch korrekte Verkehrsprognose über die durch den Ausbau/ Neubau innerhalb eines Planungszeitraumes von 15 bis 20 Jahren mögliche Steigerung der Verkehrsbelastung unabdingbar. Dabei sind alle Faktoren zu berücksichtigen, auch etwa in welchem Maße die Verkehrssteigerungen z.B. durch neue Ansiedlungen zu erwarten sein werden.		
		15/12 Wertminderung Immobilien	3) Wertminderung des Immobilieneigentums Zu überprüfen ist nicht nur die Zahl der betroffenen Anwohner, sondern auch die Minderung des Wertes des Immobilieneigentums durch den Verzicht auf aktiven Schallschutz. Dabei ist vor allem zu bewerten, dass nur durch aktive Lärmschutzmaßnahmen die Außenwohnflächen wie Freisitz im Garten, Terrasse, Balkon und Dachterrasse vor Lärmimmissionen geschützt werden können, wohingegen passive Schallschutzmaßnahmen dort keinerlei Wirkung entfalten. Zu berücksichtigen ist auch, dass durch aktive Schallschutzmaßnahmen ein Schlafen bei (teil-)geöffnetem Schlafraumfenster ermöglicht wird. Ärzte empfehlen dies, weil der Sauerstoffgehalt in einem Schlafraum bereits nach vier Stunden deutlich abgenommen hat.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sind zum jetzigen Zeitpunkt auch keine Festsetzungen zum Lärmschutz erforderlich. Es werden dementsprechend auch keine Aussagen zur Art eines potenziellen Lärmschutzes getroffen. Im Falle einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn unterstützt die Gemeinde ausdrücklich die berechtigten Forderungen der Anwohner nach einem ausreichenden Lärmschutz. Zu der Frage, welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und sinnvoll sind, können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen gemacht werden, da dies in hohem Maße von der Art des Bahnverkehrs etc. abhängt.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Kommen die angesprochenen Untersuchungen zu dem Ergebnis, dass durch die aktive Lärmschutzmaßnahme ein großer Anteil betroffener Anwohner effektiv vor den Lärmimmissionen geschützt werden, sind auch hohe Kosten des Lärmschutzes nicht unverhältnismäßig gem. § 41 Abs. 2 BImSchG.		
		15/12 Natur- und Landschaftsschutz	4) Natur- und Artenschutz / Landschaftsschutzgebiet Parforceheide Bei planbedingten Störungen des Lebensraumes der Flora und Fauna im Landschaftsschutzgebiet ist der vorhandene Bestand an Flora und Fauna eingehend zu überprüfen. Vor dem Hintergrund, dass die Flächen des in Planung befindlichen KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ allesamt zum Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ gehören sind alternative Streckenführungen auszuarbeiten und deren Verwendung als Planbestandteil zu evaluieren. Hierbei ist Maxime der Gemeinde Kleinmachnow gleichfalls zu berücksichtigen (Zitat der Gemeinde website:) GRUNDSATZ (Anm.: der Gemeinde) : <i>„Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht, sofern dies mit dem Schutzanspruch vereinbar ist. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht. Bei Entscheidungen, die mit Eingriffen in den Naturhaushalt und in naturnahe Lebensräume der Gemeinde verbunden sind, werden im Sinne der Zukunftsfähigkeit ökologische und wirtschaftliche Gesichtspunkte gleichberechtigt und bei notwendigen Abwägungen gesetzlich geregelte Naturschutzansprüche mit Priorität behandelt. Ausgleichsmaßnahmen für notwendige Eingriffe in den Naturhaushalt werden innerhalb der Gemeinde - bzw. des Plangebietes vorgenommen. Die Inhalte des Landschaftsplanes werden in den Grünordnungsplänen zu neuen Bauvorhaben konsequent umgesetzt.</i> Arbeitsbereich Landschaft- und Naturschutz <i>Grundsätze: Die Leistungs- und Regenerationsfähigkeit der Naturhaushaltspotentiale Boden, Wasser, Luft, Klima, Pflanzen, Tiere und das Wirkgefüge zwischen ihnen soll auch im besiedelten Raum weitgehend erhalten und entwickelt werden. Vorhandene Freiräume sind als wichtige Klimaregulatoren und Er-</i>	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da die Bebauungspläne keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten, da sie lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, ist es zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, sich über das in den Umweltberichten bereits erfolgte Maß hinaus mit den Belangen des Natur- und Artenschutzes zu befassen. Die Gemeinde unterstützt aber selbstverständlich für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn die Forderungen nach einer ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, einschließlich der Belange des besonderen Artenschutzes im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Im Übrigen ist es aber nicht richtig, dass sich sämtliche Flächen im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ befinden. Zum LSG gehören lediglich die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-c sowie der westliche Teil des Bebauungsplans KLM-BP-048-d.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			<i>holungsbereiche zu erhalten; ebenso der bisher ortsprägende Baum- und Gehölzbestand. Geplante Eingriffe in Natur und Landschaft und die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten im Sinne der Zukunftsfähigkeit überprüft.“ (Zitat Ende)</i>		
		15/13 Verfahren	5) Abstimmung mit Beteiligten / Definition von Zweck und Ziel der B-Planerstellung Die Vorgehensweise für das erklärte Ziel der Vorbeugung einer „... baulichen Fehlentwicklungen im Trassenbereich“ durch das Aufstellen der B-Pläne wirkt nicht ausreichend recherchiert, zu wenig präzise und zielorientiert, als dass eine qualifizierte Bürgerbeteiligung möglich ist.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne wurde korrekt durchgeführt. Auch die Inhalte der Bebauungspläne sind eindeutig.	Z
		15/14 Gutachten	Wir behalten uns vor, unsere Bürgereinwände noch weiter zu vervollständigen und bitten um Veröffentlichung der für die nähere Beurteilung des Planvorhabens erforderlichen Informationen: - Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzenanalyse für den Bau der Bahntrasse - Immissionsgutachten - Lärmschutzgutachten -...	Der Anregung wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, ist die Erstellung von Gutachten zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Es liegen deshalb auch keine Gutachten vor, die veröffentlicht werden könnten.	N
17	29.03.17	17/1 Nutzungszweck	Gegen den Bebauungsplanentwurf -KLM-BP-048-a bis e- lege ich Einspruch ein. Der Einspruch wird wie folgt begründet: Die textliche Festsetzung gem. II Ziff. 1. „ zukünftige Bahntrasse “ ist irreführend und falsch, da auf den Flächen keine Bahntrasse geplant ist! Die Planung und der Bau der Bahntrasse obliegt nicht der Gemeinde Kleinmachnow.	Dem Einwand wird nicht gefolgt Es ist richtig, dass die Gemeinde Kleinmachnow keine Bahntrasse planen und bauen kann. Deshalb ist in den Bebauungsplänen auch keine Bahntrasse festgesetzt. Die Gemeinde kann aber eine Trasse für diese Nutzung von entgegenstehenden Nutzungen freihalten. Nur dies ist Inhalt der Bebauungspläne.	N
		17/2 FNP	Sie widerspricht auch in Teilen dem aktuellen Flächennutzungsplan. Der Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-a bis e weicht vom Flächennutzungsplan ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne stimmen weitgehend mit dem Inhalt des Flächennutzungsplans (FNP) überein. Dieser vermerkt die Trasse der stillliegenden Stammbahn als „Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“. Die Bebauungspläne setzen die Trasse als von Bebauung freizuhaltende Flächen mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“ fest. Auch wenn die Bezeichnungen unterschiedlich sind, ist die Planungsintention doch dieselbe. Wenn einzelne Teilflächen geringfügig von der Darstellung im FNP abweichen, ist diese vor allem dem Maßstabsprung geschuldet.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Gemäß Baugesetzbuch sind außerdem zwar die Festsetzungen des Bebauungsplanes aus den Darstellungen des FNP zu entwickeln, es ist aber keine exakte Übereinstimmung gefordert. Die Grundkonzeption des FNP wird durch geringfügige abweichende Darstellungen nicht berührt.	
		17/3 Land- schaftsplan	Bei einem Teil der Flurstücke handelt es sich um Waldflächen, so dass der BP-Entwurf im Widerspruch zum Landschaftsplan steht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der stillliegenden Stammbahn ist im Landschaftsplan als Fläche für Bahnanlagen darstellt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne wichen folglich nicht vom Landschaftsplan ab. Es ist allerdings richtig, dass es sich bei Teilen der Plangebiete um Wald handelt. Durch die Festsetzungen der Bebauungspläne - Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen - werden jedoch keine Waldflächen in Anspruch genommen. Dies wird erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt, geschehen. Die Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart ist dann in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde auszugleichen.	N
		17/4 Eigentums- rechte	Die Veranlassung den BP-Entwurf aufzustellen um in gegenwertige und zukünftige Eigentumsrechte einzugreifen erscheint mir sachlich falsch, mindestens fragwürdig.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Flurstücke in den B-Plan-Gebieten befinden sich überwiegend im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Privateigentum ist nicht vorhanden. Die Deutsche Bahn AG hat den Festsetzungen der Bebauungspläne im Verfahren ausdrücklich zugestimmt. Für zukünftige Eigentümer schafft der Bebauungsplan Klarheit über die Bebaubarkeit der Flächen. Dies ist keine Einschränkung.	N
		17/5 einseitige Betrach- tung	Die einseitige positive Betrachtung pro „Stammbahn“ in der Stellungnahme ohne die Nachteile und die Gegner der Eisenbahnstrecke zu erwähnen zeigt die eigentliche Motivlage, durch Verschleierungstaktik Fakten pro „Stammbahn“ zu schaffen. Dieser einseitigen Betrachtung möchte ich daher ausdrücklich widersprechen!	Der Vorwurf der Verschleierungstaktik wird zurückgewiesen. Angesichts des Bevölkerungswachstums der vergangenen Jahre und der dadurch entstandenen Verkehrsprobleme auf den örtlichen und überörtlichen Straßen hält es die Gemeinde zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung für erforderlich, zumindest die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn zu erhalten und diese nicht leichtfertig im Falle einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken beispielsweise durch die Bebauung einzelner Flurstücke zu verlieren. Lediglich die Freihaltung von Bebauung ist Zielstellung und Inhalt der Bebauungspläne. Den Begründungen zu den Bebauungsplänen sind diese Planungsabsichten eindeutig zu entnehmen. Es werden keine Inhalte „verschleiert“. Auch die Tatsache, dass es abweichende Vorschläge zur Nutzung der Stammbahntrasse gibt wird nicht verschwiegen. So wird beispielsweise auch der Vorschlag eines Fahrradschnellwegs in den Begründungen erwähnt.	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		17/6 Barriere- wirkung	Eine Bahnstrecke an der Peripherie von Kleinmachnow verbindet nicht, sie teilt!	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Gegenstand der Bebauungspläne ist nicht die Planung einer Bahnstrecke, sondern lediglich die Freihaltung der Flächen von Bebauung. Dadurch wird keine neue Trennung geschaffen. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Trotzdem spricht sich die Gemeinde ausdrücklich für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als straßenunabhängige Verkehrsverbindung aus, da diese Verbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Die Trennwirkung, die eine solche Trasse voraussichtlich haben wird, ist dabei nicht zu vermeiden.	N
		17/7 verkehrliche Auswirkungen	Der Verkehr wird nicht weniger er wird behindert und zum Nachteil auf die wenigen Querungspunkte der Bahntrasse konzentriert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne führen zu keiner Veränderung der Verkehrsströme, da lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen festgesetzt werden. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn kommen, die aber nicht in die Verantwortlichkeit der Gemeinde fällt - die Gemeinde kann lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme durch die Freihaltung der Bahnflächen sichern - hätte dies sicherlich erhebliche Auswirkungen auf den Verkehr in der Gemeinde. Wie diese aussähen, ist dabei von vielen Faktoren abhängig, wie beispielsweise von der Art und Anzahl der Haltepunkte, den Taktzeiten und -frequenzen, dem Angebot an Park & Ride-Parkplätzen, der Ausgestaltung von Kreuzungsbauwerken etc. Es ist daher nicht möglich, diese Auswirkungen zu prognostizieren und zu bewerten. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass vor allem Pendler durch ein entsprechendes Angebot zu einem Umsteigen vom Pkw auf die Bahn bewegt werden können. Diese Nachfragewirkung wird durch Untersuchungen in der jüngsten Vergangenheit belegt. Dies würde zu einer Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den schienengebundenen Personennahverkehr und damit zu einer Entlastung weiter Siedlungsbauwerke von örtlichem und überörtlichem Verkehrsnetze führen.	N
		17/8 Lärmimmissionen /	Die Lärmbelastung durch Güterverkehr der Bahn nimmt zu und die Wohnqualität in Kleinmachnow wird verschlechtert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern lediglich Flächen von Bebauung freigehalten, haben sie keine unmittelbaren	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		Wohnqualität		Auswirkungen auf die Lärmbelastung und die Wohnqualität. Die Gemeinde kann keine Bahnanlagen planen oder in Betrieb nehmen. Dies ist den Eisenbahnunternehmen vorbehalten. Es ist deshalb auch weder erforderlich noch konkret möglich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird, sodass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen der Wohnqualität in der Nähe der Bahntrasse kommt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird dazu ein entsprechender Passus aufgenommen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich mit einer Schienenanbindung die Wohnqualität in der Gemeinde Kleinmachnow weiter verbessern wird, da Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert würde.	
		17/9 Kosten-Nutzen	Alle bisherigen Kosten-/Nutzenrechnungen für die Bahnstrecke sind defizitär.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Über die Wirtschaftlichkeit einer neuen Stammbahn muss ein künftiger Betreiber entscheiden. Die Gemeinde sichert mit den Bebauungsplänen lediglich die Option zur Wiederherstellung der Verbindung, indem sie entgegenstehende Entwicklungen ausschließt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Verbindung, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht die gewünschten Ergebnisse bringt bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird.	N
		17/10 Alternative Fahrradweg	Ein Fahrradweg -Kleinmachnow-Zehlendorf-Berlin-Mitte- erscheint mir unter diesen Umständen tatsächlich eine ökologisch und ökonomisch interessante Alternative.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn weiter sichern.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
18, 19	28.03.17	18/1 Lärmimmissionen	fristgemäß lege ich Widerspruch gegen den Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-a bis e „Potsdamer Stammbahn/Kleinmachnow“ ein. Der vorgelegte Entwurf berücksichtigt mit seinen Planungen für die Freihaltung der verpachteten Flächen und zur Wiederaufnahme der Potsdamer Stammbahn die Belange der Anwohner der Sommerfeldsiedlung - vor allem An der Stammbahn - nicht ausreichend. - Ein S-Bahn- und Fernbahnverkehr wäre mit erheblichen Lärmbelastungen für die Anwohner verbunden, auch nachts.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Wie die Einwendenden richtig feststellen, setzen die Bebauungspläne keine Bahnanlagen fest, sondern halten lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Die Gemeinde unterstützt jedoch für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn ausdrücklich die berechtigten Forderungen der Anwohner nach einem angemessenen Lärmschutz und und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		18/2 verkehrliche Auswirkungen	Hinzu kommt ein voraussichtlich steigender Autoverkehr und eine damit ebenfalls verbundene Lärmbelastung: Die Fahrgäste aus Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow werden mit dem Auto zu den Bahnhöfen, z.B. am Adam-Kuckhoff-Platz, fahren. Sind dort nicht ausreichend Parkplätze vorhanden, werden sich die Parkplatzsuchenden in den umliegenden Wohnstraßen Parkplätze suchen und damit das dortige Verkehrsaufkommen maßgeblich erhöhen. Zu beobachten ist dies bereits an den S-Bahnhöfen Wannsee, Nikolassee oder Mexikoplatz.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, haben sie keine unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen. Diese resultieren erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt. Wie diese Auswirkungen sein werden, ist dabei von vielen Faktoren abhängig. Dabei spielt nicht nur von die Anzahl der Parkplätze eine Rolle, sondern auch die Qualität der Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, die Anbindung mit Fahrradwegen und das Angebot an Bike & Ride-Parkplätzen etc. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, wird die Gemeinde dies im Vorfeld ausreichend untersuchen lassen und die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Anwohner durch Ziel- und Quellverkehr an den Bahnhöfen treffen. Insgesamt ist aber davon auszugehen, dass das Verkehrsaufkommen auf den Straßen durch die Anbindung der Gemeinde an den SPNV deutlich sinken wird.	N
		18/3 verkehrliche Auswirkungen	Die Bahntrasse überquert die Karl-Marx-Straße am Adam-Kuckhoff-Platz. Dort ist der Autoverkehr zu Stoßzeiten bereits jetzt so stark, dass ein beschränkter Bahnübergang zu deutlichen Staus führen würde - auch das wieder eine Belastung für alle Anwohner, aber auch für die Pendler.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Auch Fragen der konkreten Ausbildung der Strecke und der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Die möglichen Auswirkungen von Querungen auf den Straßenverkehr sind nicht nur von der Art dieser Querungen, sondern auch von den Taktfrequenzen des Bahnverkehrs etc. abhängig und können deshalb	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden und wären rein spekulativ. Außerdem sind auch die Auswirkungen einer Bahnverbindung auf das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Auch diese können allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden, da sie von vielfältigen Faktoren abhängig sind.	
		18/4 verkehrliche Auswirkungen	Eine Entlastung Kleinmachnows vom Auto- und Durchgangsverkehr kann nur erfolgen, wenn eine Bahnstrecke den Ort in Nord-Süd-Richtung queren würde und dabei auch Stahnsdorf anbindet. Verläuft die Trasse nur am nördlichen Rand Kleinmachnows, werden weiterhin viele Pendler den Ort durchqueren, um zur Bahn zu gelangen - oder erst gar nicht auf die Bahn umsteigen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde befürwortet bereits seit vielen Jahren sowohl eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als auch der Friedhofsbahn. Beide Trassen werden deshalb schon im Flächennutzungsplan der Gemeinde gesichert. Die Trasse der Friedhofsbahn wurde inzwischen von der Gemeinde erworben und auf diese Weise von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten. Erstrebenswert ist aus Sicht der Gemeinde zwar eine Wiederinbetriebnahme beider Bahntrassen, doch kann nach Einschätzung der Gemeinde bei einer guten Anbindung der Bahnlinie an den übrigen ÖPNV eine Entlastung vom Autoverkehr auch durch jede einzelne Bahnlinie erfolgen.	N
		18/5 Wirtschaftlichkeit	Potsdam ist mit dem Regionalverkehr und der S7 bereits ausreichend angebunden. Die S7 ist auch zu Stoßzeiten nicht voll. Eine Wirtschaftlichkeit der geplanten Stammbahnstrecke ist daher fraglich. Wirtschaftlichkeitsprüfungen der Bahn AG kamen zu demselben Ergebnis. Sollte dennoch eine weitere Anbindung Potsdam an das Berliner S-Bahnnetz nötig sein, wäre eine Verlängerung der S1 nach Potsdam eine gangbare Alternative.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Über die Wirtschaftlichkeit einer neuen Stammbahn muss ein künftiger Betreiber entscheiden. Die Gemeinde sichert mit den Bebauungsplänen lediglich die Option zur Wiederherstellung der Verbindung, indem sie entgegenstehende Entwicklungen ausschließt. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Verbindung, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht die gewünschten Ergebnisse bringt bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird. Im Ergebnis der im Jahr 2016 vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für den Stadt-Umland-Verkehr durchgeführten Untersuchungen ergaben sich für den Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf besonders große Nachfragesteigerungen für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden unter Mitnutzung von Teilen der Stammbahntrasse.	N
		18/6 Anbindung Kleinmachnows	Kleinmachnow ist mit den öffentlichen Bussen bereits gut an das Berliner S- und U-Bahnnetz angebunden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Trotz der bereits bestehenden Anbindungen an das S- und U-Bahnnetz über Busverbindungen, möchte die Gemeinde mit der Freihaltung der Stammbahntrasse von den Bahnbetriebsanlagen entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen diese Option für eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung erhalten. Auf diese Weise könnte die Anbindung der Gemeinde weiter verbessert werden, was angesichts der hohen Pendlerzahlen eine Entlastung der örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrsstraßen von Pkw-Verkehr nach sich ziehen dürfte.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
noch 18	28.03.17	18/7 Grünstreifen	Auch sollte die intensive Nutzung des jetzigen Grünstreifens, nicht nur von den direkten Anwohner, als Naherholungsgebiet in der Planung weiterhin Beachtung finden. Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren Planungen in ausreichender Weise die Belange der Anwohner. Vielen Dank.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch wird der bestehende Grünstreifen nicht beeinträchtigt. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Ob und inwieweit bei einer Wiederherstellung der Stammbahnverbindung Teile des Grünzugs erhalten werden können, liegt nicht in der Macht der Gemeinde.	N
noch 19	28.03.17	19/7 Wald	Das Waldgebiet, in dem die zukünftige Bahntrasse liegen soll, wird von Berlinern und Kleinmachnowern als Naherholungsgebiet genutzt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch wird nicht in das Waldgebiet eingegriffen und das Naherholungsgebiet nicht beeinträchtigt. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Da es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, könnte die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen.	N
		19/8 Umwelt- und Naturschutz	Die Nutzung als Bahnstrecke berücksichtigt nicht die Belange des Umwelt- und Naturschutzes. Im Waldgebiet hat sich eine vielfältige Fauna entwickelt, die durch die Bahnstrecke Schaden nehmen würde. Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren Planungen in ausreichender Weise die Belange der Anwohner. Vielen Dank.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne halten lediglich Flächen von Bebauung frei, um die Option für eine Nutzung als Bahnstrecke zu sichern. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch aus Gründen des Umweltschutzes.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen der Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der schienengebundene Personen-(Nah-)Verkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes sinnvoll und geboten. Selbstverständlich muss bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn den Belange des Natur- und Artenschutzes angemessen Rechnung getragen werden. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen, dass die entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden.	
21	29.03.17	21/1 Wirtschaftlichkeit / Verkehr	Wir möchten auf diesem Wege unseren Widerspruch zu dem im Gemeindeamt ausliegenden Bebauungsplanentwurfes KLM-BP - 048- a bis e „Potsdamer Stammbahn / Kleinmachnow“ einlegen und registrieren lassen bzw. Stellung dazu nehmen. Dieser Bebauungsplanentwurf bezieht sich auf die Reaktivierung der ehemaligen Stammbahntrasse Berlin - Potsdam. Diese ehemalige Stammbahntrasse war bis in die 40-iger Jahre des letzten Jahrhunderts nur als Personenbeförderungsstrecke in Betrieb gewesen bzw. genutzt worden. Danach wurde der Personennahverkehr aus politischen Gründen stillgelegt worden. In den Jahren nach der Wende kam die Überlegung, die seit den 40-iger Jahren des letzten Jahrhunderts stillgelegte Bahntrasse doch wieder für den Personennahverkehr zwischen Berlin und Gewerbepark-Dreilinden bis später nach Potsdam zu reaktivieren. Die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit deckte viele kostenaufwendige Probleme auf. Von fehlenden Parkplatzflächen für den geplanten S-Bahnhof Döbberitz, da keine freien Flächen für Parkplätze vorhanden sind, bis neu zu errichteten Bahnschranken an der Karl-Marx-Straße und somit eine totale Straßenabspernung der Verbindung Kleinmachnow nach Berlin-Zehlendorf mit dem dementsprechenden Rückstau der PKW in das Ortsbild Berlin bzw. Kleinmachnow.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten lediglich Flächen von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Es hat bereits mehrfach Untersuchungen zur Wirtschaftlichkeit der Reaktivierung der Stammbahn gegeben. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Strecke, die nicht wirtschaftlich zu betreiben ist bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird. Entscheidungen darüber fallen aber nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Im Rahmen des für eine Wiederinbetriebnahme erforderlichen Verfahrens müssten dann auch die angesprochenen Probleme gelöst werden. Dabei sind unterschiedliche Lösungen sowohl für die Unterbringung des ruhenden Verkehrs als auch für die Ausbildung der Kreuzung mit der Karl-Marx-Straße möglich. So sind beispielsweise auch niveaufreie Kreuzungsbauwerke denkbar.	N
		21/2 Zugarten	Die Überlegungen des Bebauungsplanentwurfes beziehen sich u.a. auf eine nicht explizit auszuschließende Nutzung der Stammbahntrasse als mehrgleisige Fernbahn- und Güterverkehrsstrecke.	Der Einwand ist unbegründet. Die Bebauungsplan-Entwürfe legen weder Bahnanlagen fest, noch enthalten die Begründungen Aussagen über einen anzustrebenden	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Das bedeutet, daß im halbstündlichen bzw. stündlichem Zeittakt auf dieser Strecke INTERCITY-Züge bzw. auch lange CONTAINER - Frachtzüge mit dem dementsprechendem Lärmaufwand das nördliche Kleinmachnow extrem beschallen. Die angedachte Personenzug-Verbindung zum Gewerbepark-Dreilinden wird entsprechend dem Wunsch der Wirtschaft für eine hocheffektive Güterverkehrsstrecke bei Bedarf geopfert.	Fern- oder Güterverkehr. Die Bebauungspläne setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“ fest. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	
22, 23	27.03.17	22/1 Wirtschaftlichkeit	ich bin gegen die Inbetriebnahme der Stammbahn als R-Bahn, S-Bahn oder den Güterverkehr. Trotz verschiedenster Gutachten zur Wirtschaftlichkeit der Stammbahn mit negativer Aussage, soll wieder eine Bahn errichtet werden. Dies erschließt sich mir nicht. Teurer Ausbau, geringe Fahrgastzahlen für diese Strecke, Staugefahr mit hohen Emissionen, Lärm und Vibrationsbelastung für die zahlreichen Anwohner*innen entlang der Trasse in Berlin und Kleinmachnow, sind keine geeigneten Argumente für eine sogenannte umweltfreundliche Maßnahme.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest. Die Gemeinde sichert mit den Bebauungsplänen lediglich die Option zur Wiederherstellung der Verbindung, indem sie entgegenstehende Entwicklungen ausschließt. Über die Wirtschaftlichkeit einer neuen Stammbahn muss ein künftiger Betreiber entscheiden. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine Verbindung, die im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse nicht die gewünschten Ergebnisse beispielweise hinsichtlich der Fahrgastzahlen bringt bzw. nicht finanzierbar ist, nicht wiederhergestellt wird. Im Ergebnis der im Jahr 2016 vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für den Stadt-Umland-Verkehr durchgeführten Untersuchungen ergaben sich für den Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf besonders große Nachfragesteigerungen für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden unter Mitnutzung von Teilen der Stammbahntrasse. Die für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung ist eine umweltfreundliche Maßnahme. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Klein-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				machnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnnahverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter Umweltgesichtspunkten sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke siehe Abwägungspunkte 2 und 6.	
		22/2 Immissionsschutz	Da die Bahnstrecke stillliegt aber nicht stillgelegt ist, werden hier alle neuen Anforderungen bezüglich des Schutzes von Anwohner*innen nicht baulich angewandt werden. Für die näheren und ferneren Anwohner*innen bedeutet dies, dass sie massiv unter der Schallausdehnung und dem mangelnden Vibrationsschutz leiden werden. Der Umweltschutz und der Schutz der Menschen bezieht hierbei weder den Lärmschutz noch den Vibrationsschutz mit ein. Beide sind aber auch Belastungen, die zu Erkrankungen führen, welche volkswirtschaftlich nicht irrelevant sind.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist nicht nur für die erstmalige Errichtung, sondern auch für die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens sind dann auch Immissionsprognosen einschließlich der Ableitung entsprechender Maßnahmen zum Lärmschutz und zum Schutz vor Erschütterungen etc. Die Gemeinde wird sich im Fall einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		22/3 Querungen	Da die Bahnübergänge nicht mit Brücken zu queren sein werden, ergibt sich Staugefahr und erhöhte Luftverschmutzung entlang der angedachten Bahntrasse.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Auch Fragen der konkreten Ausbildung der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Die Gemeinde kann sich allerdings nicht nur niveaugleiche, sondern niveaufreie Lösungen vorstellen. Die möglichen Auswirkungen von Querungen auf den Straßenverkehr sind außerdem nicht nur von der Art dieser Querungen, sondern auch von	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				den Taktfrequenzen des Bahnverkehrs etc. abhängig. Es ist deshalb nicht sinnvoll, zum jetzigen Zeitpunkt darüber zu spekulieren. Die Gemeinde wird sich aber für Lösungen einsetzen, durch die negative Auswirkungen auf die Anwohner minimiert werden.	
		22/4 Parkplätze	Ein weiteres Problem sind zu erstellende Parkplätze für Pendler* innen? (Auto und Rad). Dies wird auch Kosten für die Gemeinde verursachen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Im Falle einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung wird es erforderlich und sinnvoll sein, an den Zugangspunkten öffentliche Parkplätze für Autofahrer und Radfahrer zu errichten. Dafür hat die Gemeinde teilweise auch schon Flächen vorgesehen, wie beispielsweise in der Verlängerung der Max-Planck-Allee (Teilflächen des Bebauungsplans KLM-BP-048-c). Es muss davon ausgegangen werden, dass dadurch auch Kosten für die Gemeinde entstehen. Eine gute Verknüpfung zwischen den Verkehrsmitteln ist aber eine Voraussetzung dafür, dass Verkehrsteilnehmer vom Pkw auf den schienengebundenen Personennahverkehr umsteigen.	N
		22/5 Markt	Es ist auch fraglich, ob der Markt erhalten bleiben kann.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Der Marktplatz ist Teil des rechtskräftigen Bebauungsplans KLM-BP-043 "Adam-Kuckhoff-Platz / An der Stammbahn". Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass Standort erhalten bleibt. Sollte dies nicht möglich sein, wird eine Änderung des Bebauungsplans erforderlich, an der sich dann die Öffentlichkeit erneut beteiligen kann.	N
		22/6 Güterverkehr und Immissionen	Wenn die Bahn die Strecke erstellt, ist die Gefahr gegeben, dass wiederum Güterzüge (Lärm-/Vibrationsbelastung und Gefahrguttransporte) verkehren. Diese weisen eine noch höhere Lärm- und Vibrationsbelastung auf. Auch wird dann der nächtliche Verkehr dazu führen, dass die Anwohner*innen in ihrer Nachtruhe gestört sind.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. Die Gemeinde wird sich aber nachdrücklich dafür einsetzen, dass die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, das die Strecke wieder in Betrieb nimmt, den im Rahmen des gesetzlich Erforder-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				derlichen und nach den geltenden Standards notwendigen Lärm- und Erschütterungsschutz gewährleistet. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		22/7 Naherholung	Leider nimmt das Bahnkonzept dann auch die Zerstörung des Mauerwanderwegs in Kauf und ein Naherholungsgebiet für Kleinmachnower* innen und Berliner* innen geht verloren. Nicht alle Menschen in der Region verfügen über einen Garten und spazieren gehen auch Menschen mit Garten.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, erstrecken sich schon seit Jahrzehnten auf die nun teilweise als Naherholungsgebiet genutzten Flächen. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Eisenbahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Nichtsdestotrotz unterstützt die Gemeinde aber diese Bestrebungen, angesichts der hohen Pendlerzahlen und der daraus resultierenden Straßenverkehrsbelastungen die Möglichkeiten straßenunabhängigen Verkehrsanbindung der Gemeinde zu sichern. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass dabei möglicherweise ein Spazierweg verloren geht. Dies ist aufgrund der Vielzahl von Spazierwegen im Gemeindegebiet und in der näheren Umgebung zu verschmerzen. Da die Trasse nicht mehr als die maximale Breite von 50 m einnehmen wird, geht das Naherholungsgebiet, das eine wesentlich größere Fläche umfasst, nicht verloren.	N
		22/8 Alternative Friedhofsbahn	Die Trassenführung der Stammbahn betrifft viele Anwohner*innen in Berlin und Kleinmachnow, während der Streckenzusammenschluss von S-Bahnhof Teltow via Kleinmachnow nach Stahnsdorf (Friedhofsbahn stillliegend) zum S-Bahnhof Wannsee weit weniger Anwohner* innen stören würde.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist im Vorfeld der Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung nicht nur zu klären, wen eine Verbindung stört, sondern auch, was eine Verbindung nutzt. Im Zuge der durch den VBB durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Es muss sich allerdings nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will.	N
		22/9 keine Vorteile	Der angedachte Bahnpendelverkehr ist keine Verbesserung gegenüber den Bussen und ihren Taktungen	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es gibt derzeit noch keine Überlegungen, wie der Bahnverkehr auf der Stammbahntrasse konkret aussehen würde. Tatsache ist jedoch, dass eine Bahnverbindung nicht nur deutlich mehr Fahrgäste als Busse transportieren kann, sondern sich mit dieser straßenunabhängigen Verbindung auch die Fahrzeiten beispielsweise für Pendler nach Berlin erheblich verkürzen würden.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Die Gemeinde hält im Übrigen mit den Bebauungsplänen lediglich die Option für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung offen.	
		22/10 Verbindung nach Teltow	Stammbahn bietet keine Verbindung nach Teltow. Hier ist der Zusammenschluss von Stahnsdorf über Kleinmachnow nach Teltow S-Bahnhof weit sinnvoller, zumal es dann auch eine Verbindung nach Potsdam via Wannsee gibt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Prüfung des Ausbaus alternativer oder bestehender Bahnstrecken ist im Rahmen der Bebauungsplan-Verfahren nicht erforderlich, da keine Bahnanlagen, sondern lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festgesetzt werden. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Im Zuge der durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Es muss sich allerdings nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will.	N
		22/11 Alternative U-Bahn	Es gäbe auch die Möglichkeit die geplante unterirdische Verlängerung der U-Bahn von Kleinmachnow nach Krumme Lanke zu bauen. Hier gäbe es keine Lärm- und Vibrationsbelastung, auch keine Stausgefahr und somit würden diese Erkrankungsrisiken für die Anwohner*innen entfallen. Allerdings bliebe noch die zu lösende Aufgabe von Parkplätzen (Rad, Auto) für Pendler*innen übrig.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Gemeinde kann weder eine Bahnverbindung bauen noch eine U-Bahn-Verbindung. Sie kann lediglich die Optionen für bestimmte Verbindungen durch Freihaltung der entsprechenden Flächen von entgegenstehenden Entwicklungen sichern. Nur dies ist auch Gegenstand der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e. Tatsache ist, dass es zurzeit keine Überlegungen von Seiten der Länder Berlin und Brandenburg gibt, die U-Bahn-Verbindung zu verlängern. Diese ist deshalb zurzeit keine realistische Alternative zur Stammbahn.	N
24	27.03.17	24/1 umweltgerechte Verkehrsentwicklung	Mit dieser Anmerkung möchte ich darauf hinweisen, daß der Bebauungsplan für mich ein weiterer Schritt zu einer modernen umweltgerechten Verkehrsentwicklung ist. Lob dafür allen Beteiligten.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		24/2 Querungsbauwerke	Gesagt sein soll aber, daß der Bebauungsplan nicht für die Verhinderung bahnbegleitender notwendiger Bauten erhalten darf. Konkret meinen wir damit die Herrichtung von historischen Überquerungen des Bahngeländes durch Wirtschaftswege der Forstwirtschaft und insbesondere Fuß- und Radwegen zu Naherholungszwecken. In Dreilinden soll hier die historische „Römerbrücke“ in Erinnerung gebracht sein, welche mit dem Reichsautobahnbau unmittelbar daneben aufgegeben worden war. Auch für die Wanderwege, welche die Trasse der Friedhofsbahn begleiten, muß ein Querungsbauwerk möglich sein. So könnten wir es fortsetzen, wollen diese Gedanken nun aber vertrauensvoll den Planern und Entscheidungsträgern nahelegen.	Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Die Gemeinde teilt die Auffassung, dass es wünschenswert ist, im Falle der Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn auch Überquerungen der Bahnstrecke zu ermöglichen, seien es die historischen Überquerungen oder sonstige Überquerungen. Es ist jedoch nicht möglich, diese zuzulassen. Bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne handelt es sich fast ausnahmslos um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf nicht angetastet werden. Jede Festsetzung ist auf ihre Vereinbarkeit mit der bahnspezifischen Nutzung zu überprüfen. Da zum jetzigen Zeitpunkt aber weder die konkrete Ausprägung der Bahnanlagen noch die künftige Höhenlage bekannt ist, können Querungsbauwerke nicht explizit zugelassen werden. Sinnvollerweise sollten Querungsbauwerke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das zur Änderung der Bahnanlagen erforderlich wird, Berücksichtigung finden.	N
26	28.03.17	26/1 Region	hiermit legen wir Widerspruch gegen die Erstellung des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn“, ein. <u>Begründung:</u> 1.) Die Flächen KLM-BP-048-a bis -048-e Potsdamer Stammbahn; ...“ betreffen nicht die Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf, sondern als „ehemalige Stammbahn“ die Verbindung Zehlendorf-Kleinmachnow / Europarc - Griebnitzsee.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der Stammbahn verläuft zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Die Gemeinde sieht keine Veranlassung, die entsprechenden Aussagen in den Begründungen zu ändern.	N
		26/2 Behördenbeteiligung	2.) Vor dem Hintergrund des Punktes 1.] ist davon auszugehen, dass Beurteilungen anzuhörender Instanzen wie Umweltbehörde fälschlicherweise auf eine andere als die „Stammbahntrasse“ bezogen sind. Dies ist erneut zu prüfen und auszuschließen.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Aus den im Rahmen des Behördenbeteiligungsverfahrens an die Behörden übergebenen Unterlagen ist selbstverständlich eindeutig zu entnehmen, auf welche Geltungsbereiche sich die Planung bezieht. Auch die Antworten der Behörden sind in dieser Hinsicht eindeutig. Es kann deshalb mit Sicherheit ausgeschlossen werden, dass sich Stellungnahmen auf eine andere Trasse als die Stammbahntrasse beziehen.	Z
		26/3 Lärmschutz	3) Erfordernisse an den aktiven Lärmschutz sind nicht ausreichend definiert und festgeschrieben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen, sondern lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, ist es nicht erforderlich,	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Festsetzungen zum Lärmschutz treffen. Die Bebauungspläne halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		26/4 Konflikt mit § 34 BauGB	4) Es scheint eine nicht ausreichende Konformität mit geltender Rechtsprechung für einfache Bebauungspläne gegeben: Gemäß §_30 BauGB über die Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplans heisst es in Absatz 3: „(3) Im Geltungsbereich eines Bebauungsplans, der die Voraussetzungen des Absatzes 1 nicht erfüllt (einfacher Bebauungsplan), richtet sich die Zulässigkeit von <u>Vorhaben</u> im übrigen nach § 34 ...“ Weiterhin ist in den §§ 34 Absatz (1) unter anderem Folgendes festgeschrieben: §_34 BauGB Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile (1) Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist ein Vorhaben zulässig, wenn es sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt und die Erschließung gesichert ist (R). Die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewahrt bleiben; das Ortsbild darf nicht beeinträchtigt werden. Wir sehen hier durchaus Diskrepanzen zwischen den angestrebten Bebauungsplänen und den Inhalten des §_34 BauGB, die es näher zu erläutern und exakt schriftlich zu fixieren gilt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e befinden sich ausnahmslos im planungsrechtlichen Außenbereich. Die Zulässigkeit von Vorhaben ist deshalb nicht nach § 34 BauGB zu beurteilen, sondern hinsichtlich der in den Bebauungsplänen nicht geregelten Inhalte nach § 35 BauGB.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		26/5 Bürgerinformation / Erforderlichkeit	5.) Aus unserer Sicht handelt es sich um eine uneindeutige Bürgerinformation der Gemeinde, so dass eine qualifizierte Bürgerbeteiligung nicht möglich ist. Beispiel: In der Begründung für die Aufstellung der Bebauungspläne heisst es auf Seite 4: Sämtliche Flurstücke befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG handelt es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen.. Diese angeblich bereits vorhandene Planfeststellung und den derzeitigen Stand des Planfeststellungsverfahrens können wir nicht erkennen. Sollte dies jedoch tatsächlich der Fall sein, erübrigt sich aus unserer Sicht die Aufstellung eines B-Planes ohnehin. Hier ist Aufklärung geboten!	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Inhalte der Bebauungspläne sind eindeutig. Dies gilt auch für die zugehörigen Begründungen. Bei den Plangebietsflächen handelt es sich um die Flächen der Potsdamer Stammbahn, die 1838 in Betrieb genommen wurde. Für diesen Rechtsstatus ist nach herrschender Rechtsprechung sowohl die Demontage der Gleise als auch der Verfall der Bahnanlagen und ihre Überwucherung durch Vegetation ohne Belang. Es kommt nur darauf an, dass die Strecke planungsrechtlich weiterhin Bestand hatte. Da eine Entwidmung der Flächen nicht stattgefunden hat - in der DDR wäre dazu ein ausdrücklich darauf gerichteter Hoheitsakt erforderlich gewesen - ist weiterhin von gewidmeten und planfestgestellten Bahnanlagen auszugehen. Dies entspricht auch den Aussagen der Deutschen Bahn AG. Auch planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen sind jedoch der kommunalen Planungshoheit nicht vollständig entzogen. Die Gemeinde kann für die Flächen Festsetzungen treffen, die der dem Zweck der Planfeststellung nicht widersprechen. Dies tut sie mit den vorliegenden Bebauungsplänen vor dem Hintergrund, dass die Bahn ihre Flächen möglicherweise veräußert, wie sie dies mit den Flächen der Friedhofsbahn getan hat, und ein neuer Eigentümer dann die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Die Freistellung beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, so dass danach auch eine Nutzung und / oder Bebauung möglich wäre, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erschweren oder gar unmöglich machen würde. Dieser Entwicklung will die Gemeinde mit den Bebauungsplänen vorbeugen.	Z
		26/6 Biotopverbund	In der Stellungnahme der Behörden heisst es eine Zustimmung vorbehaltlich dem Erhalt eines Biotopverbundes erteilt wird. Wie wird dem Rechnung getragen?	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Durch diese Festsetzungen wird der Biotopverbund nicht beeinträchtigt. Dies hat auch die Untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme zu den B-Plan-Entwürfen bestätigt, in der sie feststellte, dass die Bebauungspläne nicht eingriffsrelevant seien. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte jedoch unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Die Belange der Biotop- und Artenschutzes müssten dabei aber angemessen im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen berücksichtigt werden. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- n v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		26/7 weitere Informatio- nen und Gutachten	Wir behalten uns vor, unsere Einwände gegen die Aufstellung der Bebauungspläne KLM.BP-048-a bis 048-e „Potsdamer Stammbahn, noch weiter zu vervollständigen und bitten um Veröffentlichung der für die nähere Beurteilung des Planvorhabens erforderlichen Informationen: - Konkrete Aussagen über eine vorhandene Planfeststellung sowie den Stand des Planfeststellungsverfahrens - Machbarkeitsstudie und Kosten-Nutzenanalyse für den Bau der Bahntrasse - Immissionsgutachten - Lärmschutzgutachten - Umweltschutzgutachten	Der Anregung wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, ist die Erstellung von Gutachten zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich. Es liegen deshalb auch keine Gutachten vor, die veröffentlicht werden könnten. Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzenanalysen für den Bau der Bahntrasse, die wie gesagt nicht Gegenstand der Festsetzungen der Bebauungspläne ist, können soweit sie schon in den vergangenen Jahren fertiggestellt wurden, beispielsweise im Internet nachgelesen werden. Zur Planfeststellung siehe Abwägung zu Punkt 26/5	N
27	30.03.17	27/1 Nutzungs- zweck	wir nehmen Bezug auf Ihre Begründung zum oben genannten Bebauungsplan. An mehreren Stellen wird von einer Trasse für Fern- (inklusive Güter-?), Regional- und S-Bahn-Verkehr gesprochen. Wir möchten dringend darauf hinweisen, dass die Stammbahntrasse in einem quasi „innerstädtischen Bereich“ bestimmungsgemäß nur dem schienenengebundenen öffentlichen Nahverkehr dienen sollte. Für jegliche Art von Fernverkehr steht zum Beispiel bereits mit dem Südring „Potsdam - Saarmund - Genshagener Heide - usw.“ eine ausgebaute und leistungsstarke Trasse zur Verfügung. Zumal wird in Potsdam gerade die weitgehende Reaktivierung des Bahnhofes Pirschheide diskutiert, und ein nennenswerter Fernverkehr über den Hauptbahnhof würde wohl an der „Havel - und Stadt - Querung“ scheitern. Selbstverständlich bereitet eine solche „Hauptverkehrsader“ auch uns Anliegern viel Verdross.	Die Sorgen der Anlieger werden zur Kenntnis genommen. Der Anregung festzusetzen, dass die Stammbahntrasse nur dem schienenengebundenen öffentlichen Nahverkehr dienen sollte, kann trotzdem nicht entsprochen werden. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf deshalb nicht angetastet werden. Die Gemeinde kann aus diesem Grund den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen nicht weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Eisenbahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	N, B
28	30.03.17	28/1 Lärm- schutz	Unser Grundstück grenzt unmittelbar an den Geltungsbereich der Bebauungspläne an. Nach o.g. stehenden Entwurf der Bebauungspläne sollen die im	Die Einwendungen können nicht berücksichtigt werden. Die Begründungen werden ergänzt.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Geltungsbereich der Bebauungspläne liegenden Flächen als von Bebauung freizuhalten Flächen mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ festgesetzt werden. Im Rahmen der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB haben die Anwohner in unmittelbarer Nähe des Bebauungsplanes bereits umfassend ihre Bedenken zu den Belangen des Lärmschutzes vorgetragen. Ihre Einwendungen wurden durch die Gemeinde aber bislang nicht berücksichtigt.	Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest. Festsetzungsinhalt sind und waren schon in den Vorentwürfen Flächen, die von baulichen Anlagen freizuhalten sind mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“. Die Festsetzung von Bahnanlagen wäre der Gemeinde auch gar nicht möglich, da Bahnanlagen dem Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB unterliegen. Sie sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Bebauungspläne halten durch die getroffenen Festsetzungen also lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		28/2 städtebauliche Konzeption.	Gegen den Entwurf dieser Bebauungspläne machen wir daher fristwährend gemäß § 3 Abs. 2 BauGB folgende Einwendungen geltend: 1. Fehlende Planungshoheit der Gemeinde Es fehlt bereits an der Planungshoheit der Gemeinde, da es den Entwürfen an der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung mangelt. Die Gründe für die Erforderlichkeit müssen sich aus einer eigenen, planerischen städtebaulichen Konzeption ergeben. Diese ist hier aus zwei Gründen nicht ersichtlich. (1) In dem die Festsetzung in den Entwürfen der textlichen Bebauungspläne jeweils zu Ziff. II der fünf Bebauungspläne eine von Bebauung freizuhalten Flächen mit der Nutzung zukünftige Bahnanlagen verbunden mit dem Verbot bzw. der Unzulässigkeit von baulichen Anlagen jeglicher Art vorsieht, enthält sie zum einen schon keine eigenständige Regelungsaussage. Sie wiederholt und übernimmt lediglich den vorhandenen, auf der Fachplanungsebene bereits rechtlich definierten und - trotz der erfolgten Stilllegung des Bahnverkehrs - nach wie vor allgemeinverbindlich gesicherten Nutzungszweck der betreffenden Flächen. Die Gemeinde weist in ihrer Begründung zu den Bebauungsplänen schließlich selbst darauf hin,	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es fehlt der Planung weder an der gebotenen Erforderlichkeit noch an einer städtebaulichen Konzeption. Durch die gestiegenen Einwohnerzahlen, verbunden mit hohen Pendlerzahlen, kommt es in der Gemeinde zu wachsenden Verkehrsproblemen auf den innerörtlichen und überörtlichen Straßen. Dieser werden bei dem prognostizierten Bevölkerungswachstum weiter zunehmen. Eine auf das Wohl der Allgemeinheit und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gerichtete vorausschauende kommunale Planung muss sich deshalb mit der Frage auseinandersetzen, wie diese Verkehrsaufkommen künftig möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Dabei spielte und spielt immer noch die derzeit stillliegende Stammbahn eine wichtige Rolle. Auch planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen sind der kommunalen Planungshoheit nicht vollständig entzogen. Die Gemeinde kann für die Flächen Festsetzungen treffen, die der dem Zweck der Planfeststellung nicht widersprechen. Dies tut sie mit den vorliegenden Bebauungsplänen vor dem Hintergrund, dass die Bahn ihre Flächen möglicherweise veräußert, wie sie dies mit den Flächen der Friedhofsbahn	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			dass es sich um bereits rechtsverbindlich planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt.	getan hat, und ein neuer Eigentümer dann die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragt. Die Freistellung beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, sodass danach auch eine Nutzung und / oder Bebauung möglich wäre, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erschweren oder gar unmöglich machen würde. Dieser Entwicklung will die Gemeinde mit den Bebauungsplänen vorbeugen. Auch zukünftige Entwicklungen dürfen grundsätzlich zum Anlass für Planungen genommen werden. Laut herrschender Rechtsprechung fehlt es auch nicht an der Erforderlichkeit eines Bebauungsplans, wenn dieser (lediglich) dazu dient, den bestehenden planungsrechtlichen Zustand festzuschreiben. Für die von der Bahn verpachteten Flächen ergab sich darüber hinaus das Erfordernis, die Errichtung von Einfriedungen zu reglementieren, was mit entsprechenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen KLM-BP-048-d und -048-e erfolgt.	
		28/3 mangelnde Umsetzungsprognose	(2) Zum anderen lassen die Bebauungspläne mit ihrer jeweiligen Flächenfreihaltungsfestsetzung für „zukünftige Bahnanlagen“ derzeit keinerlei Umsetzungsprognose zu. Die Gemeinde will sich durch die Bebauungspläne vielmehr eine konkrete Planungsentscheidung für einen völlig unbestimmten Zeitpunkt rein vorsorglich offenhalten. Dies ist mit dem Sinn und Zweck der Bauleitplanung jedoch nicht vereinbar.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Auch zukünftige Entwicklungen dürfen grundsätzlich zum Anlass für Planungen genommen werden. Nur einer so genannte „Vorratsplanung“, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen keine Aussicht auf Verwirklichung hat, fehlt es an der Erforderlichkeit. Dies ist im Fall der Potsdamer Stammbahn aber nicht der Fall, wie die Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigen. So ist die Stammbahntrasse beispielsweise Gegenstand der aktuell vom VBB durchgeführten Untersuchungen für den Stadt-Umland-Verkehr zum ÖPNV-Konzept 2030. Es geht auch nicht darum, sich eine Planungsentscheidung offen zu halten. Die Gemeinde setzt sich ausdrücklich für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse ein. Dies zeigt auch die Beschlusslage.	N
		28/4 Bauverbot	(3) Darüberhinaus geht das Fachplanungsrecht für die planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnverkehrsfläche nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) der Planungshoheit der Gemeinde vor. Die Gemeinde kann Festsetzungen in einem Bebauungsplan, die sich mit der besonderen Zweckbestimmung einer planfestgestellten Bahnanlage inhaltlich nicht vereinbaren lassen, nicht treffen. Dementsprechend darf die Gemeinde auch kein allgemeines Bauverbot erlassen. Ein solches ist ausweislich der Formulierung „Bauliche Anlagen jeder Art sind unzulässig“ in dem Entwurf jedoch enthalten. Dieses ist, da es der Zweckbestimmung der Bahnanlagen nicht Rechnung trägt, fehlerhaft und mithin unwirksam.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Planung widerspricht nicht der Zweckbestimmung der planfestgestellten Bahnanlagen. Schon aus dem Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen als „zukünftige Bahnanlagen“ folgt, dass Bahnanlagen von dem Bauverbot auf den Flächen nicht erfasst sein können. Dies folgt zudem auch eindeutig aus den Begründungen zu den Bebauungsplänen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat in seiner Stellungnahme zu den B-Plan-Entwürfen mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die Planung bestehen; die Deutsche Bahn AG hat in ihrer Stellungnahme den Festsetzungen explizit zugestimmt.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		28/5 vertretbarer Aufwand	2. Abwägungsfehler Überdies leidet der Bebauungsplan auch an erheblichen Abwägungsfehlern, bzw. lässt gegenläufige Interessen in Gänze unberücksichtigt: Als Ziel der Bebauungspläne formulierte die Gemeinde: <i>„Mit der Aufstellung der Bebauungspläne soll baulichen Fehlentwicklungen im Trassenbereich der Potsdamer Bahn rechtzeitig entgegengetreten werden können. Angestrebt wird insbesondere, die Flächen von baulichen Anlagen freizuhalten. Es soll möglich bleiben, dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf nutzt.“</i> Sowohl bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials wird verkannt, dass die Freihaltung nur einen Zweck hat, nämlich die Nutzung zu Bahnzwecken. Der Bebauungsplan muss sich aber mit allen Auswirkungen seiner Festsetzungen, also sowohl Freihaltung von Fläche, als auch Nutzung als „zukünftige Bahnanlagen“ in ausreichendem Maße auseinandersetzen und die dadurch betroffenen Belange in gesetzlich gebotenem Maße ermitteln und abwägen. <i>Denn</i> wenn das erklärte Ziel des Betriebs einer Eisenbahn mit vertretbarem Aufwand nach Abwägung der Belange gar nicht möglich ist, so kann der Bebauungsplan in seiner jetzigen Form gar nicht aufgestellt werden. Der Bebauungsplan erschöpft sich vielmehr in einer politischen Vorratsplanung der Gemeinde, bei der die Auswirkungen des Bebauungsplanes auf die Bürger der Gemeinde nahezu vollständig ignoriert werden. Lebensplanung, Wertminderung der Immobilien, Entwicklung von Gewerbe und Bevölkerungsstruktur, gleichgeeignete, mildere Mittel für die Infrastruktur werden nicht ansatzweise berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen hat den Zweck, die <u>Option</u> für eine Wiederinbetriebnahme der Bahn, also für die Nutzung zu Bahnzwecken, offenzuhalten. Die Gemeinde trifft damit noch keine Entscheidung für eine Wiederinbetriebnahme der Bahn. Dies kann sie auch gar nicht, da Entscheidungen darüber nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Festsetzungen der Bebauungspläne verhindern deshalb nur Entwicklungen, die der Bahnnutzung entgegenstehen, und haben keine weiteren unmittelbaren Auswirkungen. Da es sich bei den Plangebietern um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, könnte die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen unabhängig von den Festsetzungen der Bebauungspläne die Stammbahn wieder in Betrieb nehmen. Es ist aber richtig, dass die Gemeinde mit der Freihaltung der Flächen von entgegenstehenden Nutzungen letztendlich eine Wiederinbetriebnahme anstrebt und ausdrücklich unterstützt. Die konkreten Auswirkungen, die die Nutzung der Bahnstrecke haben wird, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht ermitteln, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängig sind. Es kann jedoch versichert werden, dass diese Auswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das für die Wiederinbetriebnahme der Trasse durchgeführt werden muss, angemessen Berücksichtigung finden. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. Die Formulierung „mit vertretbarem Aufwand“, die der Einwendende nennt, bezieht sich lediglich auf bauliche Fehlentwicklungen, die im Vorfeld einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke nicht erst aufwendig wieder zurückgebaut werden sollen. Sie bezieht sich nicht auf die selbstverständlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Untersuchungen zum Lärmschutz etc..	N
		28/6 Wohn- und Arbeitsverhältnisse	(1) Der Entwurf lässt zum einen die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung, insbesondere die bereits heute bestehenden Lärmquellen und Lärmbelastigungen (Autobahn A115, Flughafen Schönefeld und Flughafen Tegel, Sportflugzeuge auf niedriger Höhe sowie die Güterzüge der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee) völlig außer Betracht. Wenn zusätzlich eine mehrspurige Schnellbahnstrecke mit Güterverkehr in Dammlage, d.h. ca. 2 - 3 m über dem Geländeniveau, errichtet wird, dann wird sich der Schall über ganz Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow,	Der Einwand ist nicht gerechtfertigt. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Damit haben sie auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Eine Festsetzung von Maßnahmen zum Schallschutz ist deshalb nicht erforderlich. Dies wäre darüber hinaus zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es bislang weder Entscheidungen zum Art des Bahnbetriebs noch nähere Informationen zur Ausführung der Bahnanlagen gibt.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Wannsee, Zehlendorf ausbreiten. Gerade zu Nachtzeiten wird dann der Güterverkehr für die gesamte Region eine deutliche Belastung darstellen. Dies führt ersichtlich zu einem Konflikt zwischen Bahn-, Autobahn und Fluglärm und den gesetzlich zu berücksichtigenden gesunden Wohnverhältnissen. Nach der höchstrichterlichen Judikatur im Verwaltungsrecht muss jede auch als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit der Anwohner in die Abwägung mit aufgenommen werden, selbst dann, wenn diese unterhalb der Schwelle des Unzumutbaren bleibt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass der Entwurf keinerlei Festsetzungen zum aktiven Schallschutz enthält. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Erörterungsveranstaltung der Gemeinde (16.02.2016) wurde explizit auf die Berücksichtigung des Schallschutzes gedrängt; siehe Protokoll! Aktennotiz dieser Veranstaltung. Das wurde mit vorliegendem B-Plan-Entwurf ignoriert. Eine Berücksichtigung findet der B-Plan lediglich in Form von passiven Maßnahmen, die durch die Anlieger mit eigenen Mitteln in Grundrissgestaltung und Fassadengestaltung vorzunehmen sind (angeführt z.B. B-Plan (Drellinden) KLM-BP-021). Unter Punkt V.1 (S.37) B-Plan-Entwurf KLM-BP-048-b wird behauptet, dass die Vorschläge und Kritik der Bürger zur Erarbeitung des Bebauungsplanes berücksichtigt wurden. Die ist unzutreffend.	Dies fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern die der Deutschen Bahn AG oder eines anderen Eisenbahnunternehmens. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes und der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz nach den aktuell geltenden Standards eingehalten werden und Untersuchungen zum Lärmschutz ein besonderer Schwerpunkt sind. Diese Aussage wird in den Begründungen zu den Bebauungsplänen noch einmal herausgestellt. Bei den angesprochenen Festsetzungen zum passiven Lärmschutz in den benachbarten Gebieten handelt es sich um einen Hinweis in einzelnen Begründungen auf die bereits bestehenden Regelungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen.	
		28/7 Verkehrsarten	(2) Zum anderen fehlt es in dem Entwurf, in Ermangelung einer Darlegung eines konkreten Verkehrskonzeptes in der Gemeinde, an einer ordnungsgemäßen Abwägung der Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Gemeindebürger. Die Gemeinde lässt ja offen, ob die Strecke für den Güter, Personennah- oder Fernverkehr genutzt werden soll und beschränkt sich auf eine rein vorsorgliche Festlegung.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		28/8 Region	Bei der durch den Bebauungsplan „zu sichernden Fläche“ handelt es sich um die Stammbahntrasse. Wie die Flächen des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stamm- bahn, ...“ die die Verbindung Zehlendorf - Kleinmachnow / Europarc - Griebnitzsee darstellen, zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf beitragen sollen, wird nicht dargelegt. Diese beiden Aspekte sind jedoch unabdingbar für die Ermittlung, Bewertung und Abwägung aller Bürgerbelange.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Wie auch dem Ausschnitt aus den Flächennutzungsplänen zu entnehmen ist, verläuft die Trasse der Stammbahn zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Diese ist vor allem angesichts des Pendleraufkommens von wesentlicher Bedeutung für eine Verkehrsverlagerung und die Entlastung der Gemeinde vom motorisierten Individualverkehr.	N
		28/9 Alternativen	(3) Schließlich ist auch Erörterung von gleich geeigneten, milderen Planungsalternativen bei der Entwurfsfassung ausgeblieben. Solche sind hier jedoch durchaus denkbar. So könnte beispielsweise der Ausbau der S-Bahnstrecke (ehem. Friedhofsbahn) als Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow, die Herstellung einer Straßenverbindung zur Wannseebahn oder die Umsetzung eines alternativen Verkehrsprojektes, der in Berlin diskutierte Ausbau eines Fahrradschnellweges eine ausreichende, deutlich schonendere Maßnahme als die Reaktivierung der „Stammbahn“ darstellen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Im Zuge der durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Die Herstellung einer Straßenverbindung an die Wannseebahn würde für die Gemeinde nicht die gewünschte Entlastung vom Motorisierten Individualverkehr bringen. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		28/10 Umweltaspekte	(4) Hinzukommt, das auch gewichtige umweltrechtliche Aspekte vollständig unberücksichtigt geblieben sind. Dies ist widersprüchlich und mit dem Internetauftritt der Gemeinde (Fehler! Hyperlink-Referenz ungültig.-kleinmachnow.de/) nicht zu vereinbaren. Der Bau der Stammbahntrasse würde das geschützte Landschaftsgebiet auseinanderreißen und damit den Lebensraum vieler geschützter Tierarten (Mufflons, Zauneidechsen, Fledermäuse, Hornissen, Eichenbock-Käfer) erheblich verkleinern.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist nicht richtig, dass die umweltrechtlichen Aspekte in den Planverfahren unberücksichtigt geblieben sind. Entsprechend der gesetzlichen Vorschriften ist im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne auch eine Umweltprüfung erfolgt, deren Ergebnis im Umweltbericht, der Teil der Begründungen der Bebauungspläne ist, dokumentiert ist. Tatsache ist aber auch, dass durch die Festsetzungen der Bebauungspläne keine maßgeblichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, da Inhalt der Planung lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen sind. Es ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, sich über das in den Umweltberichten bereits erfolgte Maß hinaus mit den Belangen des Natur- und Artenschutzes zu befassen. Dies wurde von den im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden so bestätigt.- Die Gemeinde unterstützt aber selbstverständlich für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn die Forderungen nach einer ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, einschließlich der Belange des besonderen Artenschutzes im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Im Übrigen ist es aber nicht richtig, dass sich sämtliche Flächen im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ befinden. Zum LSG gehören lediglich die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-c sowie der westliche Teil des Bebauungsplans KLM-BP-048-d.	N, B
		28/11 Denkmalschutz	(5) 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 volksculturellen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht.“ Innerhalb des Geltungsbereiches befinden sich nach Angaben der Unteren Denkmalschutzbehörde weder eingetragene Baudenkmale noch Bodendenkmale. Diese Einschätzung erkennt, dass entlang der Trasse der geschichtsträchtige „Mauerweg“ verläuft, der die damalige Trennung zwischen Westberlin und der DDR markiert. Eine derart lange, noch aktiv begehbare geschichtsträchtige Strecke ist einzigartig und begründet dementsprechend sehr wohl ein zu berücksichtigendes öffentliches Interesse.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Für die Feststellung des Denkmaleigenschaft von Gebäuden und sonstigen Anlagen ist gemäß Brandenburgischem Denkmalschutzgesetz die Denkmalfachbehörde zuständig. In den Geltungsbereichen der Bebauungspläne befinden sich keine in der Denkmalliste eingetragenen Denkmale. Im Verfahren wurde durch die Untere Denkmalschutzbehörde bestätigt, dass Baudenkmale nicht berührt und Bodendenkmale nicht bekannt sind.	N
		28/12 Wasserschutzge-	(6) Abschließend bleibt festzuhalten, dass in der Stellungnahme der Wasserbehörde vom 12.02.2016 festgestellt wird, dass das Plangebiet nicht von Trinkwasserschutzzonen tangiert wird. Das ist un-	Der Einwand ist unzutreffend. Die Wasserbehörde trifft diese Feststellung lediglich für die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a und -048-b, nicht jedoch	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		biet	zutreffend. Die im KLM-BP-048c „Potsdamer Stammbahn, nördlich Europarc“ erfassten Flurstücke 233/, 233/2, 233/3, 238, 239, 2187, 2198, 2190, 4278, 4287 in der Flur 1 befinden sich im Wasserschutzgebiet. Zum KLM-B P-048-d „Potsdamer Stammbahn, nördlich Musikerviertel“ befindet sich der gesamte Geltungsbereich im Wasserschutzgebiet. Ebenfalls im Wasserschutzgebiet befindet sich zum KLMBP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld“ in der Flur 8 das Flurstück 2. Die hier aufgezählten Abwägungsfehler sind offensichtlich und hätten bei Berücksichtigung durch die Gemeinde zu einem anderen, als dem hier vorgelegten Planungsergebnis geführt. Sie machen deutlich, dass die hier vorliegenden Bebauungspläne nicht rechtswirksam beschlossen werden können.	für die übrigen drei Bebauungspläne, im Gegenteil: Für diese drei Bebauungspläne wird die nachrichtliche Übernahme des Wasserschutzgebietes explizit gefordert. Das Wasserschutzgebiet ist dementsprechend nachrichtlich in die betroffenen Bebauungspläne übernommen worden.	
31	29.03.17	31/1 Ökologie / Naherholung	gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf erhebe ich aus nachstehenden Gründen Einspruch: Über die Jahre haben sich hier eine einzigartige Ökologie und ein Naherholungsgebiet entwickelt, das nicht ge-/zerstört werden darf.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, erstrecken sich schon seit Jahrzehnten auf die nun teilweise als Naherholungsgebiet genutzten Flächen. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich diese bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch werden weder ökologisch wertvolle Flächen noch die Naherholungsfunktion beeinträchtigt. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderer Träger könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Nichtsdestotrotz unterstützt die Gemeinde aber diese Bestrebungen, angesichts der hohen Pendlerzahlen und der daraus resultierenden Straßenverkehrsbelastungen die Möglichkeiten straßenunabhängigen Verkehrsanbindung zu sichern. Da die Trasse nur eine maximale Breite von 50 m einnehmen wird, geht das Naherholungsgebiet, das eine wesentlich größere Fläche umfasst, nicht verloren. Darüber hinaus muss für die Wiederherstellung aufgrund der erforderlichen Änderungen ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG bestätigt. In diesem Rahmen wird auch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens einer umfassenden Prüfung unterzogen.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		31/2 Lärm und Barriere- wirkung	Sämtliche angrenzenden Grundstücke würden durch massive Lärmbelastung gestört werden und der ungehinderte Zutritt zum Wald wäre nicht mehr gegeben, was auch den Wert der Immobilien nachhaltig beeinträchtigen würde.	Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen freihalten, ist es zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde aber nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Durch die Festsetzungen der Bebauungspläne wird auch der Zutritt zum Wald noch nicht beeinträchtigt. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke kommen, so kann den Bürgern versichert werden, dass dann sämtliche Auswirkungen auf die benachbarte Wohnbebauung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das für die Wiederinbetriebnahme der Trasse durchgeführt werden muss, angemessen Berücksichtigung finden müssen. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen.	N, B
		31/3 Sicherheit	Darüber hinaus haben sich hier viele Familien mit Kindern und Haushalte mit Hunden angesiedelt, die massiv durch eine Bahntrasse gefährdet werden würden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, haben ihre Inhalte keinerlei Gefährdung zur Folge. Sollte zu einem späteren Zeitpunkt die Stammbahnstrecke wieder für den Bahnverkehr in Betrieb genommen werden, so muss die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiger Träger dann selbstverständlich neben einem ausreichenden Lärmschutz auch die Sicherheit von Mensch und Tier gewährleisten.	N
		31/4 Nutzen	Unabhängig davon glaube ich nicht, dass diese Verbindung zweckdienlich ist und einen Nutzen bringt, da es mit der S-Bahn bereits eine Verbindung zwischen Berlin und Potsdam bzw. auch zwischen Stahnsdorf und Potsdam gibt. Daher lehne ich die geplanten Maßnahmen entschieden ab.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es bestehen zwar die genannten S-Bahn-Verbindungen, die Gemeinde besitzt jedoch keinen direkten Anschluss an diese Verbindungen, da es in Kleinmachnow keinen Haltepunkt des schienengebundenen Nahverkehrs gibt. Dadurch ist ein erheblicher Teil des Verkehrs motorisierter Individualverkehr, der angesichts der hohen Pendlerzahlen zu erheblichen Belastung der Hauptverkehrsstraßen führt. Eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn könnte Abhilfe schaffen. Die in den vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragerwirkung.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Die Gemeinde möchte deshalb die Option zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn absichern und entgegenstehenden Entwicklungen ausschließen. Lediglich diese ist Gegenstand der Bebauungspläne.	
32	27.03.17	32/1 Bezeichnung	Zu obengenannten B Plan möchten wir fristgerecht eine Stellungnahme beziehungsweise einen Einspruch einreichen. Begründung: Im B-plan wird immer von Wiederaufbau der Stammbahn gesprochen, dies ist in sofern falsch, als ein Aufbau wie vor 1945 heute gar nicht mehr möglich ist. Der Streckenverlauf kann aufgrund der 1969 verlegten Autobahnführung so gar nicht mehr erfolgen. Insofern müsste eigentlich von einem Neubau der Strecke gesprochen werden, dass sollte auch so im B-Plan Erwähnung finden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist richtig, dass aufgrund der Verlegung der Autobahn in diesem Bereich nun der Neubau einer Brücke erfolgen muss. Dieser Abschnitt der Stammbahn ist auch nicht Gegenstand der Bebauungspläne. Für die übrige Stammbahntrasse kann allerdings von einem Wiederaufbau gesprochen werden, da es sich nach wie vor um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt. Es geht folglich nicht um eine komplett neue Bahntrasse, sondern um die Reaktivierung einer bestehenden Trasse.	N
		32/2 Lärmschutz	Des weiteren müsste dann in Folge auch der Lärmschutz nach heutigen Stand in den B- Plan aufgenommen werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahntrasse fest, sondern halten lediglich Flächen von einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehen Nutzungen frei. Es ist deshalb nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den B-Plänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		32/3 Gleise	Wiederum fehlt im B-Plan, ob der Aufbau 1 gleisig oder 2 gleisig erfolgt. Gerade im Zuge der immer mehr zunehmenden Bauverdichtung im Ort kann es nicht im Sinne der Bürger sein noch mehr Grünflächen zu opfern, als dies schon in den zurückliegenden Jahren geschehen ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen lediglich Flächen fest, die von Bebauung freizuhalten sind, nicht jedoch Bahnanlagen. Da es sich den Flächen der stillliegenden Stammbahn um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, sind diese der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Es liegt deshalb auch nicht in der Entscheidungsgewalt der Gemeinde, ob es bei einer Wiederinbetriebnahme der Trasse 1 oder 2 Gleise geben wird. Tatsache ist, dass die planfestgestellten Flächen insgesamt eine Tiefe von 50 m einnehmen. Diese Fläche könnte folglich unabhängig von der aktuellen Nutzung dieser Flächen wieder für den Bahnbetrieb beansprucht werden.	N
		32/4 Nutzungszweck	Ein weiterer Punkt der für unseren Geschmack nicht genau genug definiert ist, was heißt in vollem Umfang der bahntechnischen Nutzung zur Verfügung gestellt werden, schliesst dies auch den Betrieb	Der Anregung kann nicht gefolgt werden. Da es sich bei den Flächen der stillliegenden Stammbahn um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt und diese nur	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			von ICE und Güterzügen ein?	eingeschränkt der kommunalen Planung zugänglich sind, kann die den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen nicht weiter einzuschränken und beispielsweise auf eine Nutzung als S-Bahn-Trasse - wie noch in den Vorentwürfen der Bebauungspläne - beschränken. Dies ist innerhalb des Verfahrens vom Eisenbahn-Bundesamt eindeutig klargestellt worden. Es ist deshalb auch nicht möglich, einen Betrieb für Fernverkehrszüge oder Güterzüge auszuschießen.	
33, 34	28.03.17	33/1 Nutzungszweck	Ich habe erfahren, dass die Gemeinde Kleinmachnow plant, die Nutzung der Flurstücke an der Stammbahntrasse für einen Eisenbahnbetreiber zu sichern. Eine Notwendigkeit oder gar ein Vorteil für unsere Gemeinde und mich als Anwohner ist bei genauem Beschäftigen mit den o.g. B-Plan-Entwürfen nicht erkennbar. Im öffentlich ausgelegten B-Plan-Entwurf wird die Nutzung der Flurstücke für einen Eisenbahnbetreiber gesichert. Bei der hier „zu sichernden Fläche“, d.h. Stammbahntrasse im B-Plan mit einer Breite von 50m, sowie der Bezeichnung „Eisenbahnstrecke“ ist die Nutzung auch zu Güterverkehrszwecken und Fernbahnstrecke, siehe Bebauungsplanentwurf KLMBP-048-b III.1. (S.28) offen und könnte viergleisig ausgebaut werden.	siehe Abwägungspunkt 3/1	N
		33/2 Anbindung der Region	Es ist fraglich, ob unsere Region mit einer Schnellbahn und Güterverkehr überhaupt erschlossen wird, und damit wahrscheinlich wird, dass der Großteil an Zügen wegen zu geringem Verkehrsaufkommen Tag und Nacht mit hohem Lärmpegel ohne Halt durchfahren wird.	siehe Abwägungspunkt 3/3	N, B
		33/3 Alternativen	Gegen den Entwurf der B-Pläne KLM-BP-048-a bis e zur Stammbahntrasse ist im Rahmen der Bürgerbeteiligung Folgendes einzuwenden. - Es ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen eine Fernverkehrsstrecke mit Geschwindigkeiten von 120km/h (nach Auskunft der Deutschen Bahn) entlang der gesamten nördlichen Ortsgrenze für Kleinmachnow hat. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Wannsee bis Steglitz ist möglich, kostengünstiger und schonender für Natur und Umwelt.	siehe Abwägungspunkt 3/5	N, B
		33/4 LSG	- Die betreffende Fläche liegt im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“. Eine Bahntrasse würde das LSG zerschneiden der Wald und die Tiere würden verschwinden. Die auf der Internetseite der Gemeinde veröffentlichten Grundsätze	siehe Abwägungspunkt 3/6	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			zum Schutz des Landschaftsschutzgebietes „Parforceheide“ werden mit dem B-Plan Entwurf ignoriert.		
		33/5 Schallschutz	- Es gibt keine Festsetzung zum aktiven Schallschutz. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Erörterungsveranstaltung der Gemeinde (16.02.2016) wurde explizit auf die Berücksichtigung des Schallschutzes gedrängt; siehe Protokoll/Aktennotiz dieser Veranstaltung. Das wurde mit vorliegendem B-Plan-Entwurf ignoriert. Eine Berücksichtigung findet der B-Plan lediglich in Form von passiven Maßnahmen, die durch die Anlieger mit eigenen Mitteln in Grundrissgestaltung und Fassadengestaltung vorzunehmen sind (angeführt z.B. B-Plan (Drellinden) KLM-BP-021).	siehe Abwägungspunkt 3/9	N, B
		33/6 Schallschutz	Die bestehenden Lärmquellen Autobahn/A15, Flugroute Verkehrsflugzeuge/Schönefeld und Flugroute Verkehrsflugzeuge/Tegel, Sportflugzeuge auf niedriger Höhe sowie die Güterzüge der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee stellen bereits eine große Lärmbelastung für den Ortsteil dar. Wenn zusätzlich eine mehrspurige Schnellbahnstrecke mit Güterverkehr in Dammlage, d.h. ca. 2-3m über dem Geländeniveau, errichtet wird, dann wird sich der Schall über ganz Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow, Wannsee, Zehlendorf ausbreiten. Gerade zu Nachtzeiten wird dann der Güterverkehr für die gesamte Region eine deutliche Belastung darstellen.	siehe Abwägungspunkt 3/10	N
		33/7 Friedhofsbahn	Ein geplanter Ausbau der S-Bahnstrecke (ehem. Friedhofsbahn) als Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow sollte reichen. Hierzu sind auch schon Kosten in Form von Planungskosten (siehe Machbarkeitsstudie vom 12.12.2016, DB Engineering & Consulting GmbH) und Kosten zum Erwerb aller betreffenden Grundstücke dieser Friedhofsbahntrasse durch die drei Gemeinden/TKS entstanden.	siehe Abwägungspunkt 3/11	N
		33/8 gesunde Wohnverhältnisse	Unter Einbeziehung des Gesetzgebers ist unter §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Abwägung gesunder Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Demnach gibt es einen deutlichen Konflikt zwischen Bahn-, Autobahn- und Fluglärm und den gesetzlich zu berücksichtigenden gesunden Wohnverhältnissen. In Summe ist davon auszugehen, dass die dann existierenden Werte die gesetzlichen Grenzwerte deutlich überschreiten werden. Siehe auch Bundes-Immissionsschutzgesetz §3 (BImSchG). Die Gemeinde Kleinmachnow als eine der kinderreichsten Gemeinden Deutschlands sollte hier eine besondere Verantwortung tragen.	siehe Abwägungspunkt 3/12	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		33/9 Immissionsschutz	Die angeführten Begründungen treffen im Wesentlichen auf alle fünf ausgelegten B-PlanEntwürfe zur „Potsdamer Stammbahn.....zu. Aus den vorangestellten Gründen widerspreche ich den ausgelegten B-Plan-Entwürfen, insbesondere den mich und meine Familie als Anwohner stark betreffenden Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-d „Potsdamer Stammbahn, nördlich Musikerviertel“ und massiv betreffenden Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld“. Ich appelliere als Anwohner auch im Namen meiner Familie an Sie als Bürgermeister und Vertreter der Anwohner, Maßnahmen zu ergreifen, die eine höhere Lärm- und Immissionsbelastung verhindern und rufe Sie auf, die fünf o.g. Bebauungsplanentwürfe kritisch zu überdenken.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Wie bereits dargestellt, hält die Gemeinde mit den Bebauungsplänen lediglich Flächen von Nutzungen und baulichen Anlagen frei, die einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehen könnten. Sie sichern damit die derzeitige Situation. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Diese fällt auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
35	28.03.17	35/1 Anliegerinteressen	Im BP wird keine verbindliche Aussage getroffen damit beim Bau und der Inbetriebnahme der Bahnstrecke die Interessen der Anwohner bedacht werden. - Auftretende Erschütterungen beim Bau und späteren Betrieb (sie angrenzenden Häuser sind 80 Jahre alt) - Anzahl der Gleise - Wie wird der Lärmschutz erreicht (gesetzliche Vorgaben und Möglichkeiten) - was für ein Zugbetrieb (S-Bahnen, Regio) - werden Güterverkehr und IC ausgeschlossen	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Die Begründungen werden ergänzt. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der B-Pläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorentwürfen der B-Pläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. Dies gilt auch für die Anzahl der Gleise, die die Gemeinde nicht begrenzen kann. Letztendlich kann die gesamte bereits dem Eisenbahnverkehr gewidmete Fläche auch wieder von der Bahn in Anspruch genommen werden.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Dazu wird es jedoch aufgrund der erforderlichen wesentlichen Änderungen eines Planfeststellungsverfahrens bedürfen, in dem die Anwohner umfangreiche Beteiligungsmöglichkeiten haben. Die Gemeinde wird sich dabei nachdrücklich dafür einsetzen, dass die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, das die Strecke wieder in Betrieb nimmt, den im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen und nach den geltenden Standards notwendigen Lärm- und Erschütterungsschutz für die vorhandene Bebauung gewährleistet. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		35/2 Einfriedungen	Mit der offenen Einfriedung (kein Widerspruch) ist es doch gelungen, eine Vereinbarung zu beiderseitiger Zufriedenheit zu erreichen.	Kenntnisnahme.	K
		35/3 Gewächshäuser	Ich kann es mir schwer vorstellen, dass ein kleines Gewächshaus (3,5 x 2 m) auf der Vorhaltefläche den in ferner Zukunft möglichen Wiederaufbau der Bahnstrecke behindern könnte? Ist das Thema nicht etwas überzogen? Es wäre doch möglich bei Anwendung strenger Voraussetzungen ein kleines Gewächshaus zu dulden? - keine gewerblichen Tätigkeiten, nur gärtnerische Nutzung - kein Fundament und Verbindungen zum Boden - keine maurenmäßigen Teile (Wände und Pfosten) - Alle Teile sind nur miteinander verschraubt und sind - kurzfristig und schnell abzubauen und zu entsorgen - die Pachtverträge sind einfach und sofort kündbar.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Es mag sein, dass ein einzelnes kleines Gewächshaus den Wiederaufbau der Bahnstrecke nicht behindern wird, lässt die Gemeinde aber Gewächshäuser zu, so muss sie dies für alle Grundstücke machen, sodass in der Folge nicht nur ein Gewächshaus, sondern möglicherweise mehr als 100 Gewächshäuser entstehen, die dann bereits aufwändiger zu entfernen sind. Aber nicht nur die Behinderung des Wiederaufbaus der Bahnstrecke stehen der Zulassung von Gewächshäusern und anderen Baulichkeiten - wenn ein kleines Gewächshaus zugelassen wird, kann ebenso ein Geräteschuppen zugelassen werden - entgegen. Die Gemeinde hat mit ihrer rechtskräftigen Klarstellungsatzung eindeutig den planungsrechtlichen Innenbereich vom Außenbereich abgegrenzt. Der Außenbereich soll in erste Linie der naturgegebenen Bodennutzung (Wald, Landwirtschaft) und der landschaftsbezogenen Erholungsnutzung dienen und daher weitgehend von Bebauung frei bleiben. Dadurch dass die Gemeinde nun mit dem Bebauungsplan die Möglichkeit eröffnet, künftig legal Zäune zu errichten, kommt sie den Pächtern schon deutlich entgegen. Im Übrigen stellen alle Pachtflächen nur eine Erweiterung des ebenso vorhandenen Hausgartens dar. Dort können Gewächshäuser aufgestellt werden.	N
36	29.03.17	36/1 Einfriedungen	Einwand Durch den Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeldsiedlung“ sehen wir uns nach Artikel 3 des Grundgesetzesbuches ungleich behandelt und erheben Einwand bzw. Einspruch gegen den Entwurf in seiner jetzigen Form.	Dem Einwand wird gefolgt. Im Bebauungsplan KLM-PB-048-e wird die Textliche Festsetzung Nr. 2 so geändert, dass auch auf den an die Grundstücke An der Stammbahn 7 und 9 (Flurstücke 15 und 16 der Flur 8) angrenzenden Flächen des Flurstücks 2042 in einer Tiefe bis zu 20 m Einfriedungen zulässig sind.	T, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Begründung Der Entwurf lässt offene Einfriedungen nur an die Flächen, die an die Grundstücke 11-159 grenzen zu: Zitat aus dem vorliegenden Entwurf: "Bis zur Wiedererrichtung der Bahnanlagen soll auf an die Wohngrundstücke „An der Stammbahn“ Nr.11 bis 159 angrenzenden Flächen die Errichtung von offenen Einfriedungen zulässig werden." Als Eigentümer der Wohngrundstücke „An der Stammbahn“ 7 und 9 und Mieter der an diese Grundstücke anschließenden Fläche (ein Teil des Flurstücks Nr. 2042), die auf dem Gebiet des oben genannten Bebauungsplans liegt, wird uns die Möglichkeit einer offenen Einfriedung der gemieteten und an unser Eigentum grenzenden Fläche ohne sachliche Rechtfertigung verwehrt. Als Beleg unseres Anspruchs legen wir diesem Schreiben einen Auszug aus dem Mietvertrag vom 16.11.2018 zwischen der Deutschen Bahn AG und uns inklusive einer Lageskizze der betroffenen Fläche bei. Forderung Wir bitten um bzw. beantragen daher eine Veränderung des Bebauungsplanentwurfs dahingehend, dass auch eine offene Einfriedung an den Flächen explizit ermöglicht wird, die an die Wohngrundstücke „An der Stammbahn“ 7 und 9 angrenzen und im Bereich des oben genannten Bebauungsplans liegen. Dies entspräche nach unserem Ermessen einem ausgewogenen Abwägen öffentlicher und privater Interessen, da im Falle einer Wiederbelebung der Nutzung der Flächen für den Eisenbahnverkehr die Entfernung von dem Bebauungsplan an anderer Stelle zulässiger Bauformen auch an den an die Wohngrundstücke „An der Stammbahn“ 7 und 9 grenzenden Flächen als zumutbar gelten dürfte und in den im Zusammenhang mit der Auslage des Bebauungsplans zur Verfügung gestellten Unterlagen keine Grund für eine sachliche Rechtfertigung aufgeführt wird, die eine andere Behandlung der von uns gemieteten Fläche rechtfertigen würde. <i>[Anm.: Der Stellungnahme ist als Anlage ein Auszug aus dem Pachtvertrag inklusive Lageskizze beigelegt. Diese kann in der Originalstellungnahme eingesehen werden.]</i>	Auch die Übersichtskarte mit der Kennzeichnung der Teilfläche „Grabeland / Nutzgarten“ wird entsprechend geändert.	
37	30.03.17	37/1 Nutzungszweck /	Bitte nehmen Sie einen Hinweis auf, der die Art der Wiederinbetriebnahme eingrenzt. Mit Blick auf die Anwohner der gesamten Strecke und das Wasserschutzgebiet sowie die angrenzenden Na-	Der Bitte kann nicht entsprochen werden, die Wiederinbetriebnahme kann nicht eingegrenzt werden. In die Begründung wird jedoch der Hinweis aufgenommen, dass die Gemeinde eine Wiederinbetriebnah-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		Betriebsarten	turschutzgebiete sollte der Bebauungsplan klären, dass eine Wiederinbetriebnahme nur für den Personennahverkehr in elektrischer Form angestrebt wird - nicht aber für den Güterverkehr.	me für den Personenverkehr anstrebt. Bei den in den Plangebieten gelegenen Flächen handelt es sich fast ausnahmslos um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Die Gemeinde kann deshalb lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung.	
		37/2 erforderliche Abwägung	Zudem sollte Erwähnung finden, dass für die Wiederinbetriebnahme und damit bei möglicherweise folgenden Bebauungspläne die Interessen der potenziellen Fahrgäste, der Anwohner der Strecke und die Investitionen gegeneinander abgewogen werden müssen.	Der Anregung wird gefolgt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Es liegt nicht in der Zuständigkeit der Kommune, die weiteren Grundlagen für die Wiederinbetriebnahme des Stammbahnbetriebs zu regeln, da die Flächen als planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen weitgehend der kommunalen Planungshoheit entzogen sind. Zuständig ist die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, dass die Strecke betreiben will. Da mit wesentlichen Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung zu rechnen ist, ist ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen, in dessen Rahmen dann auch widerstreitende Interessen gegeneinander abzuwägen sind. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird zusätzlich ein entsprechender Hinweis aufgenommen.	B
38	31.03.17	38/1 Schienenanbindung generell	Unser Förderverein LSG Buschgraben / Bäketal steht Planungen für eine verbesserte Schienenanbindung unseres Ortes sehr positiv gegenüber und befürwortet die Schiene als ökologisches Verkehrsmittel - allerdings unter der Voraussetzung, dass Schäden an der Natur wie auch Belastungen der Umwelt insbesondere durch Lärm minimiert werden. Insofern haben wir verschiedene Bedenken gegen den ausliegenden B-Plan-Entwurf zur Sicherung der Stammbahntrasse.	Kenntnisnahme.	K
		38/2 Wald	Zunächst muss festgehalten werden, dass die vorliegende Planung die Erstellung der Bahntrasse vorbereitet und insofern - entgegen den Feststellungen in der Begründung des B-Plans - den Schutz des Waldes verletzt. Der B-Plan enthält keine Regelungen zum Ausgleich und Ersatz für die überplanten Waldflächen. Diese sind zu ergänzen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne enthalten keine Regelungen zum Ausgleich und Ersatz für die überplanten Waldflächen, da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen. Dadurch wird noch kein Wald in Anspruch genommen. Dies erfolgt erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Trasse für Eisenbahnzwecke, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt. Es ist deshalb zum jetzi-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreihen v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				gen Zeitpunkt nicht erforderlich, Regelungen zum Ausgleich und Ersatz zu treffen. Dieses Vorgehen ist von der zuständigen Forstbehörde entsprechend bestätigt worden.	
		38/3 Nutzungszweck	Die Stammbahn würde den Dreilindener Wald, einen wichtigen Grünzug für unsere Region, insbesondere in der Variante der Regionalbahn, völlig zerschneiden. Die Strecke könnte viergleisig ausgebaut werden. Bei Umsetzung der Variante einer Regionalbahn kann eine spätere Nutzung auch für den Fern- und Güterverkehr nicht ausgeschlossen werden. Es ist mit erheblichem Schaden für Flora und Fauna zu rechnen, teils sind geschützte Arten betroffen. Auch der Naherholungswert für die Menschen der Region würde erheblich beeinträchtigt. Die Bahntrasse ist im B-Plan mit einer Breite von 50m angegeben und soll auf einem mehrere Meter hohen Damm verlaufen. Die Trasse dürfte für Mensch und Tier nur an wenigen Stellen passierbar sein. Die Trassenführung der Stammbahn sollte daher, wenn überhaupt, ausschließlich dem Personen-Nahverkehr von Berlin nach Potsdam dienen. Güterbeförderung und Personenfernverkehr müssen von vornherein ausgeschlossen werden.	Der Forderung kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Fern- und Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. Ansonsten ist festzustellen, dass es zur Höhenlage einer künftigen Stammbahnverbindung bislang keine Aussagen gibt; die Begründungen zu den Bebauungsplänen enthalten dementsprechend keine Aussagen dazu. Diese wird erst im Rahmen der erneuten Planfeststellung, die aufgrund der Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung für die Wiederinbetriebnahme erforderlich wird, festgelegt. Im Rahmen dieses Verfahrens sind dann auch in einer Umweltverträglichkeitsprüfung die Auswirkungen der Trasse auf Flora und Fauna umfassend zu ermitteln und die Eingriffe entsprechend der gesetzlichen Vorschriften auszugleichen.	N
		38/4 Trassenbreite	Weiterhin sieht unser Verein keinen Grund, die Bahntrasse im Waldgebiet breiter zu gestalten, als es weiter östlich im Stadtgebiet Berlins möglich ist und als die zweigleisigen Regional- bzw. S-Bahntrassen z.B. durch den Grunewald zwischen Nikolassee und Bhf. Grunewald. (Nach unseren Schätzungen sollte eine Trassenbreite für den Bau und den Verkehr von maximal 20m ausreichen, das ist mehr als die Breite, die auch im Stadtgebiet zur Verfügung steht.)	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne halten lediglich die gesamte derzeit planfestgestellte und gewidmete Trasse von einer möglichen Wiederinbetriebnahme entgegenstehenden baulichen Anlagen und Nutzungen frei. Damit wird noch keine Aussage über eine Trassenbreite gemacht, zumal auf den Flächen sämtliche erforderlichen Bahnanlagen, nicht nur die eigentliche Trasse untergebracht werden müssen. Dies schließt möglicherweise auch bauliche Anlagen zum Lärmschutz ein. Eine Reduzierung der von Bebauung freizuhaltenden Fläche auf beispielsweise eine Tiefe von nur 30 m würde auch nicht zu einer geringeren planfestgestellten Fläche führen, da die Fläche ja bereits planfestgestellt ist. Es erscheint deshalb nicht zielführend, die von Bebauung freizuhaltende Fläche zu reduzieren.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		38/5 Lärm- schutz	Bei der Aufstellung der Bauleitpläne sind die Anforderungen gesunder Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Unser Ort ist bereits jetzt erheblich belastet durch Bahn-, Autobahn- und Fluglärm. Diese Belastungen werden zunehmen. Es ist davon auszugehen, dass die dann existierenden Werte die gesetzlichen Grenzwerte deutlich überschreiten werden. Die Gemeinde Kleinmachnow als eine der kinderreichsten Gemeinden Deutschlands sollte hier eine besondere Verantwortung tragen. Mit der Inbetriebnahme der Stammbahn wären erhebliche Lärmauswirkungen verbunden, deren Auswirkungen genauer zu prüfen sind. Für die Lärmbelastungen muss ausreichender Schutz vorgesehen werden, insbesondere durch aktiven Schallschutz für die Bewohner von Kleinmachnow. Wie weit Verkehrslärm trägt, hört man heute schon im ganzen Ort anhand der Lärmbelastungen durch die Autobahn.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen der Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes insbesondere für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz nach den aktuell geltenden Standards eingehalten werden. Diese Aussage wird zusätzlich in die Begründungen aufgenommen.	N, B
		38/6 Alternativen	Entgegen den Ausführungen der Begründungen zu den B-Plänen kann die Stammbahn nicht als das vordringlichste Streckenprojekt für die ÖPNV Anbindung von Kleinmachnow gesehen werden. Alternative Streckenführungen sind denkbar und umsetzbar (vgl. die Varianten Nr. 1-6 im B-Plan).	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Tatsache ist, dass Kleinmachnow dringend einer verbesserten straßenunabhängigen Verkehrsanbindung bedarf, um angesichts der hohen Pendlerzahlen die örtlichen und überörtlichen Straßen vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, ist die Prüfung der Streckenvarianten für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf aufgrund der Komplexität der Inhalte noch nicht abgeschlossen. Im Ergebnis der in diesem Rahmen durchgeführten Nachfrageprognosen wurden insbesondere für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden große Nachfragesteigerungen prognostiziert. Die möchte deshalb in jedem Fall die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn durch den Ausschluss entgegenstehender Entwicklungen sichern. Nichts anders ist Gegenstand der Bebauungspläne.	N
		38/7 Friedhofsbahn	Insbesondere wird auf die Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn für die Umsetzung der Friedhofsbahn hingewiesen, welche durch den Ringschluss eine verbesserte Anbindung für den gesamten	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde befürwortet bereits seit vielen Jahren sowohl eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als auch der Friedhofsbahn. Beide	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Raum Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf bringen würde, während die Stammbahn Kleinmachnow nur im Norden tangiert.	Trassen werden deshalb schon im Flächennutzungsplan der Gemeinde gesichert. Die Trasse der Friedhofsbahn wurde inzwischen von der Gemeinde erworben und auf diese Weise von entgegenstehenden Nutzungen freigehalten. Erstrebenswert ist aus Sicht der Gemeinde zwar eine Wiederinbetriebnahme beider Bahntrassen, doch kann nach Einschätzung der Gemeinde bei einer guten Anbindung der Bahnlinie an den übrigen ÖPNV eine Entlastung vom Autoverkehr auch durch jede einzelne Bahnlinie erfolgen. Im Zuge der durch den VBB durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse.	
		38/8 Alternativenprüfung	Wir sprechen daher unsere dringende Empfehlung aus, dass zunächst Alternativen zu prüfen und ggf. zu bevorzugen sind, welche eine verbesserte öffentliche Anbindung des gesamten Raumes Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf bringen, weniger ökologische Eingriffe zur Folge haben und ggf. auch schneller umzusetzen wären. Erst wenn dann immernoch Engpässe in der Anbindung bestehen, sollte eine Reaktivierung der Stammbahn unter minimalem Flächenverbrauch und wirksamen Umwelt- und Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen werden. Es ist zu berücksichtigen, dass mit wachsender Bevölkerung im Raum Berlin-Potsdam die Parocheide zukünftig noch dringender als Naherholungsgebiet benötigt wird als bisher.	Der Empfehlung wird nicht gefolgt. Die Gemeinde hält mit den Bebauungsplänen die Trasse der Potsdamer Stammbahn lediglich von Nutzungen frei, die eine Wiederinbetriebnahme erschweren könnten. Es wird noch keine Entscheidung für eine Wiederinbetriebnahme getroffen. Diese fällt auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern in die der Länder Berlin und Brandenburg und des Bundes. Es ist selbstverständlich, dass im Vorfeld einer solchen Maßnahme auch entsprechende Alternativenprüfungen durchzuführen sind und im Rahmen dieser Prüfung auch die Belange von Natur und Landschaft angemessen Berücksichtigung finden müssen. Dies wird von der Gemeinde ausdrücklich unterstützt.	N
39	31.03.17	39/1 Immissionsschutz	die Gemeinde Kleinmachnow beabsichtigt, mit dem o.g. B-Plan die im Geltungsbereich liegenden Flurstücke von einer Bebauung jeder Art freizuhalten und die künftige Nutzung als Bahnanlage festzusetzen. Hintergrund ist die geplante Wiederinbetriebnahme der ehemaligen Bahnstrecke „Potsdamer Stammbahn“. . 1. .. Die Berliner Stadtgüter GmbH bewirtschaftet und verwaltet im Auftrag des Landes Berlin, Senatsverwaltung für Finanzen, mehrere Grundstücke am Teerofendamm in Kleinmachnow. Diese befinden sich nicht im, jedoch nahe und teilweise direkt angrenzend an den Geltungsbereich des o.g. B-Plans. Dies sind im Einzelnen die Flurstücke 4338, 4337, 4335, 14 und 25 der Flur 1, Gemarkung Kleinmachnow. Der beabsichtigte Bahnbetrieb wird auf den Grundstücken Immissionen (Lärm etc.) hervorrufen. Wir möchten an dieser Stelle darauf	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Der Bebauungsplan setzt keine Bahnanlagen fest, sondern hält durch die getroffenen Festsetzung von von Bebauung freizuhaltenden Fläche mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“ lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Dies wäre auch gar nicht möglich, da die Parameter eines künftigen Bahnbetriebs noch gar nicht bekannt sind. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- n v.	Abwägungs- pkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			hinweisen und beantragen, dass vom Verursacher bzw. Plangeber ein umfänglicher Immissionsschutz zu gewährleisten ist. Dies betrifft die derzeitige Nutzung als Erholungsgrundstücke ebenso wie eine Nutzung zu Wohnzwecken.	sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
41	31.03.17	41/1 Planfest- stellung	gegen die im Betreff genannten Planentwürfe (nur: „Planentwurf“) werden folgende Einwendungen erhoben: 1. Eine etwaige Inbetriebnahme einer Bahnstrecke im Geltungsbe- reich des Planentwurfs erforderte ein Planfeststellungsverfahren. Die frühere Stammbahn ist seit mehreren Generationen nicht mehr in Betrieb; Gleisbett und Gleise sind seit Jahrzehnten nicht mehr vorhanden. Die frühere Strecke ist Bäumen, Büschen etc. bewach- sen. Eine bloße »Wiederbelebung“ einer bestehenden und gewid- meten Bahnstrecke wäre nicht gegeben. Die ausliegenden Entwürfe ignorieren die durch die faktischen Ver- hältnisse eingetretene Entwidmung hingegen. Es handele sich um planfestgestellte Bahnanlagen, die nicht entwidmet seien. Diese Annahme ist eine grundlegend falsche Würdigung - auf ihr basiert der gesamte Planentwurf, weshalb die im Betreff genannten B- Pläne bereits aus diesem Grund rechtswidrig sein werden.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Es handelt sich bei den Planflächen um planfestgestellte und gewidme- te Bahnanlagen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass die Stre- cke schon lange nicht mehr in Betrieb ist und keine Gleise mehr vor- handen sind. Denn für die Entwidmung der Flächen ist in der Regel ein entsprechender Verwaltungsakt erforderlich. Die Widmung kann zwar auch wegen Funktionslosigkeit außer Kraft treten, gemäß herrschender Rechtsprechung (BVerwG vom 12.0.2000) muss dazu allerdings ein Zustand bestehen, der die Verwirklichung der Widmung auf Dauer ausschließt, <u>und</u> dies für die Allgemeinheit offenkundig ist. Dies ist hier nicht der Fall. Es wird wegen der Änderungen gegenüber dem Ursprungszustand trotzdem ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich werden. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt.	Z
		41/2	2. Die lt. Planentwurf „zu sichernde Fläche“ mit einer Breite von 50 m und der - wegen der zu 1 angesprochenen faktischen Entwid- mung: falschen - Bezeichnung Eisenbahnstrecke“ erlaubte die Nut- zung auch für den Güter- und Fernverkehr (siehe Bebauungsplan- entwurf KLM-BP-048-b III.1. (S.28)) und könnte viergleisig ausge- baut werden. Abgesehen davon, dass es eine dahingehende Wid- mung in der Historie nach unserer Kenntnis nie gab, ist der Plan- entwurf in diesem Punkt auch deshalb zubezweifelnd, weil mit deutlich geringerem finanziellen Aufwand sowie mit weit geringeren Eingriffen in Rechte von Anliegern und in Umwelt und Natur eine Erweiterung der bereits vorhandenen Bahnstrecke Wannsee- Nikolassee-Zehlendorf-Steglitz möglich wäre. Bedarf für eine zu- sätzliche, im Geltungsbereich des Planentwurfes liegende Strecke für den Güter- und/oder Fernverkehr besteht nicht, insbesondere kein solcher Bedarf, der die schweren Eingriffe in Umwelt, Natur und Belange der Anlieger (insb. Lärmschutz) rechtfertigen könnte. Es ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen eine Güter- und/oder Fernverkehrsstrecke, die mit schweren und schnellen Zügen ge- nutzt würde, entlang der nördlichen Ortsgrenze für Kleinmachnow hätte. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Wannsee bis Steglitz wäre möglich, kostengünstiger und schonender für Men- schen, Natur und Umwelt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist nicht richtig, dass die Festsetzungen der Bebauungspläne die Nutzung für den Güter- und Fernverkehr und einen 4-gleisigen Stre- ckenausbau erlaubt. Die Bebauungspläne halten die Flächen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei, um die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn offen zu hal- ten. Damit werden noch keine Aussagen zum künftigen Bahnbetrieb getroffen. Dies fällt auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, son- dern in die Zuständigkeit der Länder Berlin und Brandenburg und des Bundes. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde ledig- lich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonde- ren Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhalten Flächen weiter einschränken. Die Möglich- keit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fern- verkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Die Gemeinde entscheidet auch nicht über mögliche alternative Strecken. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.	
		41/3 Friedhofsbahn	3. Die aktuell ebenfalls - gleichsam konkurrierend - in Planung befindliche ehemalige „Friedhofsbahn“ soll die Orte Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Berlin per S-Bahn verbinden. Eine Machbarkeitsstudie wurde Ende 2016 vorgestellt und ist der Gemeinde Kleinmachnow bekannt. Jene Trasse befindet sich in schallarmer Troglage und bildet einen Ringschluss zu Berlin. Eine Bahnanbindung für Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow wäre somit ausreichend und mit weit geringeren Eingriffen in die Rechte der Anleger und in Umwelt und Natur gesichert.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Friedhofsbahn ist nicht Gegenstand der Bebauungspläne. Im Zuge der durch den VBB durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Es muss sich allerdings nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will.	N
		41/4 LSG	Die Bahnstrecke läge im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ („LSG“). Eine Bahntrasse würde das LSG „zerschneiden“, Wald und die Tiere müssten weichen. Der Lebensraum für alle Tiere würde durch den Einschnitt deutlich kleiner. Die Gemeinde Kleinmachnow bewarbt/bewirbt sich selbst - zu Recht - als „grüne Gemeinde“: <i>„Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht, sofern dies mit dem Schutzanspruch vereinbar ist. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht“ ...</i> <i>„Das im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ liegende Gelände soll sensibel parkartig entwickelt werden. Die Wegeführung ist auf bestimmte Ziele, wie Hakeburg, Ufer des Machnower Sees, Spandauer Teich auszurichten, um eine weitere Zerschneidung geschlossener Waldgebiete zu vermeiden. Markante Altbäume sollen frei gestellt werden“</i> Solche Grundsätze - wegen derer Kleinmachnow für viele Familien lebenswert ist - werden im B-Plan Entwurf ignoriert	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die B-Plan-Entwürfe ignorieren nicht die gemeindeeigenen Grundsätze. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In diesem Rahmen würden auch die Belange des Naturschutzes Berücksichtigung finden. Als das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ 1997 unter Schutz gestellt wurde, bestand die Trasse der Stammbahn bereits seit vielen Jahrzehnten. Die Unterschutzstellung erfolgte also zeitlich nachgeordnet. Dies berücksichtigt die Verordnung, indem sie die ordnungsgemäße Unterhaltung der rechtmäßig bestehenden Anlagen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege für weiterhin zulässig	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				erklärt. Allerdings ist dabei das Benehmen mit der Unteren Natur-schutzbehörde herzustellen. Auch die Aspekte des Artenschutzes müssten bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung angemessen berücksichtigt werden.	
		41/5 Wasser-schutzge-biet	5. In der Stellungnahme der Wasserbehörde vom 12.02.2016 wird festgestellt, dass vom Entwurf KLM-BP-048-c „Potsdamer Stamm-bahn, nördlich Europarc“ betroffene Flächen (Flur 1, Flurstücke 233, 233/2, 233/3, 238, 239, 2167, 2198, 2190, 4278, 4287) im Wasser-schutzgebiet befinden. Gleiches gilt für den gesamten Geltungsbe-reich des KLM-BP-048-d „Potsdamer Stammbahn, nördlich Musi-kerviertel“ sowie einen Teilbereich des Geltungsbereiches des KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn nördlich Sommerfeld“ (Flur 8, Flurstück 2). Die Wasserreserven müssen sensibel behandelt und dürfen nicht beeinträchtigt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne stehen nicht im Widerspruch zum festgesetzten Wasserschutzgebiet, da die betroffenen Bebau-ungspläne keine Eingriffe in dieses Gebiet vorbereiten. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke kommen, worüber aber nicht die Gemeinde entscheidet, wird sich die Gemeinde im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einen ange-messenen Schutz des Wasserreserven im Wasserschutzgebiet einset-zen.	N
		41/6 Schall-schutz	6. Es gibt keine ausreichende Festsetzung zum Schallschutz, ins-besondere keine zum aktiven Schallschutz. Im Rahmen der Bür-gerbeteiligung wurde explizit auf die Berücksichtigung des Schall-schutzes gedrängt. Diese Forderung ignoriert der Planentwurf. Der Entwurf sieht lediglich passive Maßnahmen durch die Anlieger selbst vor.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne - es erfolgt lediglich die Fest-setzung einer von Bebauung freizuhaltenden Fläche mit dem Nut-zungszweck „zukünftige Bahnanlagen“, nicht jedoch die Festsetzung von Bahnanlagen - erfordern keine Maßnahmen zum Schallschutz. Es ist nicht richtig, dass die Entwürfe passive Schallschutzmaßnahmen durch die Anlieger vorsehen. Ein Teil der rechtskräftigen Bebauungs-pläne für die Wohnsiedlungen enthalten bereits Festsetzungen zum passiven Schallschutz wegen der Existenz der angrenzenden, gewid-meten Bahntrasse. Darauf wird in den Begründungen lediglich hinge-wiesen. Dem Einwand wird insofern gefolgt als in die Begründungen ein Passus aufgenommen wird, in dem sich die Gemeinde nachdrücklich dafür ausspricht, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen An-forderungen an den Schallschutz erfüllt werden. Ob dabei eher Maß-nahmen zum aktiven oder passivem Schallschutz zum Einsatz kom-men werden, kann aus heutiger Sicht nicht vorhergesehen werden.	N, B
		41/7 Tunnellö-sung	Wenn überhaupt eine Bahntrasse errichtet wird, kann dies unter Berücksichtigung der Belange der Anwohner wie auch im Interesse des Umwelt- und Naturschutzes nur durch eine komplett unterirdi-sche Trassenführung (Tunnello-sung) im gesamten Stadtbereich von Kleinmachnow erfolgen. 7. Letzteres würde auch der sich ohnehin stark ändernden Mobilität der Bevölkerung in großstädtischen Bereichen (massive Erweite-rung und Verbesserung der Fahrrad-/E-Bike-Nutzung) gerecht, weil	Die Anregungen für eine Tunnellösung werden zur Kenntnis genom-men. Weder die grundsätzliche Wiederinbetriebnahme der Stammbahntras-se noch Fragen der Höhenlage der Trasse oder eine Untertunnelung liegen in der Macht der Gemeinde. Sie sind schon gar nicht Gegen-stand der Bebauungspläne, die lediglich die Option für eine Wiederher-stellung der Stammbahn durch die Festsetzung von von Bebauung freizuhaltende Flächen offenhalten. Es werden keine Bahnflächen fest-gesetzt.	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			es bei unterirdischer Bahnführung möglich wäre, den begrünten oberirdischen Bereich mit geringem Eingriff in Natur und Umwelt als modern ausgebauter Fahrrad-/E-Bike-Strecke nach Berlin und Potsdam auszubauen.		
42, 45, 46, 52	28.03.17 / 27.03.17 / ohne Datum / 27.03.17 [52 einzelne Sätze anders]	42/1 übergeordnete Planungen	hiermit möchten wir als Bürger von Kleinmachnow Stellung beziehen zur öffentlich ausgelegten „Begründung der oben angeführten Bebauungsplanverfahren seitens der Gemeinde und den Bebauungsplanentwürfen widersprechen. Wir weisen darauf hin, dass wir aus Zeitgründen im gegenwärtigen Stadium des Verfahrens noch keine genaue Überprüfung des Flächennutzungsplans der Gemeinde Kleinmachnow bzw. übergeordneter Planfeststellungen von Bund bzw. Land vorgenommen haben, uns dies aber vorbehalten. Zum jetzigen Zeitpunkt haben wir als baurechtliche Laien auf die Hinzuziehung eines geeigneten Rechtsanwalts verzichtet. Bitte berücksichtigen Sie diesen Umstand bei der formalen Auslegung dieses Schreibens.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung ist nicht erforderlich.	K
		42/2 Erforderlichkeit	Ergebnis Wir fordern die Gemeinde auf, die sich gegenwärtig in der Begründungsphase befindliche aufzuheben, da aus unserer Sicht ein Bebauungsplan gegenwärtig nicht notwendig ist und darüber hinaus andernfalls ein erhebliches Risiko bestünde, das Wohl der gesamten Gemeinde zu gefährden. Weiterhin bestehen Zweifel an der Gesetzmäßigkeit der Bebauungsplanverfahren. Vorsorglich weisen wir darauf hin, wenn nötig auch auf eine Versagung der Genehmigung des Bebauungsplans durch die höhere Verwaltungsbehörde hinzuwirken. Stellungnahme Nachfolgend erläutern wir unsere wesentlichen Beweggründe. Sofern wir uns auf Textziffern aus den Begründungsschreiben beziehen, dann auf dieses für „B-Plan KLM-BP-048-b“, welches allerdings vermutlich im Wesentlichen inhaltsgleich mit denen der anderen Trassenabschnitte ist. 1) Mängel im Bebauungsplanverfahren Die Gemeinde hat ausgeführt, die Bebauungspläne vorsorglich deshalb aufstellen zu wollen, um die Trasse von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freizuhalten (Gliederungspunkt I. 1.1.). Die Gemeinde führt an anderer Stelle aus, dass die in Frage kommenden Flächen planfestgestellte Bahnflächen im Rahmen der	Der Forderung wird nicht gefolgt. Es gibt weder eine Landes- noch eine Bundesbauleitplanung. Die Einwendenden beziehen sich laut Kapitelangabe auf die bestehende Planfeststellung der Flächen. Es ist richtig, dass diese derzeit die Freihaltung der Stammbahntrasse gewährleistet. Es gab jedoch in den vergangenen Jahren Bestrebungen der Deutschen Bahn AG, die Eigentümerin der Flächen ist, einzelne Bahntrasse zu veräußern. Dies ist beispielsweise für die Trasse der Friedhofsbahn erfolgt, die die Deutsche Bahn AG im vergangenen Jahr zum Verkauf angeboten hat. Im Fall eines Verkaufs der Flächen kann ein neuer Eigentümer dann die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragen. Die Freistellung beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, sodass danach auch eine Nutzung und / oder Bebauung möglich wäre, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erschweren oder gar unmöglich machen würde. Auch die Darstellung im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung) steht einer bahnfremden Nutzung dann nicht mehr zwingend entgegen. Die Genehmigungsbehörde könnte nämlich im Fall einer Veräußerung der Flächen die Auffassung vertreten, dass die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen im Falle einer Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken überholt ist und daher ein mögliches Vorhaben nicht mehr im Widerspruch zu den Darstellungen des FNP steht. Dass eine FNP-Darstellung durch die tatsächliche Entwicklung überholt sein kann, ist in der Rechtsprechung wiederholt so	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Landes- und Bundesbauleitplanung waren und gegenwärtig noch sind (vgl. z.B. I.2.3.6.). Weiterhin wird ausgeführt, dass die Länder Berlin und Brandenburg gegenwärtig alternative Streckenführungen untersuchen (II.2.4.). Weiterhin ist mit dem Flächennutzungsplan (FNP) bereits ein vorbereitender kommunaler Bauleitplan für die Gemeinde Kleinmachnow vorhanden. Dieser FNP sieht nach Aussage der <i>Gemeinde eine „Trassenfreihaltung der Fläche für Bahnanlagen“</i> vor (I.2.3.2.). Im Erläuterungsbericht des FNP hieße es: <i>„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.“</i> Aus der vorhandenen Bauleitplanung wird ersichtlich, dass eine zukünftige Nutzung der Trasse für öffentliche Verkehrsmittel des Personennahverkehrs vorbehalten werden soll. Wir gehen davon aus, dass eine solche Nutzung gegebenenfalls im Rahmen von infrastrukturpolitischen Entscheidungsprozessen in einer Kosten-Nutzen-Analyse unter Abwägung aller bestehenden Alternativen in gesetzlich festgelegter Abfolge umgesetzt wird. Wir sehen zum jetzigen Zeitpunkt nicht ansatzweise die Notwendigkeit eines Bebauungsplans, da die übergeordneten, oben beschriebenen Pläne bereits bestehen und für die Freihaltung der Trasse sorgen. Selbst wenn die Deutsche Bahn als angeführter Eigentümer der Trassen-Flächen dort Grundstücksverkäufe realisiert, ist eine planwidrige Bebauung nicht möglich.	entschieden worden. Dieses Risiko möchte die Gemeinde daher durch die Aufstellung der Bebauungspläne ausschließen.	
		42/3 passiver Charakter der Planinhalte	Nach unserem Verständnis des kommunalen Baurechts nach dem BauGB stellt ein Bebauungsplan einen verbindlichen, auf aktive Bebauung ausgerichteten Bauleitplan der Gemeinde dar. Die von der Gemeinde angestrebten Bebauungspläne werden allerdings ausschließlich mit dem Zweck der (passiven) Freihaltung der Trassenflächen begründet.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die möglichen Inhalte von Bebauungsplänen regelt § 9 des Baugesetzbuches. Danach können im Bebauungsplan nicht nur Festsetzungen zu geplanten baulichen Nutzungen getroffen werden, sondern es können auch Flächen festgesetzt werden, die (überwiegend) nicht für eine bauliche Nutzung vorgesehen sind, wie beispielsweise Flächen für Wald, Grünflächen, Flächen für die Landwirtschaft, Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft oder auch wie in den vorliegenden Bebauungsplänen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind, und ihre Nutzung. Maßgeblich ist lediglich, dass städtebauliche Gründe für eine derartige Festsetzung vorliegen. Eine „negative“ Planung - Ausschluss von Bebauung - kann deshalb genauso gerechtfertigt sein wie eine „positive“ Planung - Festsetzung von Bebauungsmöglichkeiten -. Mit den vorliegenden Bebauungsplänen schließt die Gemeinde bauliche Nutzungen in den Geltungsbereichen weitgehend	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				aus, damit in Zukunft weiterhin die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn möglich ist. Für die von der Bahn verpachteten Flächen ergab sich darüber hinaus das Erfordernis, die Errichtung von Einfriedungen zu reglementieren, was mit entsprechenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen KLM-BP-048-d und -048-e erfolgt.	
		42/4 Verfahren	Der passive Charakter der angestrebten Bebauungspläne wird wiederum von der Gemeinde herangezogen, um wichtige Aspekte und gesetzlich geforderte Verfahrensschritte unbeleuchtet zu lassen bzw. auszusparen. Dadurch können die aktuell durchgeführten Bebauungsplanverfahren die gesetzmäßige Forderung nach Ermittlung und Bewertung der Belange, die für die Abwägung bei der Aufstellung von Bauleitplänen jeweils von Bedeutung sind (Abwägungsmaterial) (2 Abs.3 BauGB), nicht erfüllen. Nach unserer Auffassung sind die angestrebten Bebauungspläne daher nicht gesetzmäßig.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Verfahren zur Aufstellung der Bebauungspläne wird nach den aktuellen Vorschriften des Baugesetzbuchs durchgeführt. Es wurden keine Verfahrensschritte ausgespart.	Z
		42/5 Auswirkungen der Planung	An folgenden Stellen des Begründungsschreibens beruft sich die Gemeinde auf den passiven Charakter des Plans und umgeht damit die Einbeziehung entscheidungsrelevanter Verfahrensschritte bzw. die Bewertung der Aspekte: <u>Bundesnaturschutzgesetz</u> „Da durch die Planung keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, finden die Vorschriften der §14 if BNatschG zur Eingriffsregelung keine Anwendung.“ (II.1.2.1.) „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 ... bereitet keinerlei Eingriffe in Natur und Landschaft vor. Bauliche Anlagen jeder Art werden sogar explizit ausgeschlossen. Es ist daher nicht erforderlich, Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung, zum Ausgleich oder Ersatz von Eingriffen vorzusehen.“ (II.2.3.) <u>Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“</u> „Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich vollständig innerhalb des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Parforceheide“, das nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen wird. Eine Ausgliederung aus dem LSG ist nicht erforderlich, da der Bebauungsplan lediglich Flächen, die von Bebauung freizuhalten sind,	Der Einwand wird zurückgewiesen. Es wird weder lapidar mit einer Ausgliederung aus dem LSG argumentiert noch werden die Belange von Natur und Landschaft unberücksichtigt gelassen. Es findet auch keine Abkehr von der bisher proklamierten Werten der Gemeinde statt. Tatsache ist, dass die Bebauungspläne lediglich Flächen von Bebauung freigehalten. Es gibt mit Ausnahme der Regelungen zur Zulässigkeit von Einfriedungen in den Plangebieten KLM-BP-048-d und -048-e keine weiteren Festsetzungen. Die Umsetzung der Planung hat deshalb lediglich weiterhin die Freihaltung von baulichen Anlagen zur Folge. Diese Freihaltung ist nicht mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Aus diesem Grund steht die Planung auch nicht im Konflikt mit dem Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“. Durch die Festsetzungen wird lediglich die <u>Option</u> für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn erhalten, indem entgegenstehende bauliche Entwicklungen verhindert werden. Der Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen wird zwar als „zukünftige Bahnanlagen“ festgesetzt, es werden aber keine Bahnanlagen festgesetzt. Dies ist der Gemeinde auch gar nicht möglich, da Bahnanlagen dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen und damit der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich sind. Auf der Grundlage der Bebauungspläne können daher keine Bahnanlagen errichtet werden. Voraussetzung für die Errichtung von Bahnanlagen ist immer die Planfeststellung. Obwohl es sich bei den Plangebieten überwiegend um bereits planfestgestellte Flächen handelt, müssten für die Wiederinbe-	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			festsetzt. Diese Festsetzung begründet keinen Normenkonflikt. Die Flächen können folglich innerhalb des LSG verbleiben. Bei der Nutzung der Grundstücke ist zu beachten, dass Handlungen im LSG, die geeignet sind, den Charakter des Gebietes zu verändern, den Naturhaushalt zu schädigen, das Landschaftsbild zu beeinträchtigen oder sonst dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen, gemäß §4 Abs. 2 der Schutzgebietsverordnung genehmigungspflichtig sind." (III. 3.2.1.) Dass die Gemeinde lapidar mit einer „Ausgliederung aus dem LSG“ argumentiert, deutet auf die Prioritäten der Gemeinde hin, die offensichtlich nicht im Schutz der Landschaft liegen. Dies widerspricht gegen die offen bisher proklamierten Werte der Gemeinde. Eine Abkehr von diesen Werten ist essentiell und muss im Dialog mit den Bürgern erfolgen. <u>Soziale Auswirkungen</u> „...Da der Bebauungsplan ... lediglich die Freihaltung seines Geltungsbereichs von Bebauung festsetzt, hat er keine nachteiligen Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der... Menschen.“ (IV.3.) <u>Auswirkungen auf die Infrastruktur</u> „...Da der Bebauungsplan lediglich Flächen von Bebauung freihält, hat er keine direkten Auswirkungen auf die Infrastruktur.“ (IV.4.)	triebnahme der Potsdamer Stammbahn so gravierende Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung erfolgen, dass eine erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Das wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens sind dann selbstverständlich auch die Belange von Natur und Landschaft, die sozialen Auswirkungen und Auswirkungen auf die Infrastruktur umfassend zu berücksichtigen.	
		42/6 Ziele der Planung	Die Widersprüchlichkeit im Begründungsschreiben der Gemeinde wird u.a. dadurch deutlich, dass das eigentliche Ziel des Bebauungsplans nur verdeckt preisgegeben wird: „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 Zuständigkeitsbereich 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 ... durchgeführt wird.“ (11. 2.4.) Dadurch wird deutlich, dass der Bebauungsplan nicht etwa die passive Flächenfreihaltung zum Ziel hat, sondern den aktiven Bau von Bahnanlagen - obwohl letzteres nicht Sache der Gemeinde ist. Aus unserer Sicht kann ein Bebauungsplan im Sinne des BauGB erst dann aufgestellt werden, wenn Bund, Länder und ggf. der Ei-	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Ziel der Planung ist es, die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn zu erhalten, indem einer Wiederinbetriebnahme entgegenstehende, vor allem bauliche Entwicklungen ausgeschlossen werden. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest. Die Bebauungspläne schaffen auch kein Baurecht für Bahnanlagen. Die Option besteht aber derzeit ohnehin, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, sodass die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen könnte. Dies erfolgt selbstverständlich nicht ohne vorherige grundsätzliche Untersuchungen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			gentümer eine grundsätzliche Untersuchung zu dem Thema abgeschlossen haben und eine gewisse Beschlussreife zur Art der baulichen Planung besteht. Denn ein Bebauungsplan hat erhebliche und langfristige Auswirkungen auf Verfügbarkeit, Wert und Erscheinung einer Fläche - er schafft Baurecht! Dafür fehlen momentan die Voraussetzungen.		
		42/7 Öffentlichkeitsbeteiligung	Es ist weiterhin für uns nicht nachvollziehbar, dass die Folgen eines solch immensen Infrastrukturprojektes nicht ausgiebig mit der Bevölkerung diskutiert werden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit ist unserer Meinung nach in dieser Sache viel zu kurz gekommen und müsste dringend - auch ohne Aufstellung eines Bebauungsplans - nachgeholt werden. Eine öffentliche Auslegung im Amtsblatt und eine Erörterungsveranstaltung am 16.2.2017 kurz vor Ende der Entwurfsphase sind nicht ausreichend . Die Bürger sind „möglichst frühzeitig über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung, sich wesentlich unterscheidende Lösungen, die für die Neugestaltung oder Entwicklung eines Gebiets in Betracht kommen, und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung öffentlich zu unterrichten; ihr ist Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung zu geben. Auch Kinder und Jugendliche sind Teil der Öffentlichkeit...“ (§ 3 BauGB) → Das Planverfahren und die Begründung der Bauleitpläne weisen unseres Erachtens erhebliche Mängel auf. Die aktuellen Entwürfe der Bauleitpläne sind unter den jetzigen Voraussetzungen nicht genehmigungsfähig und daher abzulehnen.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Das Beteiligungsverfahren wurde entsprechend der gesetzlichen Vorschriften durchgeführt. Im Übrigen haben die Bebauungspläne kein immenses Infrastrukturprojekt zum Inhalt, sondern lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen. Eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn, die nicht aber Gegenstand der Bebauungspläne ist, würde selbstverständlich nicht ohne eine weitere Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Im Rahmen dieses Verfahrens wird auch die Öffentlichkeit hinreichende Möglichkeiten haben, sich zu äußern und zu beteiligen. Es bleibt den Einwendenden außerdem unbenommen, sich an der aktuell bereits stattfindenden öffentlichen Diskussion über die Bahnverbindungen im Berliner Umland zu beteiligen.	Z
		42/8 Nutzungszweck	2) Nicht absehbare Risiken Den öffentlichen Medien ist zu entnehmen, dass die Deutsche Bahn als Eigentümer der Flächen die Trasse im Wesentlichen als zukünftige Fernbahntrasse (IC /ICE / ggf. Güterverkehr) versteht, ggf. als Entlastungsstrecke für Regionalzüge (vgl. z.B. Alexander Kaczmarek als Lobbyist der DB AG, zitiert in der Berliner Zeitung vom 3.2.2017). Eine Erweiterung des S-Bahn-Netzes auf der Stammbahn ist Bahn-intern wohl keine Option. Der Bund als Eigentümer der Deutschen Bahn hält sich angeblich bedeckt. Bezüglich der Inhalte verweisen wir auf die Internetpräsenz der „Schutzgemeinschaft Stammbahn e.V.“. Die Länder Berlin und Brandenburg prüfen wohl gegenwärtig Alternativen der besseren Anbindung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf an Berlin. Dabei erfolgt vornehmlich eine Alternativenabwägung mit aktueller Gewichtung zur S-Bahn-Anbindung. Technisch (und vermutlich wohl auch aus Sicherheitsgründen) ist es	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Die Begründungen werden ergänzt. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorentwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhalten Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. In die Begründungen wird ein Passus aufgenommen, dass es Zielstel-	N, B

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			wohl nicht möglich, eine S-Bahn Trasse gleichzeitig auch für Regional- oder Fernbahnzüge zu nutzen, so dass hier eine Entweder-Oder-Situation vorliegt oder als Alternative eine sehr breite Trassenführung mit vier Gleisen (S-Bahn und Bahnzüge) geschaffen werden müsste. Weiterhin ist uns jedenfalls keine Möglichkeit bekannt, wie ein künftiger Betreiber daran gehindert werden soll, wie er seine Trasse nutzt, wenn diese erst einmal gebaut ist. Dieses Risiko bestünde wohl lediglich bei einer 8-Bahn-Trasse nicht, die eben ausschließlich für den Betrieb von S-Bahnen nutzbar wäre.	lung der Gemeinde ist, die Stammbahn wieder für den Nah- und Regionalverkehr zu nutzen.	
		42/9 Höhenlage / Lärm und Sicherheit	Zudem besteht noch keine bauliche Vorstellung von der Höhenlage der Trassenführung. Eine Einsenkung in das Gelände (Troglösung) wurde uns gegenüber bisher von der Gemeindevertretung als sehr schwierig dargestellt. Offensichtlich existieren dazu bereits Planungen bzw. Gutachten. Eine ebenerdige bzw. höher gelegte Position der Gleise hätte allerdings erhebliche Sicherheitsrisiken für die angrenzenden Bebauungen (Entgleisungsrisiko) sowie starke Lärmbelastung und Probleme bei Straßenkreuzungen für die gesamte Gemeinde zur Folge.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Es ist richtig, dass es zur Höhenlage einer künftigen Stammbahnverbindung bislang keine Aussagen gibt; die Begründungen zu den Bebauungsplänen enthalten dementsprechend keine Aussagen dazu. Diese wird erst im Rahmen der erneuten Planfeststellung, die aufgrund der Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung für die Wiederinbetriebnahme erforderlich wird, festgelegt. Im Rahmen dieses Verfahrens sind dann auch die Auswirkungen der Trasse umfassend zu ermitteln, einschließlich der entstehenden Lärmbelastungen und möglicher Sicherheitsrisiken. Bei den Überlegungen zur künftigen Höhenlage im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens wird sicherlich auch zu berücksichtigen sein, dass die notwendige Querung der BAB A 115 die Möglichkeiten bei der Wahl der künftigen Trassenlage einschränkt. Die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiger Träger muss dann selbstverständlich sowohl einem ausreichenden Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards gewährleisten als auch die Sicherheitsrisiken ausschließen. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. In die Begründungen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		42/10 Auswirkungen	Wegen der konkurrierenden Interessenlage der beteiligten Parteien sowie den technischen Problemen einer Trassenführung bestehen erhebliche Risiken dafür, welche strukturpolitische Entscheidung letztlich getroffen wird und wie diese technisch umgesetzt wird. Da eine solche Entscheidung nicht nur die Interessen der Anwohner – welche grundsätzlich am stärksten betroffen sind – sondern die Interessen aller Bürger der Gemeinde verletzen könnte, darf die Gemeinde zum jetzigen Zeitpunkt keine rechtlichen Schritte unternehmen, deren Auswirkungen sie nicht absehen kann. Dies wäre unverantwortlich den Menschen der Gemeinde gegenüber. Insbesondere auf die „vorsorgliche“ Aufstellung von Bebauungsplänen muss	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die Gemeinde unternimmt keine rechtlichen Schritte, deren Auswirkungen sie nicht absehen kann. Es werden lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festgesetzt. Auswirkung dieser Planung ist, dass mit Ausnahme von befristet zulässigen Einfriedungen keine baulichen Anlagen in den Plangebieten errichtet werden können, da diese einer Nutzung für Bahnbetriebszwecke entgegenstehen könnten. Es werden aber keine Bahnanlagen festgesetzt.	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			verzichtet werden. Wir verlangen Aufklärung der Bürger und offene Ermittlung und Abwägung der Risiken. Es darf nie das Gefühl aufkommen, dass politische Gremien Entscheidungen an den Bürgern vorbei" durchsetzen.		
		42/11 Meinungs- äußerung	<i>nur 45:</i> Desweiteren wünschen wir uns, dass Vertreter der Gemeinde oder des Landkreises PM bei Meinungsäußerungen zur „Stammbahn“ - insbesondere zu Medienvertretern - diese Meinung explizit als ihre persönliche darstellen, und dies nicht in ihrer Eigenschaft als Vertreter der Gemeinde oder des Landkreises zu tun. Denn eine mehrheitliche Bürgermeinung zu diesem Thema gibt es bisher noch nicht. Es ist Aufgabe der Gemeinde, diese herauszufinden.	Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen. Er betrifft keine auf der Ebene der Bebauungsplanung zu berücksichtigenden Belange.	K
		42/12 Nutzungs- zweck	3) Auswirkungen auf die Infrastruktur Es geht bei einer möglichen Bebauung der Stammbahn nicht wie bei Errichtung im 19. Jahrhundert um eine kleine, eingleisige Bummelbahn, sondern möglicherweise um DB-Fernverkehr der mit hohen Geschwindigkeiten durch die Gemeinde donnert oder um Güterverkehr der wohl noch mehr Lärm verursacht. Die Nutzung für Fern- und Güterverkehr ist aus unserer Sicht nicht akzeptabel und stünde im Übrigen auch dem Flächennutzungsplan entgegen.	Zur Nutzung durch Fern- und Güterverkehr siehe Abwägungspunkt 42/8. Darüber hinaus ist festzustellen, dass auch der FNP dieser Nutzung nicht entgegenstehen kann, da er wie der Bebauungsplan den Nutzungszweck von planfestgestellten Flächen nicht weiter einschränken kann. Außerdem ist im FNP eine „Fläche für Bahnanlagen (Trassen-freihaltung)“ vermerkt. Eine Einschränkung hinsichtlich der Bahnnutzung ist nicht erfolgt.	N
		42/13 verkehrli- che Aus- wirkungen Regional- bahn	Eine Nutzung durch Regionalbahnen wird vermutlich die Anordnung von maximal einem Bahnhof bzw. Parkplatz nach sich ziehen, auf den sich der Verkehr konzentriert. Dort würden sich unweigerlich größere Verkehrsbündelungen durch Reisende ergeben und Kleinmachnow müsste ggf. als Durchgangsort zum Bahnhof dienen. Nach unserem Ermessen kann die Erhöhung des Verkehrsaufkommens in ganz Kleinmachnow kein erstrebenswertes Ziel für die Gemeinde sein. Ebenso wäre es denkbar, dass Kleinmachnow gar keinen Regionalbahnhof erhält. Vor diesem Hintergrund ist der Nutzen einer Regionalbahn für die Kleinmachnower Bürger fraglich. Eine Nutzung durch S-Bahnen wäre unter Umständen vorstellbar, sofern die erheblichen Bedenken zur Sicherheit, Verkehrsaufkommen, Lärmschutz und optischem Erhalt der Gesamtcharakteristik der Gemeinde berücksichtigt werden können.	Die Überlegungen zur Nutzung durch Regionalbahnen oder die S-Bahn werden zur Kenntnis genommen. Da die Pläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern nur Flächen von Bebauung freigehalten, haben sie weder Auswirkungen auf die Infrastruktur noch verkehrliche Auswirkungen. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, eine regionale und straßenunabhängige Anbindung Kleinmachnows aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz anzustreben. Angesichts der hohen Siedlungsdichte, der enormen Pendlerzahlen und der damit verbundenen Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch den motorisierten Individualverkehr, könnte eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn zu einer Entlastung auf diesen Straßen führen, zumal für die Gemeinde Kleinmachnow weitere Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Die in der vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragewirkung.	K, N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		42/14 Alternative Friedhofsbahn	nur 42, 45, 52: 4) Stadtplanerische Entwicklungen / Alternativen Aus unserer Sicht wäre es eher wichtig, den Süden Kleinmachnows bzw. die Region Stahnsdorf durch die S-Bahn anzubinden. Dies könnte durch den ebenfalls parallel diskutierten S-Bahn-Anschluss Stahnsdorf erreicht werden. Damit hätte auch der Süden Kleinmachnows guten Zugang zum S-Bahn-Netz. Der Norden von Kleinmachnow ist ohnehin bereits gut an das öffentliche Verkehrsnetz von Berlin angeschlossen. Eine weitere S-Bahn im Norden Kleinmachnows (Stammbahn) könnte unter Abwägung der Kosten parallel diskutiert werden. Da die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf weiter wächst, wäre eine möglichst weitmaschige Anbindung nötig. Die Bauleitpläne benachbarter Gemeinden sind aufeinander abzustimmen. Dabei können sich Gemeinden auch auf die ihnen durch Ziele der Raumordnung zugewiesenen Funktionen sowie auf Auswirkungen auf ihre zentralen Versorgungsbereiche berufen.“ (2 Abs.2 BauGB)	Der Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde hat in der jüngsten Vergangenheit die Trasse der ehemaligen Friedhofsbahn, die die Bahnverbindung nach Stahnsdorf herstellen würde, erworben, um auch für diese Bahnverbindung die Option für eine Wiederinbetriebnahme zu wahren. Von einem Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow durch Nutzung der Friedhofsbahn würde allerdings nur ein Teil der Bevölkerung Kleinmachnows profitieren, da die bevölkerungsreichsten Ortsteile weiterhin nicht direkt an den Bahnverkehr angebunden wären. Darüber hinaus muss sich nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will. Die Gemeinde möchte deshalb auch die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn durch die Bebauungspläne sichern. Die Streckenführung über die Stammbahntrasse wurde in den jüngsten Untersuchungen für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf als die Verbindung mit dem höchsten Nachfragepotenzial ermittelt. Hinsichtlich der geforderten Abstimmung mit den Nachbargemeinden, kann festgestellt werden, dass die Gemeinde Stahnsdorf in ihrer Stellungnahme zu den Bebauungsplan-Entwürfen die planungsrechtliche Sicherung der Stammbahntrasse ausdrücklich begrüßt hat.	K
		42/15 Nutzungszweck und Wohnqualität	5) Auswirkungen auf die Gesamtcharakteristik der Gemeinde Die Bürger, die in Kleinmachnow leben, lieben diese Gemeinde vermutlich für ihre Wohn- und Freizeitqualität sowie die Nähe zur Natur und die Lage zwischen Potsdam und Berlin. Wir sind der Auffassung, dass eine Regional- oder schlimmer noch Fern- oder Güterbahnverbindung zwischen Zehlendorf und Kleinmachnow diese Wohn- und Freizeitqualität teilweise drastisch mindern würde. Eine ausgiebige Bürgerbeteiligung in einem solch richtungsweisenden Bebauungsplanverfahren ist unbedingt notwendig.	Der Einwand ist unbegründet. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Zudem handelt es sich bei den Plangebieten um bereits gewidmete und planfestgestellte Flächen. Diese könnten von den Fachplanungsträgern, der Deutschen Bahn AG oder einem sonstigen Eisenbahnunternehmen, unabhängig von der kommunalen Planung zur Wiederherstellung der Stammbahn genutzt werden. Dazu ist allerdings eine erneute Planfeststellung erforderlich, die dann auch eine umfassende Bürgerbeteiligung beinhaltet. Wie bereits dargestellt kann der Nutzungszweck der planfestgestellten Flächen von der Gemeinde nicht weiter eingeschränkt werden. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung der Wohn- und Freizeitqualität der Gemeinde. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnows in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnnahverkehr in	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherung der Wohn- und Freizeitqualitäten der Gemeinde und gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten.	
		42/16 Auswirkungen auf die Umwelt	6) Auswirkungen auf die Umwelt - Radschnellweg Die Auswirkungen auf Umwelt und Natur sind ausgiebig zu untersuchen. Dies wurde bisher vernachlässigt.	Der Einwand ist unbegründet. Es wurden für die Bebauungsplänen jeweils Umweltprüfungen durchgeführt, deren Ergebnisse im Umweltbericht, der Teil der jeweiligen Bebauungsplanbegründung ist. Wenn die Einwender auf die Auswirkungen einer Bahnverbindung auf die Umwelt und Natur abzielen, so wurden diese tatsächlich nicht untersucht, da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“. Eine Untersuchung dieser Auswirkungen war daher nicht erforderlich. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so müssen dann selbstverständlich im Rahmen der erforderlichen Planfeststellung auch die Auswirkungen auf die Umwelt in einer Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht werden.	N
		42/17 Alternative Radschnellweg	An dieser Stelle möchten wir uns für den früher schon angedachten visionären Entwurf eines Radschnellwegs auf der ehemaligen Stammbahntrasse bis in die Berliner Innenstadt aussprechen. Das Fahrrad wird nach unserer Auffassung in der Zukunft als Verkehrsmittel stark an Bedeutung gewinnen, so dass ein solches Vorhaben infrastrukturpolitisch absolut zu begrüßen wäre. Das Fahrrad ist außerdem eines der wenigen Verkehrsmittel, das gänzlich ohne negative Umwelteinflüsse auskommt.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	N
43	31.03.17	43/1 Bedarf	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn (Potsdamer Bahn). Sie ist für die Verkehrserschließung nicht notwendig, da andere Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV bereitstehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Angesichts der hohen Siedlungsdichte, der enormen Pendlerzahlen und der damit verbundenen Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch den motorisierten Individualverkehr, könnte eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn zu einer Entlastung	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				auf diesen Straßen führen, zumal für die Gemeinde Kleinmachnow weitere Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Die in der vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragewirkung. Die Gemeinde möchte deshalb die Option zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn absichern und entgegenstehenden Entwicklungen ausschließen. Lediglich dies ist Gegenstand der Bebauungspläne. Es werden keine Bahnanlagen festgesetzt.	
44	30.03.17	44/1 Auswirkungen auf die Anwohner	Gegen den Bebauungsplan bringen wir folgende Einwände vor: 1. Der Bebauungsplan schafft die Grundlagen dafür, dass auf der Stammbahnstrecke eine Bahntrasse gebaut wird. Als Anwohner der Straße An der Stammbahn würden wir durch eine solche Bahnstrecke, sollte sie gebaut werden, geschädigt durch a. Lärm b. Gefahr für Leib und Leben insbesondere von spielenden Kindern c. eine erhebliche Wertminderung der Immobilie	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Zunächst ist klarzustellen, dass die Bebauungspläne nicht die Grundlage für den Bau einer Bahntrasse schaffen. Die Bebauungspläne halten lediglich die Trasse der bereits planfestgestellten und gewidmeten, lediglich stillliegenden Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen frei, um die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zu sichern. Aus den Bebauungsplänen resultieren deshalb weder Lärmbelastungen noch Gefahren für die Anwohner oder eine Wertminderung der Immobilie. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird und die Sicherheit der Anwohner gewährleistet wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		44/2 Nutzungszweck	2. Es ist vollkommen ungeklärt, wie die Trasse von der Bahn genutzt werden würde. Denkbar wäre Personenverkehr zur Entlastung der Stadtbahn auf einer Strecke Potsdam - Potsdamer Platz, wobei ein Haltepunkt in Kleinmachnow äußerst unwahrscheinlich wäre. Denkbar ist aber auch Güterverkehr, der die Lärmbelastung noch in die Nacht ausweiten würde.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren. Die Gemeinde wird sich aber nachdrücklich dafür einsetzen, dass die	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen, das die Strecke wieder in Betrieb nimmt, den im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen und nach den geltenden Standards notwendigen Lärmschutz gewährleistet. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Auch auf die Anordnung der Haltepunkte hat die Gemeinde letztendlich keinen direkten Einfluss, sich kann sich nur im Rahmen ihrer Möglichkeiten dafür einsetzen. Die jüngsten Untersuchungen, so auch die vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) durchgeführten Untersuchung für den Stadt-Umland-Verkehr sehen allerdings in Kleinmachnow mindestens einen Haltepunkt vor.	
		44/3 Auswirkungen Bahnhof	Auch der Bau eines Bahnhofs in oder für Kleinmachnow hätte negative Auswirkungen. Wo sollen die Parkplätze für Pendler entstehen? Der Parkplatz gegenüber dem Adam-Kuckhoff-Platz bietet allenfalls noch Platz für eine Erweiterung um 8-10 Stellplätze für PKW. Erheblicher Parkplatzsuchverkehr in der Wohngegend wäre die Folge.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber keine Inhalte der Bebauungspläne, da diese lediglich Flächen von baulichen Nutzungen freihalten, aber weder eine Bahnstrecke noch ergänzende Anlagen wie Bahnhöfe etc. festsetzen. Aus Sicht der Gemeinde ist allerdings die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn mit mehreren Haltepunkten in Kleinmachnow (Bereiche Europarc, Adam-Kuckhoff-Platz) erstrebenswert, um mit einer straßenunabhängigen Verkehrsanbindung die örtlichen und überörtlichen Straßen vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Wie die verkehrlichen Auswirkungen im Bereich der Haltepunkte sein werden, ist dabei von vielen Faktoren abhängig. Dabei spielt nicht nur von die Anzahl der Parkplätze eine Rolle, sondern auch die Qualität der Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, die Anbindung mit Fahrradwegen und das Angebot an Bike & Ride-Parkplätzen etc. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, wird die Gemeinde dies im Vorfeld ausreichend untersuchen lassen und die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Anwohner durch Ziel- und Quellverkehr an den Bahnhöfen treffen.	K
		44/4 Einfluss der Gemeinde	4. Weder auf die tatsächliche Nutzung der Bahnlinie noch auf den Bau des Bahnhofs hätte die Gemeinde Kleinmachnow Einfluss, denn der kann nur auf der Berliner Seite gebaut werden.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Es ist richtig, dass die Einflussmöglichkeiten der Gemeinde eingeschränkt sind und die Gemeinde letztendlich weder über die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn noch über die Nutzung die Strecke und die Haltepunkte entscheiden kann. Sie kann sich jedoch für eine bestimmte Lösung im Rahmen ihrer Möglichkeiten einsetzen.	K
		44/5 Lärmschutz- wand	5. Der Bau einer Lärmschutz-Wand ist durch den Bebauungsplan nicht gesichert.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Es ist nicht erforderlich, in den Bebauungsplänen eine Lärmschutzwand festzusetzen. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken ent-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				gegenstehenden baulichen Nutzungen frei. Erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg werden ggf. Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich. Die Gemeinde wird sich nachdrücklich dafür einsetzen, dass dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		44/6 verkehrliche Auswirkungen	6. Die Bahnlinie, die die Gemeinde mit dem Flächennutzungsplan befördern will, würde zu chaotischen Verkehrsverhältnissen führen. Bahnschranken würden die Verkehrsverbindungen zwischen Kleinmachnow und Berlin unterbrechen. Zu den Hauptverkehrszeiten würden schon kurze Schrankenschließungen zu Rückstaus durch den ganzen Ort führen. Das würde mit Lärm und Abgase und Bürger belasten. 7. Die regelmäßige Unterbrechung des Verkehrs auf der Straße durch Zugverkehr würde paradoxerweise die ÖPNV-Verbindungen nach Berlin erheblich verschlechtern. Gegenwärtig erreicht man von der Haltestelle An der Stammbahn mit dem Bus die S-Bahn Mexikoplatz in 5 Minuten, die U-Bahn Krumme Lanke in 8 Minuten. Künftig würde der Bus im innerörtlichen Stau stecken bleiben. Viele Autofahrer werden dann den Weg über die Autobahn wählen, die ÖPNV Nutzer hätten das Nachsehen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen, haben sie keine unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen. Diese hätte erst eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn, die jedoch nicht Gegenstand der Bebauungspläne ist. Nichtsdestotrotz.. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn kommen, die aber nicht in die Verantwortlichkeit der Gemeinde fällt – die Gemeinde kann lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme durch die Freihaltung der Bahnflächen sichern – hätte dies sicherlich erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Gemeinde. Wie diese aussähen, ist dabei von vielen Faktoren abhängig, wie beispielsweise von der Art und Anzahl der Haltepunkte, den Taktzeiten und -frequenzen, dem Angebot an Park & Ride-Parkplätzen, der Ausgestaltung von Kreuzungsbauwerken etc. Es ist daher nicht möglich, diese Auswirkungen zu prognostizieren und zu bewerten. Nichtsdestotrotz sieht die Gemeinde in der Wiederinbetriebnahme einer straßenunabhängigen Verkehrsanbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Es kann davon ausgegangen werden, dass vor allem Pendler durch ein entsprechendes Angebot zu einem Umsteigen vom Pkw auf die Bahn bewegt werden können. Diese Nachfragewirkung wird durch Untersuchungen in der jüngsten Vergangenheit belegt. Dies würde zu einer Entlastung der örtlichen und überörtlichen Verkehrsnetze führen.	N
		44/7 Radschnellweg	Die Formulierung, dass die Flächen von baulichen Anlagen frei zu halten seien, sollte dahingehend korrigiert werden, dass zumindest die (temporäre) Anlage eines Radschnellweges möglich bleibt. Kleinmachnow sollte versuchen, seine Planungen an die Berlins anschlussfähig zu halten. Der Zwischenstandbericht „Radschnellverbindungen im Berliner Stadtgebiet“ der Senatsverwaltung für	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Umwelt, Verkehr und Klimaschutz vom Februar 2017 sieht für die Stammbahnstrecke auf Berliner Seite eine Machbarkeitsbewertung ohne weitere Voraussetzungen vor. Es ist unerklärlich, warum die Gemeinde dieses innovative und umweltfreundliche Verkehrsvorhaben mit dem Bebauungsplan zu verhindern sucht.	Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	
47	29.03.17	47/1 Beeinträchtigungen der Sommerfeldsiedlung	mit diesem Schreiben nehmen wir die Möglichkeit wahr unseren Einspruch gegen den o.g. Bebauungsplanentwurf einzulegen. Begründung des Einspruchs: 1. Unser Haus und das Gartenhaus sind bei Errichtung der Sommerfeldsiedlung nicht wie heute auf einem Fundament errichtet, welches Stein auf Stein gemauert wurde, sondern auf einem geschüttetem Fundament. Bei Erschütterungen, die durch die Bahntrasse entstehen würden, werden die Gebäude sehr stark in ihrer Substanz beschädigt. Wer kommt dafür auf? 2. aus brandschutztechnischer Sicht: gibt es bei Errichtung der Bahntrasse einen Zugang für die Feuerwehr zu den Reihenhäusern von dieser hinteren Seite zur Brandbekämpfung? 3. wer kommt für die Wertminderung der Häuser auf, wenn es bei den Banken um eine Anschlussfinanzierung geht? 4. wer ist verantwortlich für den Schallschutz? Die Schlafzimmer sind zur Seite der Bahntrasse gebaut.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Sie sichern damit die derzeitige Situation. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Bei den Flächen außerdem um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen. Dementsprechend kann auch nicht die Gemeinde die Potsdamer Stammbahn wieder in Betrieb nehmen, sondern nur die Deutsche Bahn oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen. Dies ist auch zurzeit schon unabhängig von den Bebauungsplänen möglich. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so ist aufgrund der Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung auf jeden Fall ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. In diesem Rahmen sind dann auch die konkreten Auswirkungen eines Bahnbetriebs auf die bestehende Bebauung zu berücksichtigen. Dies betrifft sowohl den Lärmschutz als auch den Schutz vor Erschütterungen und den Brandschutz. Die Gemeinde wird sich im Fall einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Brandschutz, Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. In welchem Umfang dabei auch Entschädigungen gezahlt werden müssen, ist zu prüfen.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		47/2 Natur- und Arten- schutz	5. Kleinmachnow legt so viel wert auf Umweltschutz. An der Stammbahn darf man nicht mehr auf der Grünfläche parken, das Laub auf der Grünfläche darf erst im Frühjahr zusammengeharkt werden, damit Tiere im Überwintern können. Sollte die Trasse gebaut werden, müssten hunderte von Bäumen und Sträuchern gefällt werden. Wo sollen die Tiere hin?	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen. Die Begründungen werden ergänzt. Die Gemeinde unterstützt für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn die Forderungen nach einer ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, einschließlich der Belange des besonderen Artenschutzes im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Da die Bebauungspläne keine Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereiten, da sie lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen festsetzen, ist es zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, sich über das in den Umweltberichten bereits erfolgte Maß hinaus mit den Belangen des Natur- und Artenschutzes zu befassen.	K, B
		47/3 Alternative Wander- weg	Sollte aus dem alten Grenzstreifen nicht ein Wanderweg gemacht werden? Ähnlich dem des Bannwaldes?!?	Der Anregung wird nicht gefolgt. Bei den Plangebietsflächen handelt es sich um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Die Flächen bieten daher die idealen Voraussetzungen, um für die Gemeinde Kleinmachnow eine schienen-gebundene Anbindung zu realisieren. Angesichts der hohen Siedlungsdichte, der enormen Pendlerzahlen und der damit verbundenen Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch den motorisierten Individualverkehr, könnte eine derartige straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn zu einer Entlastung auf diesen Straßen führen, zumal für die Gemeinde Kleinmachnow weitere Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Die in der vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragerwirkung. Die Gemeinde möchte deshalb die Option zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn absichern und entgegenstehenden Entwicklungen ausschließen. Lediglich dies ist Gegenstand der Bebauungspläne. Der teilweise im Bereich der Bahntrasse bestehende Wanderweg wird durch die Festsetzungen der Bebauungspläne nicht angetastet. Er soll aber auch nicht explizit erhalten werden, zumal der offizielle Berliner Mauerweg weitgehend parallel verläuft.	N
48	31.03.17	48/1 Grünzug	Widerspruch Die Fassung des vorliegenden B-Plan ist in dieser Form abzulehnen. Begründung: Die Aussagen verweisen nur auf eine Reaktivierung der Stammbahn hin.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Zielstellung der Bebauungspläne ist es, die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen freizuhalten, um die Option für eine Reaktivierung der Bahnstrecke zu erhalten. Diese Aussage ist dementsprechend in den Begründungen zu den Bebauungsplänen so erhalten. Der	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Ein Erhalt des Grünzuges beispielsweise ist in diesem Bereich noch nicht mal erwähnt!	Erhalt des derzeit in diesem Bereich vorhandenen Grünzugs kann folglich nicht gleichzeitig Zielstellung sein.	
		48/2 Nutzungszweck	Hinzu kommen handwerkliche Fehler, auf Grund ungenügender Recherchearbeit, die sich im Wesentlichen auf Nostalgie, Zeitungsartikel und einer Bürgerinitiative, stützen. Im Detail: 1. Bei der hier „zu sichernden Fläche“ d.h. Stammbahntrasse im B-Plan mit einer Breite von 50m sowie der Bezeichnung „Eisenbahnstrecke“ ist die Nutzung auch zu Güterverkehrszwecken und Fernbahnstrecke, siehe Bebauungsplanentwurf KLM-BP-048-b III.1. (S.28) offen und könnte viereleisig ausgebaut werden.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Fern- und Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren.	N
		48/3 Bedeutung für den ÖPNV	2. Die Trasse der Stammbahn berührt Kleinmachnow bis auf das im B-Plan benannte Gebiet, im Vergleich zur gesamten Strecke, nur in einem kleinen, geringen Umfang. Für den ÖPNV der Gemeinde somit bedeutungslos.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne halten lediglich die Stammbahntrasse von baulichen Nutzungen frei, um die <u>Option</u> für eine Wiederinbetriebnahme der Bahn zu wahren. Welche Bedeutung die Stammbahn für den ÖPNV der Gemeinde spielen könnte, ist von vielen Faktoren abhängig; dass sie eine Bedeutung haben könnte, ist durch unterschiedlichen Untersuchungen belegt. Für die Bebauungspläne ist dies aber letztendlich irrelevant, da Gegenstand der Bebauungspläne nur die Trassenfreihaltung und keine wie auch immer geartete Bahnverbindung ist. Es soll aber weiterhin die Chance auf eine Wiederherstellung der Stammbahnverbindung bestehen. Die Entscheidung darüber fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern in die des Bundes und der Länder. Es kann davon ausgegangen werden, dass diese die Bahnverbindung nicht aus Nostalgiegründen wiederherstellen, sondern nur auf der Grundlage umfassender verkehrlicher und wirtschaftlicher Untersuchungen, wie sie aktuell bereits erfolgen.	N
		48/4 Region	Falsch ist die Aussage, dass es sich um eine Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf handelt. „ (Zitat Amtsblatt Nr. 3 vom 15.02.2017, zum B-Planentwurf).	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der Stammbahn zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betref-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				fen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Die Gemeinde sieht keine Veranlassung, die entsprechenden Aussagen in den Begründungen zu ändern.	
		48/5 Fahrgast- potenziale	3. Kleinmachnow leistet nur einen unwesentlichen Beitrag an Fahrgastzahlen für die Stammbahn und für Stahnsdorf und Teltow tendiert diese Fahrgastzahl gegen Null. Dies belegen die drei zitierten Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (NKU, Aufgabenstellung zur S-Bahn, Korridoruntersuchung 2016). Zudem sind dies ÖPNV Nutzer aus dem vorhanden ÖPNV Angebot. (also Umverteilung) Die erwähnten älteren Menschen spielen hierbei eine noch untergeordnete Rolle. A l l e , die Zug fahren möchten, haben erstmal den Weg z u m Bahnhof, ob in Dreilinden, Düppel oder Zehlendorf. An allen Stationen wird es jedoch keinen Halt für einen Zustieg geben.	siehe Abwägungspunkt 48/3	N
		48/6 Bauboom	4. Die Wachstumsrate der Bevölkerung der Gemeinde liegt bis 2030 bei ca. 5% (?). Somit ist auch erkennbar, dass der Bauboom in Kleinmachnow abgeschlossen ist.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Unabhängig von der künftigen Bevölkerungsentwicklung führt die aktuellen Bevölkerungszahl in Verbindung mit der hohen Zahl der Pendler bereits heute zu erheblichen Belastungen der inner- und überörtlichen Straßen. Die Gemeinde möchte daher die <u>Option</u> für eine Wiederherstellung der Stammbahnverbindung wahren, da diese als straßenunabhängige Verbindung möglicherweise zu einer Entlastung beitragen kann. Sie hält aus diesem Grund die Stammbahntrasse von Bahnbetriebzwecken entgegenstehenden Entwicklungen frei. Nichts anderes ist Gegenstand der Bebauungspläne.	N
		48/7 Anbindung Europarc	Für den Europark existiert die Busverbindung 620 nach Wannsee oder zur Waldschänke/ Teltow, die sich dem tatsächlichen effektiven Bedarf angepasst hat.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Da die Bebauungspläne lediglich die Stammbahntrasse von Bahnbetriebzwecken entgegenstehenden Nutzungen freihalten, aber keine Festsetzungen zu einem künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke treffen - dies liegt auch gar nicht in der Macht der Gemeinde - ist es nicht erforderlich, Aussagen zur verkehrlichen Bedeutung für einzelne potenzielle Haltepunkte zu treffen. Dies wäre auch gar nicht möglich, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängt.	K
		48/8 Friedhofsbahn / S 25	5. In der Expertise gibt es keine Hinweise auf eine r e g i o n a l e Entwicklung. Kleinmachnow zählt zum Regionalverband Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf. Dort wurde (2006) in der Rangfolge beschlossen, dass an erster Stelle, bei entsprechendem Bedarf, das Augenmerk auf die S-Bahn zwischen Teltow und Stahnsdorf und in der weiteren Entwicklung bis nach Wannsee zu legen ist. Dies ist auch in Kleinmachnow 2016 nochmals bekräftigt worden. 5.1 Nur die Verlängerung der S25 ist für R e g i o n von Bedeutung.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne stehen einer Verlängerung der S 25 und einer möglichen Wiederinbetriebnahme der Friedhofsbahn nicht entgegen. Es wird an keiner Stelle der Begründung die Bedeutung der Friedhofsbahn in Frage gestellt. Die Bedeutung, die die Gemeinde dieser Verbindung bemisst, zeigt sich auch darin, dass sie die Trasse kürzlich erworben hat. Die Trasse der Friedhofsbahn ist aber nicht Gegenstand der Bebauungspläne.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		48/9 Fahrgast- aufkom- men Ber- lin- Potsdam	5.2 Fraglich, ob die Stammbahn ein eventuell auftretendes Fahrgastaufkommen zwischen Potsdam und Berlin löst. Dafür wäre jedoch Kleinmachnow n i c h t zuständig.	Der Aussage wird zugestimmt. Die Gemeinde ist weder für das Fahrgastaufkommen zwischen Potsdam und Berlin noch für den Bau einer Bahnverbindung zuständig. Dies ist auch nicht Gegenstand der Bebauungspläne.	K
		48/10 verkehrli- che Aus- wirkungen	6. Durch das Festhalten an dem Bau der Stammbahn, erhöht sich unweigerlich der vielfach schon vorhandene, kritisierte Durchgangsverkehr durch Kleinmachnow. Mit dem Bau der S-Bahnvariante Teltow/ Stahnsdorf hingegen wird diese Zunahme des Durchgangsverkehrs jedoch ausgeschlossen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne haben keine unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen, da sie lediglich die Trasse der Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freihalten. Die Bebauungspläne stehen dem Bau der S-Bahnvarianten Teltow / Stahnsdorf nicht entgegen.	N
		48/11 Auswir- kungen auf den sons- tigen ÖPNV	Alternativen zu eventuellen Busangeboten alle 10 Minuten etc. zum Bahnhof an der Stammbahntrasse bringen nichts, wenn der RE/RB-Takt nur alle 60/30 Minuten beträgt. Zudem wird es zu einer Korrektur/ Rücknahme des derzeit, hervorragend funktionierenden TKS-Bussystems geben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne haben keine unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen, da sie lediglich die Trasse der Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freihalten. Es ist deshalb auch nicht erforderlich über mögliche Auswirkungen einer Bahnverbindung auf das bestehende TKS-Bussystem zu spekulieren.	N
		48/12 aktuelle Bahnhofs- anbindung	7. Es wurde versäumt, Angaben auf das vorhandene, exzellente Verkehrsangeboten der Gemeinde hin zuweisen, um an einen Bahnhof mit Schienenanbindung zu gelangen. Es stehen alleine per Bus sechs Möglichkeiten, ohne Umsteigen, zur Verfügung. Dies in einer akzeptablen Zeit von 12- 14 Minuten. (Wannsee, Teltow, Mexicoplatz, Oskar- Helene-Heim, Zehlendorf, Krumme Lanke) Ergänzend gibt es eine sehr gut funktionierende Verbindung nach Potsdam par 601 oder X1, die an den Wochenenden mit zusätzlichen Fahrten ausbaufähig ist. Dazu gesellt sich der Bus X10 und 184 in unmittelbarer Nähe in Richtung Berlin.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist richtig, dass das ÖPNV-Angebot für die Gemeinde und die Region in den vergangenen Jahren bereits deutlich verbessert wurde. Das Angebot in der Gemeinde ist allerdings ausnahmslos straßengebunden. Die Gemeinde möchte daher die Option auch für die Wiederinbetriebnahme einer straßenunabhängigen, schienengebunden Verbindung wahren, vor allem da diese Verbindungen bereits bestanden und die Trassen noch existieren. Nichts anderes erfolgt mit den Bebauungsplänen.	N
		48/13 Fahrgast- aufkom- men Ber- lin- Potsdam	8. Auch eine S-Bahn von Griebnitzsee über die Trasse der ehemaligen Stammbahn löst das eventuell erhöhte zukünftige Fahrgastaufkommen Potsdam-Berlin-Potsdam n i c h t . Der S-Bahnchef Herr Buchner sieht derzeit nach Pressebericht noch nicht mal Bedarf für diese Relation. Hierzu wäre der z w e i g l e i s i g e Ausbau zwischen den Bahnhöfen Griebnitzsee und Potsdam, so wie die Querung der Fernbahntrasse im Bereich Griebnitzsee erforderlich. Berlin hat im Koalitionsvertrag den zweigleisigen Ausbau der S-Bahn zwischen Wannsee und Griebnitzsee zu stehen. Das Land	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da die Bebauungspläne lediglich die Stammbahntrasse von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freihalten, aber keine Festsetzungen zu einem künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke treffen - dies liegt auch gar nicht in der Macht der Gemeinde - ist es nicht erforderlich, Aussagen zu verkehrlichen Auswirkungen für die Verbindung Potsdam-Berlin-Potsdam zu treffen. Dies wäre auch gar nicht möglich, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängt.	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Brandenburg baut mit Investitionsgeldern derzeit bis Babelsberg, so dass der Abschnitt nur noch zwischen Babelsberg und Griebnitzsee mit finanziellen Mitteln zu unterlegen ist. Mit dieser Lösung ist ein 5 Minuten Takt (plus 4500- 5000 Fahrgäste a Stunde zusätzlich) in zwei verschiedenen Richtungen von Potsdam nach Berlin möglich (S1 Zehlendorf Potsdamer Platz..., S7 Grunewald- Westkreuz....)		
		48/14 Beschluss BVV Steglitz- Zehlendorf	9. Der zitierte Beschluss der BW Steglitz -Zehlendorf basiert nicht auf einer technisch, kostenseitig akzeptablen Umsetzbarkeit. Begründung siehe vorstehende Anmerkung im Punkt 8 <i>Durchgängiger zweigleisiger Ausbau Potsdam-Wannsee, Querung Fernbahn...</i>	Dem Einwand wird nicht gefolgt. In den Begründungen wird lediglich erwähnt, dass es einen Beschluss der BVV Steglitz-Zehlendorf gibt, sich für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn einzusetzen.	N
		48/15 Entlastung Stadtbahn	10. Der unter „8“ genannte Lösungsansatz (S-Bahn) zur Entlastung der Stadtbahnferntrasse ist auch kostengünstiger, somit volkswirtschaftlich effektiver, als die Reaktivierung der Stammbahntrasse. Eine weitere Alternativen bietet sich in der Nutzung der „Bankierstrasse“, parallel zur S1 für einen RE/RB, wie im B-Plan erwähnt . Der Knoten Wannsee bleibt erhalten. Noch kann jedoch die Stadtbahntrasse zwei zusätzliche Fahrten pro Stunde des RB21/22 auffangen. Der Bedarf ist derzeit nur im Berufsverkehr vorhanden.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Da die Bebauungspläne lediglich die Stammbahntrasse von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freihalten, ist es nicht erforderlich sich mit Lösungsansätzen für die Entlastung der Stadtbahnferntrasse auseinanderzusetzen.	K
		48/16 Zuständigkeit	11. Die Deutsche Bahn AG bzw. der genannte Privatbahnbetreiber muss entscheiden, ob eine unwirtschaftliche Nostalgiestrecke betrieben werden soll oder ob die wirtschaftlichen Gesichtspunkte in den Vordergrund gestellt werden. Dies ist n i c h t Angelegenheit von Kleinmachnow.	Der Aussage wird zugestimmt. Die Gemeinde entscheidet nicht über eine Bahnverbindung. Dazu hat sie auch gar nicht die Befugnis. Mit den Bebauungsplänen werde deshalb auch lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freigehalten, um die Option für eine Bahnverbindung zu erhalten.	K
		48/17 Wirtschaftlichkeit	Wirtschaftlich gelingt dieser Betrieb nur mit einem zweigleisigen Trassenbetrieb oder durch „Schönrechnen“. Auf jeden Fall bedeutet dies schon erwähnter Personenfernverkehr u n d Güterverkehr . Das Eisenbahnbundesamt gab hierzu den entsprechenden Hinweis. Bekannte Interessenvertretungen haben sich bereits angeschlossen. Eine Verbindung zum Güterbahnhof Seddinsee in Griebnitzsee oder die Reaktivierung der Rampe in Schöneberg sollte dabei nur eine untergeordnete Rolle spielen, so wie Flüsterbremsen (!). (Der Südring ist in Kürze funktionstüchtig)	Die Einschätzungen zur Wirtschaftlichkeit einer Stammbahnverbindung werden zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde entscheidet nicht über die Aufnahme einer Bahnverbindung. Dies ist auch nicht Inhalt der Bebauungspläne. Diese halten lediglich die Trasse der Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Entwicklungen frei.	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		48/18 Deutschlandtakt / Havarieangebote	12. Der ins Spiel gebrachte Deutschlandtakt aus Westrichtung (Magdeburg, Hannover...) wird erst dann noch sinnvoller, wenn der B E R direkt über den Außenring angebunden wird. Dies bringt sehr viel Zeitersparnis für Reisende mit sich, die nicht mehr den Umweg über die Stadtbahn nehmen müssen (Zeitersparnis über 30 Minuten). 13. Eventuelle Havarieangebote, die die Stammbahn begründen, gibt es ebenfalls über die Anhalter oder Dresdner Bahn, über die Achse Spandau oder den gesamten Außenring.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde führt in ihren Bebauungsplan-Begründungen weder einen Deutschlandtakt noch Havarieangebote als Argumente für die Freihaltung der Stammbahntrasse an.	N
		48/19 Wald	14. Die zu rodende Waldfläche spielt bei der Reaktivierung der Stammbahn eine sekundäre Rolle. Er interessiert schlicht weg nicht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist richtig, dass es sich bei Teilen der Plangebiete um Wald handelt. Durch die Festsetzungen der Bebauungspläne - Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen - werden jedoch keine Waldflächen in Anspruch genommen. Dies wird erst bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse, die jedoch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fällt, geschehen. Die Umwandlung von Wald in eine andere Nutzungsart ist dann in Abstimmung mit der unteren Forstbehörde auszugleichen.	N
		48/20 Naturschutzbereich Parforceheide	Dieses Gebiet gehört in den sensiblen Naturschutzbereich Parforceheide.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Tatsache ist, dass die Bebauungspläne lediglich Flächen von Bebauung freihalten. Es gibt mit Ausnahme der Regelungen zur Zulässigkeit von Einfriedungen in den Plangebieten KLM-BP-048-d und -048-e keine weiteren Festsetzungen. Die Umsetzung der Planung hat deshalb lediglich weiterhin die Freihaltung von baulichen Anlagen zur Folge. Diese Freihaltung ist nicht mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Aus diesem Grund steht die Planung auch nicht im Konflikt mit dem Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“. Wenn es durch die Deutsche Bahn AG oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen wieder zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn käme, müssen dann auch die Belange des Naturschutzes berücksichtigt werden. Als das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ 1997 unter Schutz gestellt wurde, bestand die Trasse der Stammbahn allerdings bereits seit vielen Jahrzehnten. Die Unterschutzstellung erfolgte also zeitlich nachgeordnet. Dies berücksichtigt die Verordnung, indem sie die ordnungsgemäße Unterhaltung der rechtmäßig bestehenden Anlagen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege für weiterhin zulässig erklärt. Es ist dabei jedoch das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde herzustellen. Auch die Aspekte des Artenschutzes müssten bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung angemessen berücksichtigt werden. Die Gemeinde unterstützt ausdrücklich die Forderungen nach einer	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur- und Landschaftsschutzes, einschließlich der Belange des besonderen Artenschutzes im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		48/21 Flächensicherung	Mit dem vorliegenden B Plan entsteht der Eindruck, dass nur die betreffenden Flächen durch die Gemeinde gesichert werden und dahingehend keine negativen Stellungnahmen der Behördenbeteiligung zu erwarten sind.	Der Eindruck ist richtig. Es werden nur die entsprechenden Flächen gesichert, indem die von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen freigehalten werden. Es gab deshalb auch keine negativen Stellungnahmen der Behörden.	K
		48/22 Planfeststellung	Laut Punkt I.2.1 (S.5) und III.3.2.2 (S.34) im B-Plan-Entwurf KLM-BP-048-b handelt es sich um planfestgestellte Bahnanlagen, das bedeutet, es folgt ggf. kein weiteres Planfeststellungsverfahren, da die Flächen nie entwidmet wurden. Die Deutsche Bahn könnte die Nutzung entsprechend jederzeit aufnehmen. Zitat: „Sämtliche Flurstücke befinden sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Nach Angabe der Deutschen Bahn AG handelt es sich um planfestgestellte und gewidmete Bahnanlagen.“	Die Befürchtungen sind unbegründet. Gemäß § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ist nicht nur für die erstmalige Errichtung, sondern auch für die wesentliche Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung müssten Änderungen in einem Umfang erfolgen, die eine erneute Planfeststellung erfordern. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung.	N
49	21.03.17	49/1 Rechtssicherheit	Wir begrüßen die Initiative, für mehr Rechtssicherheit der Anlieger "An der Stammbahn". Seit 25 Jahre fühle ich mich als Eigentümerin des Grundstücks Hausnummer 17, durch die widersprüchlichen Aussagen von der Gemeinde, der Politik und der DB verunsichert.	Kenntnisnahme.	K
		49/2 Nutzungszweck	Trotzdem erheben wir Einspruch gegen den Ausbau einer geplanten Stammbahn-Bahn, nach *Plan-B-Entwurf, weil in diesem zwar von ÖPNV die Rede ist (und damit wohl S-Bahn- und Regionalverkehr gemeint ist), Fern- und Güterverkehr, sowie Schwertransporte auf den Gleisen aber nicht explizit ausgeschlossen sind.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		49/3 Anbindung Region	Zudem wirft der Plan für uns noch zu viele Fragen auf, u.a. welche Rolle die DB als Eigentümerin des Geländes dabei spielt. Das Argument einer S-Bahntrasse, für eine "bessere Anbindung der Bewohner der Region", ist aus unserer Sicht völlig unerheblich, schon auf Grund der geografischen Lage, (die meisten Bewohner der Region wohnen fern ab).	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der Stammbahn verläuft zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Die Gemeinde sieht keine Veranlassung, die entsprechenden Aussagen in den Begründungen zu ändern.	N
		49/4 Auswirkungen Güter- / Fernverkehr	Bei Güter- oder Fernverkehr, wären für die Bewohner Kleinmachnows nur Nachteile in Kauf zu nehmen, wie: starke Lärmbelastung, Verkehrsbeeinträchtigungen durch jahrelange Baustellen und immense Kosten. Transparenz über eine zukünftige Belastung durch Lärm, Verkehrsführung, Kosten, u.v.m. ist aus unserer Sicht nicht gegeben.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Aus den Festsetzungen der Bebauungspläne resultieren folglich unmittelbar keine Belastungen für die Anwohner. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben. Letztendlich liegt die Entscheidung darüber aber nicht bei der Gemeinde, sondern beim Bund bzw. den Ländern Brandenburg und Berlin. Eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist wegen des Rechtscharakters der Flächen auch unabhängig von den Bebauungsplänen möglich. Diese sollen lediglich für den Fall eines Verkaufs durch die Deutsche Bahn AG und einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken eine baulichen Entwicklung verhindern. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird und Belastungen für die Anwohner durch Baustellen etc. minimiert werden. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
		49/5 Auswir-	Wir sehen noch ein anderes gravierendes Problem: Die alten Fachwerkhäuser der Sommerfeldsiedlung haben z.T. kein	Der Einwand wird zur Kenntnis genommen. Die Begründungen werden ergänzt.	K, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		kungen auf Bausubstanz	Fundament (im klassische Sinne). Auf Grund der sehr harten Erdbodenbeschaffenheit (Lehm/Ton), konnten die Häuser "nur" auf dünne Betondecken gebaut werden. Die Mauern sind bis zum ersten Stock "geschüttet" (loses Baumaterial), zwischen den Holzbalken. Wir können zukünftigem Bahnverkehr niemals zustimmen, ohne vorher die Bausubstanz des Hauses und die zu erwartende Bodenerschütterung durch unabhängige Statiker berechnen zu lassen und sicherzustellen, dass nötige Maßnahmen zur Erhaltung und Sicherung der Immobilie gewährleistet werden.	Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen, sichern lediglich die derzeitige Situation. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Es kann auch nicht die Gemeinde die Potsdamer Stammbahn wieder in Betrieb nehmen, sondern nur die Deutsche Bahn oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen. Dies ist auch zurzeit schon unabhängig von den Bebauungsplänen möglich, da es sich um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so ist aufgrund der Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung allerdings ein erneutes Planfeststellungsverfahren durchzuführen. In diesem Rahmen sind dann auch die konkreten Auswirkungen eines Bahnbetriebs auf die bestehende Bebauung zu ermitteln und zu berücksichtigen. Die Gemeinde wird sich im Fall einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Schutz ihrer Immobilie im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		49/6 alternative Trassen-nutzung	Alternativ bevorzugen wir die Bahn-Trasse als Naherholungsmöglichkeit (Wander- oder Fahrradweg) und Chance für einen "Mauer-Gedenk-Weg". Mit einer Bahntrasse wäre wieder ein sichtbares Zeichen unserer gemeinsamen jüngsten Teilungsgeschichte verschwunden und die Möglichkeit vertan, den nächsten Generationen die Jahre der Trennung deutlicher, erlebbar vor Augen zu führen.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Bei den Plangebietsflächen handelt es sich um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Die Flächen bieten daher die idealen Voraussetzungen, um für die Gemeinde Kleinmachnow eine schienen-gebundene Anbindung zu realisieren. Angesichts der hohen Siedlungsdichte, der enormen Pendlerzahlen und der damit verbundenen Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch den motorisierten Individualverkehr, könnte eine derartige straßenunabhängige Verkehrsanbindung wie die Potsdamer Stammbahn zu einer Entlastung auf diesen Straßen führen, zumal für die Gemeinde Kleinmachnow weitere Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind. Die in der vergangenen Jahren für den Korridor Berlin - Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf durchgeführten Untersuchungen und Nachfrageprognosen belegen eine Nachfragerwirkung. Die Gemeinde möchte deshalb die Option zur Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn absichern und entgegenstehenden Entwicklungen ausschließen. Lediglich dies ist Gegenstand der Bebauungspläne. Der teilweise im Bereich der Bahntrasse bestehende Wanderweg wird durch die Festsetzungen der Bebauungspläne nicht ange-tastet. Er soll aber auch nicht explizit erhalten werden, zumal der offizielle Berliner Mauerweg weitgehend parallel verläuft.	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		49/7 Bürgerinitiativen	PS: Auf Seite 31 wird eine Bürgerinitiative "pro Stammbahn" erwähnt. Die fast gleich alte Bürgerinitiative gegen die Stammbahn, findet dagegen keine Erwähnung! Wir bitten um entsprechende Bearbeitung.	Der Bitte wird gefolgt. In die Begründungen wird ein entsprechender Hinweis auf die Bürgerinitiative gegen die Stammbahn aufgenommen.	B
50	o. Datum	50/1	Im öffentlich ausgelegten B/Plan/Entwurf wird die Nutzung der Flurstücke für einen Eisenbahnbetreiber gesichert. Es ist fraglich, ob unsere Region mit einer Schnellbahn und Güterverkehr überhaupt erschlossen wird, da neunzig Prozent der Züge wegen zu geringem Verkehrsaufkommen Tag und Nacht mit hohem Lärmpegel ohne Halt durchfahren werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Vermutung, dass es sich bei einem künftigen Bahnbetrieb um Schnellbahnen und Güterverkehr handeln wird, ist rein spekulativ. In den in der jüngsten Vergangenheit durchgeführten Nachfrageprognosen, wurden insbesondere für Varianten der S-Bahn-Verlängerung zwischen Zehlendorf und Potsdam über den Europarc Dreilinden große Nachfragesteigerungen prognostiziert. Es ist deshalb davon auszugehen, dass diese Fahrgastpotenziale, unter anderem im Gewerbegebiet Europarc Dreilinden, auch genutzt werden. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	N, B
		50/3 Schallschutz	Ich befürchte eine erhebliche Lärmbelästigung durch den Bahnbetrieb, die ich so nicht hinnehmen kann und es gibt keine Festsetzung zum aktiven Schallschutz.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Da die Bebauungspläne keine Bahnanlagen festsetzen, sondern lediglich Flächen, die von baulichen Anlagen freizuhalten sind, sind zum jetzigen Zeitpunkt auch keine Festsetzungen zum Lärmschutz erforderlich. Es werden dementsprechend auch keine Aussagen zur Art eines potenziellen Lärmschutzes getroffen. Im Falle einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn unterstützt die Gemeinde ausdrücklich die berechtigten Forderungen der Anwohner nach einem ausreichenden Lärmschutz. Zu der Frage, welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und sinnvoll sind, können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen gemacht werden, da dies in hohem Maße von der Art des Bahnverkehrs etc. abhängt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein Passus aufgenommen, in dem sich die Gemeinde nachdrücklich dafür ausspricht, dass bei einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird.	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		50/4 Querungen	Ebenso ist die Überquerung der Straßenausfahrten für Kleinmachnow noch in keinster Weise geklärt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnlagen fest, sondern halten lediglich Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb getroffen und folglich auch nicht über die Art und Weise der Querung von bestehenden Straßen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg.	N
		50/5 LSG, Wald und Fauna	Eine Bahntrasse würde auch das LSG zerschneiden. Der Wald und die Tiere würden verschwinden. Der Lebensraum für alle Tiere würde deutlich kleiner. Die Gemeinde wirbt mit dem Grundsatz: Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die B-Plan-Entwürfe ignorieren nicht die gemeindeeigenen Grundsätze. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In diesem Rahmen würden auch die Belange des Naturschutzes Berücksichtigung finden. Als das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ 1997 unter Schutz gestellt wurde, bestand die Trasse der Stammbahn bereits seit vielen Jahrzehnten. Die Unterschutzstellung erfolgte also zeitlich nachgeordnet. Dies berücksichtigt die Verordnung, indem sie die ordnungsgemäße Unterhaltung der rechtmäßig bestehenden Anlagen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege für weiterhin zulässig erklärt. Allerdings ist dabei das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde herzustellen. Auch die Aspekte des Artenschutzes müssten bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung angemessen berücksichtigt werden. Ebenso müsste die Deutsche Bahn oder ein anderes Eisenbahnunternehmen die Eingriffe in den Waldbestand ausgleichen. Die Gemeinde wird sich nachdrücklich für eine angemessene Berücksichtigung dieser Belange einsetzen. Obwohl die Bebauungspläne keine Bahnflächen festsetzen ist es jedoch letztendlich Zielstellung, dass die Stammbahnverbindung wiederhergestellt wird. Dies steht nicht im Widerspruch zu den kommunalen Grundsätzen, da es sich um eine bestehende Bahntrasse handelt, die lediglich reaktiviert werden soll.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		50/6 Rechtsverletzungen	Somit widerspreche ich den ausgelegten B-Plan-Entwürfen, insbesondere dem mir als Anwohner massiv betreffenden KLM-BP-048-b "Potsdamer Stammbahn, nördlich Dreilinden", denn es werden elementare Rechte von Mensch, Natur und Umwelt verletzt.	Der Einwand ist unbegründet. Die Bebauungspläne - einschließlich des besonders von den Einwendenden besonders hervorgehobenen Bebauungsplans KLM-BP-048-b - halten lediglich Flächen von Bebauung frei. Dadurch werden weder Mensch noch Natur oder Umwelt in ihren Rechten verletzt.	Z
51	30.03.17	51/1 Erforderlichkeit	Einspruch gegen Entwürfe der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Bahn,...“ 1. Die Flächen des B-Plans liegen im Außenbereich (geregelt durch § 35 „Bauen im Außenbereich“) und sind bereits im Flächennutzungsplan als Bahnfläche deklariert. Es ist nicht nachvollziehbar einen B-Plan für einen Außenbereich - komplette Stammbahntrasse - zu entwerfen, in dem dann steht, dass der Außenbereich nicht bebaut werden darf (bzw. entsprechend § 35) außer...? Die offenen Einfriedungen betreffen nur die Wohngrundstücke An der Stammbahn 11 bis 159.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde möchte mit den Bebauungspläne die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Nutzungen und baulichen Anlagen freihalten, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn möglicherweise erschweren oder gar unmöglich machen würden. Die Lage der Plangebietsflächen im planungsrechtlichen Außenbereich gewährleistet dies nicht hinreichend: Wenn die Bahn die Flächen veräußert, wie sie dies mit den Flächen der Friedhofsbahn getan hat, kann ein neuer Eigentümer die Freistellung von Bahnbetriebszwecken beantragen. Die Freistellung beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, sodass danach auch eine Nutzung und / oder Bebauung möglich wäre. Auch die Darstellung im Flächennutzungsplan als Fläche für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung) steht einer bahnfremden Nutzung dann nicht mehr zwingend entgegen. Die Genehmigungsbehörde könnte nämlich im Fall einer Veräußerung der Flächen die Auffassung vertreten, dass die Darstellung als Fläche für Bahnanlagen im Falle einer Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken überholt ist und daher ein mögliches Vorhaben nicht mehr im Widerspruch zu den Darstellungen des FNP steht. Dass eine FNP-Darstellung durch die tatsächliche Entwicklung überholt sein kann, ist in der Rechtsprechung wiederholt so entschieden worden. Dieses Risiko möchte die Gemeinde daher durch die Aufstellung der Bebauungspläne ausschließen. Auch zukünftige Entwicklungen dürfen grundsätzlich zum Anlass für Planungen genommen werden. Laut herrschender Rechtsprechung fehlt es auch nicht an der Erforderlichkeit eines Bebauungsplans, wenn dieser (lediglich) dazu dient, den bestehenden planungsrechtlichen Zustand festzuschreiben. Für die von der Bahn verpachteten Flächen ergab sich darüber hinaus das Erfordernis, die Errichtung von Einfriedungen zu reglementieren, was mit entsprechenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen KLM-BP-048-d und -048-e erfolgt.	N
		51/2 Zweck Bahntrasse	2. Die Zweckentsprechung der Bahntrasse „Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf“ ist irreführend. Durch diese Trasse werden die Orte Teltow und Stahnsdorf nicht erschlossen, da diese Orte nicht einmal tangiert werden, lediglich das nördliche	Der Einwand ist unbegründet. Die Bebauungspläne setzen keine Zweckbestimmung für die Bahntrasse fest. Soweit die Begründung den Hinweis auf die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf enthält, so erfolgt dies immer im Zusam-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Kleinmachnow.	menhang mit einer entsprechenden Abbildung der Region. Dies ist nicht irreführend. Wie den entsprechenden Abbildungen in der Begründung (z. B. Übersicht der Bahntrassen in Abb. 1) zu entnehmen ist, verläuft die Trasse der Stammbahn zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr.	
		51/3 Trinkwasserschutz	3. Die "weitere Schutzzone" Zone III des Trinkwasserschutzgebietes Kleinmachnow liegt im Bereich der Trassenführung. Bahnkörper werden regelmäßig mit Pestiziden behandelt. Diese können über das Erdreich ins Trinkwasser gelangen und damit das Trinkwasser belasten. Es ist unverständlich, dass dies in der Abwägung der Interessen der Gemeinde Kleinmachnow bzw. TKS keinen Schutz findet. Der Fall Güterverkehr mit Havarie ist nicht berücksichtigt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahntrasse fest, sondern halten lediglich Flächen von baulichen Anlagen frei. Dadurch wird kein Eingriff in das Trinkwasser vorbereitet. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke kommen, worüber aber nicht die Gemeinde entscheidet, sondern allein der Bund bzw. die Länder Berlin und Brandenburg, wird sich die Gemeinde im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einen angemessenen Schutz des Wasserreserven im Wasserschutzgebiet einsetzen.	N
		51/4 Nutzungszweck	4. Personen-Nahverkehr, der nicht eindeutig als S-Bahn-Verkehr deklariert ist, bedeutet, Regional-Zugverkehr ist möglich oder wird sogar favorisiert. Auf einer Regionalbahnstrecke können auch Fern- und Güterzüge fahren. Ein Ausschluss von Güterzügen zu bestimmen, ist laut EBA (Eisenbahnbundesamt) nicht zulässig und liegt nicht in der Hoheit der Gemeinde Kleinmachnow.	Dem Einwand kann nicht gefolgt werden. Wie die Einwendende richtig feststellt, ist es der Gemeinde nicht möglich, den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen so festzusetzen, dass Güterverkehr ausgeschlossen, denn es handelt sich bei den Flächen in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Diese sind daher der kommunalen Planung nur eingeschränkt zugänglich. Die Gemeinde kann deshalb nicht die Nutzung auf bestimmte Arten des Eisenbahnbetriebs beschränken. Dies ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eindeutig klargestellt worden. Die Gemeinde musste daher auch den noch in den Vorentwürfen der Bebauungspläne festgesetzten Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Trasse S- / Regionalbahn“ ändern. Die Gemeinde ist sich der Problematiken bewusst, die unter Umständen mit einer Inanspruchnahme der Trasse für den Güterverkehr verbunden sind. Sie hat jedoch nicht die rechtlichen Möglichkeiten, diesen auszuschließen oder Auflagen zu formulieren.	N
		51/5 Schallschutz	5. Ebenso kann es nicht im Interesse der Gemeinde sein, den Ort weiter mit Lärm zu belasten. Es ist jetzt schon laut durch die Autobahn und Fluglärm und eine erhebliche Zunahme des Fluglärms nach Eröffnung des BER ist zu erwarten. Die Lärmaktionspläne haben somit ihr Ziel offenbar verfehlt. Schallschutzwände stehen bereits an der Autobahn, also auf der	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Die Gemeinde kann keine Bahnanlagen planen oder in	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Westseite der Gemeinde. Eine weitere Schallschutzwand auf der Nordseite ist dringend erforderlich, wenn die Stammbahntrasse als Fernbahn oder Regionalbahn betrieben werden soll. Diese trägt nicht zur Verschönerung der Gemeinde bei und kanalisiert Verkehr (durch wenige Verbindungswege in Richtung Norden und Westen auch für Fußgänger und Radfahrer). Schallschutzfenster erhöhen nicht die Lebensqualität, wenn der Aufenthaltswert im Freien derart verschlechtert wird. Der ursprüngliche Charakter der Gemeinde geht somit verloren.	Betrieb nehmen. Dies ist den Eisenbahnunternehmen vorbehalten. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich mit einer Schienenanbindung die Wohnqualität in der Gemeinde Kleinmachnow weiter verbessern wird, da Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagert würde. Da die Gemeinde derzeit nicht über eine straßenunabhängige Verkehrsanbindung verfügt, wird sämtlicher Verkehr über die Straßen abgewickelt. Dies führt in Teilen der Gemeinde zu erheblichen Belastungen durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Eine Anbindung Kleinmachnows an den Bahnverkehr würde deshalb allgemein zu einer Entlastung der Umwelt führen und nicht zu zusätzlichen Belastungen. Es kann allerdings nicht ausgeschlossen werden, dass es lokal zu zusätzlichen Lärmbelastungen kommen würde. Die Gemeinde wird sich allerdings nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird, sodass es nicht zu wesentlichen Beeinträchtigungen der Wohnqualität in der Nähe der Bahntrasse kommt. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Zu der Frage, welche Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und sinnvoll sind, können zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen gemacht werden, da dies in hohem Maße von der Art des Bahnverkehrs etc. abhängt.	
53	30.03.17	53/1 Lärm- schutz / Wohnqua- lität	Ich möchte hiermit gegen obigen Planungsentwurf aus folgenden Gründen Einspruch einlegen. Durch den Bau einer Bahnverbindung, die direkt an ein dicht besiedeltes Wohngebiet angrenzt - der Abstand zu vielen Häusern würde unter 10 Metern liegen, ergäbe sich eine unzumutbare Lärmbelastung. Insbesondere, wenn nicht nur Nahpersonenverkehr, sondern auch Fernverkehr oder Güterverkehr über die Strecke geleitet werden, was im Planungsentwurf nicht ausgeschlossen wird. Da mein Haus ebenfalls in unmittelbarer Nähe der Bahntrasse liegen würde, würde meine Wohnqualität erheblich beeinträchtigt, durch Lärmbelastung ist eine gesundheitliche Gefährdung nicht auszuschließen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, kann die Deutsche Bahn oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen unabhängig von den Bebauungsplänen die Bahnverbindung wiederherstellen. Wo in diesem Fall die Bahngleise verlaufen würden - die planfestgestellten Flächen erstrecken sich in einer Tiefe von mindestens 50 m - ist offen; es ist jedoch nicht anzunehmen, dass die Gleise in einer Entfernung von 10 m zu den Häusern verlaufen werden. Unabhängig davon muss aber eine künftiger Eisenbahnbetreiber dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rah-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				men der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. Die Schwelle der Gesundheitsgefährdung darf dabei selbstverständlich nicht überschritten werden. Dafür wird sich auch die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen. Nicht möglich ist es der Gemeinde, den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen weiter einzuschränken und beispielsweise Güter- und Fernverkehr für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Trasse auszuschließen, da die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen kann, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	
		53/2 Schallschutz	Die Lärmbelästigung würde den ganzen Norden Kleinmachnows betreffen, nicht nur die direkten Anlieger. Die bestehenden Lärmquellen Autobahn/A115, Flugroute Verkehrsflugzeuge/Schönefeld und Flugroute Verkehrsflugzeuge/Tegel, Sportflugzeuge auf niedriger Höhe sowie die Güterzüge der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee stellen bereits eine große Lärmbelastung für den Ort dar. Wenn zusätzlich eine mehrspurige Bahnstrecke in Dammlage, d.h. ca. 2-3m über dem Geländeniveau, errichtet wird, dann wird sich der Schall über ganz Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow, Wannsee, Zehlendorf ausbreiten. Gerade zu Nachtzeiten wird dann der Güterverkehr für die gesamte Region eine deutliche Belastung darstellen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhaltenen Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Damit haben sie auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Eine Festsetzung von Maßnahmen zum Schallschutz ist deshalb nicht erforderlich. Dies wäre darüber hinaus zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es bislang weder Entscheidungen zum Art des Bahnbetriebs noch nähere Informationen zur Ausführung der Bahnanlagen gibt. Dies fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern die der Deutschen Bahn AG oder eines anderen Eisenbahnunternehmens. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erhebli-	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				chen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnnahverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes und der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten.	
		53/3 Alternative Friedhofsbahn	Ein geplanter Ausbau der S-Bahnstrecke (ehem. Friedhofsbahn) als Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow sollte reichen. Hierzu sind auch schon Kosten in Form von Planungskosten (siehe Machbarkeitsstudie vom 12.12.2016, DB Engineering & Consulting GmbH) und Kosten zum Erwerb aller betreffenden Grundstücke dieser Friedhofsbahntrasse durch die drei Gemeinden/TKS entstanden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Von einem Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow durch Nutzung der Friedhofsbahn würde zwar ein Teil der Bevölkerung Kleinmachnows profitieren, die bevölkerungsreichsten Ortsteile wären jedoch weiterhin nicht an den Bahnverkehr angebunden. Darüber hinaus muss sich nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnunternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will. Die Gemeinde möchte deshalb auch die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn durch die Bebauungspläne sichern. Die Streckenführung über die Stammbahntrasse wurde in den jüngsten Untersuchungen für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf als die Verbindung mit dem höchsten Nachfragepotenzial ermittelt.	N
		53/4 Immobilienwert	2. Der Wert meiner Immobilie würde wegen der unmittelbaren Nähe einer Bahntrasse erheblich sinken. Der finanzielle Wert meines Haus ist Teil meiner Alterssicherung, die durch den Bau einer Bahntrasse gefährdet wäre.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Zunächst ist klarzustellen, dass die Bebauungspläne nicht die Grundlage für den Bau einer Bahntrasse schaffen. Die Bebauungspläne halten lediglich die Trasse der bereits planfestgestellten und gewidmeten, lediglich zur Zeit stillliegenden Stammbahn von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen frei, um die Option für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern. Aus den Bebauungsplänen resultiert deshalb keine Wertminderung der Immobilie. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so sind im Rahmen des dann erforderlichen Planfeststellungsverfahrens auch die Belange der Anwohner angemessen zu berücksichtigen. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. In den Begründungen wird dieser Aspekt ergänzt.	N, B
		53/6 Orts- und Land-	3. Die Trasse müsste in erhebliche Höhe gelegt werden, da auch die Autobahn überbrückt werden müsste. Das bedeutet, dass eine Lärmschutzmauer mindestens 10 Meter hoch sein müsste, was in	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Zur Höhenlage einer künftigen Stammbahnverbindung gibt es bislang keine Aussagen; die Begründungen zu den Bebauungsplänen enthal-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		schaftsbild	hohem Maße das Landschaftsbild verändert. Die Sommerfeldsiedlung ist eine historische Wohnanlage, für die Sanierung der Häuser bestehen hohe Auflagen, damit das homogene äußeres Erscheinungsbild der Siedlung erhalten bleibt. Wie lässt sich das mit dem Bau einer Bahntrasse mit 10 Meter hoher Lärmschutzmauer vereinbaren ?	ten dementsprechend keine Aussagen dazu, da sie auch lediglich die Flächen der Stammbahntrasse von Bebauung freihalten. Diese wird erst im Rahmen der erneuten Planfeststellung, die aufgrund der Änderungen gegenüber der bestehenden Planfeststellung für die Wiederinbetriebnahme erforderlich wird, festgelegt. Im Rahmen dieses Verfahrens sind dann auch die Auswirkungen der Trasse und gegebenenfalls erforderlicher Lärmschutzbauten auf das Orts- und Landschaftsbild zu berücksichtigen sein.	
		53/7 Auswirkungen Bahnhof	4. Um eine Schaffung einer neuen Bahnverbindung als Anbindung an das Berliner öffentliche Verkehrsnetz und nach Potsdam für die Kleinmachnower Bürger attraktiv zu machen, müsste ein zusätzlicher Bahnhof im Norden Kleinmachnows errichtet werden, am wahrscheinlichsten am jetzigen Marktplatz an der Karl-Marx-Strasse. Das würde das Verkehrsaufkommen auf der Karl-Marx-Strasse weiter verstärken und zu einer weiteren Lärmbelästigung führen. Es besteht nicht genügend freie Fläche, um ausreichend Parkplätze für Park & Ride zu bauen und die Autos würden in den engen Straßen der Sommerfeldsiedlung abgestellt werden, was die Verkehrs- und Parksituation erheblich verschlechtern würde. Bereits jetzt ist an Markttagen am Wochenende die Stammbahn zu zugeparkt, dass eine verkehrsgefährdende Situation besteht.	Die Bedenken werden zur Kenntnis genommen, betreffen aber keine Inhalte der Bebauungspläne, da diese lediglich Flächen von baulichen Nutzungen freihalten, aber weder eine Bahnstrecke noch ergänzende Anlagen wie Bahnhöfe etc. festsetzen. Aus Sicht der Gemeinde ist allerdings die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn mit mehreren Haltepunkten in Kleinmachnow (Bereiche Europarc, Adam-Kuckhoff-Platz) erstrebenswert, um mit einer straßenunabhängigen Verkehrsanbindung die örtlichen und überörtlichen Straßen vom motorisierten Verkehr zu entlasten. Wie die verkehrlichen Auswirkungen im Bereich der Haltepunkte sein werden, ist dabei von vielen Faktoren abhängig. Dabei spielt nicht nur von die Anzahl der Parkplätze eine Rolle, sondern auch die Qualität der Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, die Anbindung mit Fahrradwegen und das Angebot an Bike & Ride-Parkplätzen etc. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, wird die Gemeinde dies im Vorfeld ausreichend untersuchen lassen und die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Anwohner durch Ziel- und Quellverkehr an den Bahnhöfen treffen.	K, N
		53/8 Nutzen	5. Es ist nicht zu erkennen, welchen Nutzen eine Fernverkehrsstrecke mit Geschwindigkeiten von 120km/h (nach Auskunft der Deutschen Bahn) entlang der gesamten nördlichen Ortsgrenze für Kleinmachnow hat. Ein Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Wannsee bis Steglitz ist möglich, kostengünstiger und schonender für Natur und Umwelt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Zielstellung der Kommune im Rahmen dieser Bauleitplanung ist es nicht, dass die Potsdamer (Stamm-)Bahn als Fernbahnstrecke wiederhergestellt wird, sondern dass die Option für eine Wiederherstellung der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr dauerhaft erhalten bleibt. Eine regionale und straßenunabhängige Anbindung der Gemeinde, aber auch der Nachbarkommunen Teltow und Stahnsdorf an das Schienennetz soll dauerhaft möglich bleiben. In den Begründungen wird dieser Aspekt deutlicher hervorgehoben.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Die Einflussmöglichkeit der Gemeinde ist aber letztendlich begrenzt, da sie weder über die Wiederinbetriebnahme der Strecke noch über die Art des Bahnverkehrs entscheiden kann. Entscheidungen darüber fallen allein in die Zuständigkeit des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Gemeinde entscheidet auch nicht über mögliche alternative Strecken. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.	
		53/9 LSG Wald	6. Eine Bahntrasse würde die Nacherholungsgebiete wie der Wald nördlich der Stammbahn und das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ zerstören. Auf der Internetseite der Gemeinde wird folgendem Grundsatz geworben, Zitat: „Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht, sofern dies mit dem Schutzanspruch vereinbar ist. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht.“. Zitat: „Das im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ liegende Gelände soll sensibel parkartig entwickelt werden. Die Wegeführung ist auf bestimmte Ziele, wie Hakeburg, Ufer des Machnower Sees, Spandauer Teich auszurichten, um eine weitere Zerschneidung geschlossener Waldgebiete zu vermeiden. Markante Altbäume sollen frei gestellt werden.“ Diese gemeindeeigenen Grundsätze werden mit dem B-Plan Entwurf ignoriert.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Die B-Plan-Entwürfe ignorieren nicht die gemeindeeigenen Grundsätze. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Teil des Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. In diesem Rahmen würden auch die Belange des Naturschutzes Berücksichtigung finden. Als das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ 1997 unter Schutz gestellt wurde, bestand die Trasse der Stammbahn allerdings bereits seit vielen Jahrzehnten. Die Unterschutzstellung erfolgte also zeitlich nachgeordnet. Dies berücksichtigt die Verordnung, indem sie die ordnungsgemäße Unterhaltung der rechtmäßig bestehenden Anlagen einschließlich der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege für weiterhin zulässig erklärt. Allerdings ist dabei das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde herzustellen. Auch die Aspekte des Artenschutzes müssten bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnverbindung angemessen berücksichtigt werden. Ebenso müsste die Deutsche Bahn oder ein anderes Eisenbahnunternehmen die Eingriffe in den Waldbestand ausgleichen. Die Gemeinde wird sich nachdrücklich für eine angemessene Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft einsetzen. Obwohl die Bebauungspläne keine Bahnflächen festsetzen ist es je-	Z

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				doch letztendlich Zielstellung, dass die Stammbahnverbindung wiederhergestellt wird. Dies steht nicht im Widerspruch zu den kommunalen Grundsätzen, da es sich um eine bestehende Bahntrasse handelt, die lediglich reaktiviert werden soll.	
		53/10 Wasserschutzgebiet	7. In der Stellungnahme der Wasserbehörde vom 12.02.2016 wird festgestellt, dass zum KLM-BP-048-c „Potsdamer Stammbahn, nördlich Europarc“ in der Flur 1, sich die Flurstücke 233/, 233/2, 233/3, 238, 239, 2187, 2198, 2190, 4278, 4287 im Wasserschutzgebiet befinden. Zum KLM-BP-048-d „Potsdamer Stammbahn, nördlich Musikerviertel“ befindet sich der gesamte Geltungsbereich im Wasserschutzgebiet. Ebenfalls im Wasserschutzgebiet befindet sich zum KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld“ in der Flur 8 das Flurstück 2. Diese Wasserreserven müssen sensibel behandelt werden und dürfen nicht beeinträchtigt werden.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne stehen nicht im Widerspruch zum festgesetzten Wasserschutzgebiet, da die betroffenen Bebauungspläne keine Eingriffe in dieses Gebiet vorbereiten. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahnstrecke kommen, worüber aber nicht die Gemeinde entscheidet, wird sich die Gemeinde im Rahmen ihrer rechtlichen Möglichkeiten für einen angemessenen Schutz des Wasserreserven im Wasserschutzgebiet einsetzen.	N
		53/11 gesunde Wohnverhältnisse	Unter Einbeziehung des Gesetzgebers ist unter §1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB bei der Aufstellung der Bauleitpläne insbesondere die Abwägung gesunder Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Demnach gibt es einen deutlichen Konflikt zwischen Bahn-, Autobahn- und Fluglärm und den gesetzlich zu berücksichtigenden gesunden Wohnverhältnissen. In Summe ist davon auszugehen, dass die dann existierenden Werte die gesetzlichen Grenzwerte deutlich überschreiten werden. Siehe auch Bundesimmissionsschutzgesetz §3 (BimSchG). Die Gemeinde Kleinmachnow als eine der kinderreichsten Gemeinden Deutschlands sollte hier eine besondere Verantwortung tragen.	Der Einwand ist unbegründet. Die Begründungen werden ergänzt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz nach den aktuell geltenden Standards eingehalten werden. Diese Aussage wird zusätzlich in die Begründungen aufgenommen.	N, B

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		53/12 Rechtsverletzungen	Fazit zu den o.g. Bebauungsplanentwürfen: Ich widerspreche den ausgelegten B-Plan-Entwürfen, insbesondere dem uns als Anwohner massiv betreffenden KLM-BP-048-b „Potsdamer Stammbahn, nördlich Dreilinden“, denn es werden elementare Rechte von Mensch, Natur und Umwelt verletzt, nur dafür: „...dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf nutzt.“ (Zitat Amtsblatt Nr. 3 vom 15.02.2017, zum B-Planentwurf).	Der Einwand ist unbegründet. Die Bebauungspläne - einschließlich des besonders von den Einwohnenden besonders hervorgehobenen Bebauungsplans KLM-BP-048-b - halten lediglich Flächen von Bebauung frei. Dadurch werden weder Mensch noch Natur oder Umwelt in ihren Rechten verletzt.	N
55	31.03.17	55/1 Lärmschutz	hiermit lege ich Widerspruch gegen o.g. Bebauungsplanentwurf ein. Meines Erachtens ist der Lärmschutz nicht genügend berücksichtigt. Den anliegenden Grundstücke sind zuwenig geschützt.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzung von von Bebauung freizuhaltenen Fläche mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“ lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Dies wäre auch gar nicht möglich, da die Parameter eines künftigen Bahnbetriebs noch gar nicht bekannt sind. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	N, B
56	o. Datum	56/1 Lärmschutz	Hiermit erheben wir gegen den o. g. Bebauungsplanentwurf einen Rechtsbehelf ein. <u>Begründung:</u> Wir befürchten - erhebliche Lärmbelästigung	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzung von von Bebauung freizuhaltenen Fläche mit dem Nutzungszweck „zukünftige Bahnanlagen“ lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es ist deshalb auch nicht erforderlich, Festsetzungen zum Lärmschutz zu treffen. Dies wäre auch gar nicht möglich, da die Parameter eines künftigen Bahnbetriebs noch gar nicht bekannt sind. Sollte es durch die Deutsche Bahn oder einen sonstigen Träger zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, so wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und	N, B

Gemeinde Kleinmachnow

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		56/2 Naherholungsmöglichkeiten	- Wegfall von Naherholungsmöglichkeiten	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne für lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen festsetzen, gehen durch die Planung keine Naherholungsmöglichkeiten verloren. Die Bebauungspläne sichern lediglich die Option für eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn. Die planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, erstrecken sich schon seit Jahrzehnten auf die nun teilweise als Naherholungsgebiet genutzten Flächen. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Eisenbahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von den Bebauungsplänen die Bahnverbindung wiederherstellen. Aufgrund der erheblichen Änderungen gegenüber der planfestgestellten Trasse ist dazu im Vorfeld ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich. Dies wurde von der Deutschen Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Nichtsdestotrotz unterstützt die Gemeinde aber diese Bestrebungen, angesichts der hohen Pendlerzahlen und der daraus resultierenden Straßenverkehrsbelastungen die Möglichkeiten straßenunabhängigen Verkehrsanbindung der Gemeinde zu sichern. Dabei muss in Kauf genommen werden, dass dabei möglicherweise in geringem Umfang Naherholungsmöglichkeiten verloren gehen. Da die Trasse nur eine maximale Breite von 50 m einnehmen wird, geht das Naherholungsgebiet, das eine wesentlich größere Fläche umfasst, nicht verloren.	N
		56/3 verkehrliche Auswirkungen	- erhebliches Verkehrsaufkommen durch „Parkplatzsuche“	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Festsetzungen der Bebauungspläne führen zu keiner Veränderung der Verkehrsströme, da lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen festgesetzt werden. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn kommen, die aber nicht in die Verantwortlichkeit der Gemeinde fällt - die Gemeinde kann lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme durch die Freihaltung der Bahnflächen sichern - hätte dies sicherlich erhebliche Auswirkungen auf die Verkehrsströme in der Gemeinde. Wie die verkehrlichen Auswirkungen im Bereich der Haltepunkte sein werden, ist dabei von vielen Faktoren abhängig. Dabei spielt nicht nur von der Anzahl der Parkplätze eine Rolle, sondern auch die Qualität der Verknüpfung mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, die Anbindung mit Fahrradwegen und das Angebot an Bike & Ride-Parkplätzen etc. Sollte es zu einer Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kommen, wird die Gemeinde dies im Vorfeld ausreichend	N

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				untersuchen lassen und die notwendigen Maßnahmen zur Vermeidung von Belastungen der Anwohner durch Ziel- und Quellverkehr an den Bahnhöfen treffen.	
		56/4	- Zuwege nach Berlin werden drastisch reduziert	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne haben keine Auswirkungen auf die Zuwege nach Berlin, da lediglich von Bebauung freizuhaltende Flächen festgesetzt werden. Wie und wo bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Querungen und Zuwege nach Berlin realisiert werden, fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde.	N
		56/5 Fahrrad-schnellweg	- Wir wollen den Platz für den Radschnellweg	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	N
		56/6 Auswirkungen Ortsbild	Sowohl die S7 als auch die S1 sind bereits per Fahrrad in 15 Minuten erreichbar, warum soll eine weitere Infrastrukturmaßnahme das Bild von Kleinmachnow zerstören?	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Herstellung von neuen Bahnanlagen ist nicht Gegenstand der Bebauungspläne. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten lediglich die Trasse der stillliegenden Stammbahn von baulichen Anlagen frei. Damit wird die Option für einen möglichen Wiederaufbau dieser historischen Bahnverbindung durch die Deutsche Bahn oder ein anderes Eisenbahnunternehmen erhalten. Es geht nicht um neue Bahnverbindungen, sondern um die Reaktivierung der bereits vorhandenen Stammbahntrasse. Es ist richtig, dass sich dann - bei einer Reaktivierung der Stammbahn, nicht jedoch bei einer Umsetzung des Bebauungsplans, der lediglich die Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen, festsetzt - auch das Ortsbild verändern wird. Diese Auswirkungen auf das Ortsbild sind jedoch nicht den Festsetzungen der Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e anzulasten. Über die Wiederinbetriebnahme der Stamm-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				bahnverbindung entscheidet letztendlich nicht die Gemeinde. Nichtsdestotrotz spricht sich die Gemeinde für die Reaktivierung der Stammbahn aus, da diese straßenunabhängige Verkehrsverbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Gerade bei Regenwetter und im Winter sind viele Pendler nicht bereit, längere Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Es gilt daher, diese Wege zu minimieren, um ein Umsteigeverhalten vom Pkw auf den ÖPNV zu erzielen. Die Auswirkungen auf das Ortsbild sind dabei nicht zu vermeiden.	
57	31.03.17	57/1 Zugang Berliner Forsten	hiermit lege ich Widerspruch gegen o.g. Bebauungsplanentwurf ein. Meines Erachtens wird durch die Trasse einen wichtigen Zugang zu einem Naherholungsgebiet, den Berliner Forsten nicht mehr möglich sein.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Die Bebauungspläne haben deshalb auch keine Auswirkungen auf die Zuwege nach Berlin. Wie und wo bei einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Querungen und Zuwege nach Berlin realisiert werden, fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde.	N
		57/2 verkehrliche Auswirkungen	Berlin und Kleinmachnow sind nur durch zwei Straßen miteinander verbunden. Es wird ein Verkehrschaos entstehen, wenn der gesamte Verkehr von und nach Berlin sich durch zwei Bahnübergänge zwängen wird.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen keine Bahnanlagen fest, sondern halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Entscheidungen darüber und auch Fragen der konkreten Ausbildung der Strecke und der Querungen fallen nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde. Die möglichen Auswirkungen von Querungen auf den Straßenverkehr sind nicht nur von der Art dieser Querungen, sondern auch von den Taktfrequenzen des Bahnverkehrs etc. abhängig und können deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden und wären rein spekulativ. Außerdem sind auch die Auswirkungen einer Bahnverbindung auf das Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Auch diese können allerdings zum jetzigen Zeitpunkt nicht prognostiziert werden, da sie von vielfältigen Faktoren abhängig sind.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
58	31.03.17	58/1 Trennwirkung der Trasse	hiermit lege ich Widerspruch gegen o.g. Bebauungsplanentwurf ein. Die Abtrennung, die durch die Trasse erfolgt ist nicht hinzunehmen und überflüssig.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten durch die getroffenen Festsetzungen lediglich die bereits existierende Trasse der Potsdamer Stammbahn von Bebauung und einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Stammbahn entgegenstehenden Entwicklungen und Nutzungen frei. Dadurch wird keine neue Trennung geschaffen. Es wird noch keine Entscheidung über einen künftigen Bahnbetrieb auf dieser Strecke getroffen. Entscheidungen darüber fallen auch nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen. Trotzdem spricht sich die Gemeinde ausdrücklich für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als straßenunabhängige Verkehrsverbindung aus, da diese Verbindung eine wichtige Voraussetzung für Entlastung der Hauptverkehrsstraßen vom motorisierten Individualverkehr ist, vor allem angesichts der hohen Pendlerzahlen. Die Trennwirkung, die eine solche Trasse voraussichtlich haben wird, ist dabei nicht zu vermeiden.	N
		58/2 Alternative	Man könnte die schon jetzt bestehende S Bahn Verbindung zwischen Potsdam und Berlin nutzen. In weiten Teilen ist genügend Platz um sie zweigleisig auszubauen. Es gibt den Platz.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne KLM-BP-048-a bis -048-e halten die Flächen in ihren Geltungsbereichen lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen frei. Weitergehende Festsetzungen sind aufgrund des Rechtscharakters der Flächen (planfestgestellte Flächen) nicht möglich. Entscheidungen über eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn fallen allein in die Zuständigkeit des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Gemeinde entscheidet auch nicht über mögliche alternative Strecken. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen.	N
59.1-59.47	30.03.17	59/1 Sachverhalt	1. Sachverhalt Die Anwohner zu 1. bis 22. sind Eigentümer der von ihnen bewohnten Grundstücke im Ortsteil Dreilinden von Kleinmachnow. Die Anwohner zu 40. bis 43. bewohnen jeweils als Mieter ein Haus, das auf einem Grundstück im Ortsteil Dreilinden von Kleinmachnow gelogen ist. Die Anwohner zu 44. sind Pächter des Grundstücks Tannengrund 4 im Ortsteil Dreilinden von Kleinmachnow Die An-	Die Hinweise zum Sachverhalt werden zur Kenntnis genommen.	K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			wohner zu 23. bis 38. sind Eigentümer der von ihnen bewohnten Grundstücke in Kleinmachnow. Die Anwohner zu 45. sind Eigentümer des Grundstücks An der Stammbahn 207 in Kleinmachnow, Die Anwohnerin zu 39. ist Eigentümerin des von ihr bewohnten Grundstücks Königsweg 222 b in Berlin. Sämtliche dieser Grundstücke befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Geltungsbereich der Bebauungspläne, die Grundstücke der Anwohner 23 bis 32 sowie 45 grenzen sogar daran. Der Ortsteil Dreilinden wird von der A 115 und den Streckenführungen der ehemaligen Stammbahn Potsdam und der Friedhofsbahn buchstäblich „eingekreist“. Nach dem hier in Rede stehenden Entwurf der Bebauungspläne sollen die im Geltungsbereich der Bebauungspläne liegenden Flächen als von Bebauung freizuhaltende Flächen mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ festgesetzt werden. Im Rahmen der frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 1 BauGB haben die Anwohner zu 2. bereits ihre Bedenken zu den Belangen des Lärmschutzes vorgetragen. Ihre Einwendungen wurden durch die Gemeinde aber bislang nicht berücksichtigt. Nun hat die Gemeinde nach § 3 Abs. 2 BauGB die Entwürfe der Bebauungspläne öffentlich ausgelegt. Die Auslegungsfrist endet am 31.03.2017.		
			2. Einwendungen gegen den Bebauungsplan Die Anwohner zu 1. bis 45. machen die folgenden Einwendungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB gegen den Entwurf der Bebauungspläne geltend. 2.1 Fehlende Planungsbefugnis wegen fehlender Erforderlichkeit Die Bauleitplanung rechtfertigt sich - wie jede hoheitliche Planung - nicht bereits aus sich heraus. Als hoheitliche Maßnahme setzt die Bauleitplanung vielmehr eine Planungsbefugnis des gemeindlichen Plangebers voraus. Die Planungsbefugnis ist nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für den jeweils konkreten Planungsfall im Einzelnen rechtfertigungsbedürftig, vgl. beck-online, BauGB § 1 Rn. 89 mit umfänglichen Rechtsprechungsnachweisen. Erst dieses Verfahrensfundament der erforderlichen Planrechtfertigung vermittelt für die konkret anstehende Planung den „planungs-eröffnenden Charakter“, vgl. Hoppe; in Hoppe/Bönker/Grotefels, Öffentliches Baurecht 4. Aufl. 2010. § 7 Rn. 14. Fehlt die Planrechtfertigung, ist der Planungsträger erst gar nicht		

Lfd. Nr.	Schreben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		59/2 Regelungs- gehalt	zur konkreten Planung befugt: die dennoch ohne Planungsbefugnis getroffene Planentscheidung wäre fehlerhaft. Die Gemeinde darf von ihrer Planungsbefugnis nur dann Gebrauch machen, wenn dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist (§ 1 Abs. 3, Satz 3 BauGB). Aus der in § 1 Abs. 3, Satz 1 BauGB enthaltenen Planungspflicht folgt somit umgekehrt ein Verbot zur Aufstellung von Bauleitplänen, wenn deren Erforderlichkeit nicht gegeben ist; es fehlt dann an der Planungsbefugnis, vgl. so z.B. VGH München vom 23.12.1998-28 N 98.1675, BauR 2000, 79. Der Gemeinde Kleinmachnow fehlt die Planungsbefugnis für die vorbezeichneten Bebauungsplanaufstellungsverfahren, denn es mangelt diesen Bebauungsplänen an der Erforderlichkeit im Sinne des § 1 Abs. 3, Satz 1 BauGB als strikt bindendes Recht. Das zeigt sich insbesondere an folgenden Gesichtspunkten: 2.1.1 Fehlender Regelungsgehalt Die zentrale (und in den Bebauungsplanaufstellungsverfahren 048-a bis 048-c alleinige) Festsetzung in den Entwürfen der textlichen Bebauungspläne jeweils zu 71ff. II der fünf Bebauungspläne „regelt“ die von Bebauung freizuhaltenen Flächen mit der Nutzung <i>zukünftige Bahnanlagen</i> verbunden mit dem Verbot bzw. der Unzulässigkeit von baulichen Anlagen jeglicher Art. Diese textliche „Festsetzung“ besteht lediglich darin, dass sie den schon auf einer anderen Rechtsebene auf der Ebene des Fachplanungsrechts, konstitutiv begründeten, eisenbahnrechtlichen Status der betreffenden Flächen wiederholt. Dazu weist die Gemeinde in den Begründungen der Bebauungspläne (jeweils unterschiedlich zu Ziff. 1.2.3.5, zu Ziff. 1.2.3.6 oder zu Ziff. 1.2.3.7) selbst daraufhin, dass es sich bei diesen Freihaltungsflächen sämtlich um bereits rechtsverbindlich planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt. Gegenüber diesem der Gemeinde Kleinmachnow aus höherrangigem Recht vorgegebenen, eisenbahnrechtlichen Status kann die in allen fünf Bebauungsplan-Entwürfen gleichlautende „Festsetzung“ keinen eigenen Regelungsgehalt und kein eigenes Regelungsgehalt aufweisen. Denn sie übernimmt und wiederholt lediglich den vorhandenen, auf der Fachplanungsebene bereits rechtlich definierten und - trotz der erfolgten Stilllegung des Bahnverkehrs - nach wie vor allgemeinverbindlich gesicherten Nutzungszweck der betreffenden Flächen als Bahnanlage. Wenn die Gemeinde Kleinmachnow somit Bebauungspläne aufstellen will und nunmehr vorlegt, in denen es mit gewissermaßen	Der Einwand ist unberechtigt. Es ist nicht richtig, dass die Bebauungspläne den eisenbahnrechtlichen Status der Flächen lediglich wiederholen und die Pläne keine eigenen Regelungsgehalt aufweisen. Die Bebauungspläne setzen unabhängig vom aktuellen Rechtscharakter die Plangebietsflächen als von Bebauung freizuhaltenen Flächen fest. Dies erfolgt vor dem Hintergrund, dass im Falle eines Verkaufs der Flächen durch den derzeitigen Eigentümer, die Deutsche Bahn AG, ein potenzieller Käufer der Flächen die derzeit noch planfestgestellten und gewidmeten Bahnflächen möglicherweise von Bahnbetriebszwecken freistellen lässt. Die Freistellung beseitigt die Rechtswirkungen der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung, sodass in der Folge dann auch eine Nutzung und / oder Bebauung möglich wäre, die eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn erschweren oder gar unmöglich machen würde. Dieser Entwicklung will die Gemeinde mit den Bebauungsplänen vorbeugen. Dass ein Verkauf der Flächen nicht unwahrscheinlich ist, zeigt sich am Fall der ebenfalls durch das Gemeindegebiet verlaufenden Trasse der Friedhofsbahn, die im vergangenen Jahr von der Deutsche Bahn AG veräußert wurde. Auch zukünftige Entwicklungen dürfen grundsätzlich zum Anlass für Planungen genommen werden. Laut herrschender Rechtsprechung fehlt es auch nicht an der Erforderlichkeit eines Bebauungsplans, wenn dieser (lediglich) dazu dient, den bestehenden planungsrechtlichen Zustand festzuschreiben. Für die von der Bahn verpachteten Flächen ergibt sich darüber hinaus	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			„nachrichtlichen“ Festsetzungen planinhaltlich im Wesentlichen lediglich mit einer Übernahme der Fachplanung um die vermeintlich notwendige, zusätzliche (Doppel-)Sicherung der bereits rechtsverbindlich bestehenden, eisenbahnrechtlich planfestgestellte Nutzung von Flächen (für Bahnanlagen) geht, dann fehlt es für solche Planungsziele an der Grundvoraussetzung der Erforderlichkeit für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung und an einer entsprechenden Planungsbefugnis der Gemeinde.	die Erforderlichkeit, die Errichtung von Einfriedungen zu reglementieren, was mit entsprechenden Festsetzungen in den Bebauungsplänen KLM-BP-048-d und -048-e erfolgt.	
		59/3 planerische Konzeption	2.1.2 Fehlende eigene planerische Konzeption Die Gründe für die Erforderlichkeit der Bauleitplanung und die Planungsbefugnis für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung auf der Grundlage öffentlicher Belange - also die Gründe für das ob“ zur Aufstellung eines Bebauungsplans - müssen sich aus einer eigenen gemeindlichen, städtebaulich begründeten Planungskonzeption ergeben, Reidt: in Bracher/Reidtschiller, 2014, Bauplanungsrecht Rn. 39. Die Gemeinde Kleinmachnow versteht die bereits rechtsverbindlich planfestgestellte Nutzung der betreffenden Grundstücksflächen als Bahnanlagen (der Potsdamer Stammbahn) und deren offenbar gewünschte Reaktivierung auch als kommunalpolitisch eigenes Ziel. Wenn sie dies förmlich und öffentlich deutlich machen will, würde eine einfache politische Beschlussfassung ausreichen. Hier liegt jedoch den betreffenden Bebauungsaufstellungsverfahren keine eigene gemeindlich entstandene, konzeptionell begründete Planungsentscheidung zugrunde. Diese Bebauungsplanaufstellungsverfahren sind vielmehr lediglich als kommunalpolitisch motivierte Bekräftigung der planfestgestellten Nutzung als Bahnanlagen zu verstehen. Dafür ist jedoch das Instrument des Bebauungsplans gänzlich ungeeignet, wenn es - wie hier - dazu missbraucht wird, durch bloße Übernahme bereits rechtsverbindlich bestehender Fachplanung in Bebauungspläne diese Fachplanungen gemeindlich verkehrspolitisch lediglich zu bestätigen und zu bekräftigen.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Angesichts des Bevölkerungswachstums der vergangenen Jahre, verbunden mit hohen Pendlerzahlen, kommt es in der Gemeinde zu wachsenden Verkehrsproblemen auf den innerörtlichen und überörtlichen Straßen. Diese werden bei dem prognostizierten Bevölkerungswachstum weiter zunehmen. Eine auf das Wohl der Allgemeinheit und eine geordnete städtebauliche Entwicklung gerichtete vorausschauende kommunale Planung muss sich deshalb mit der Frage auseinandersetzen, wie diese Verkehrsaufkommen künftig möglichst verträglich abgewickelt werden kann. Die Gemeinde hält es deshalb für erforderlich, zumindest die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn zu erhalten und diese nicht leichtfertig im Falle einer Freistellung von Bahnbetriebszwecken beispielsweise durch die Bebauung einzelner Flurstücke zu verlieren. Um diese Option zu sichern, reicht aber keine bloße Willensbekundung durch einen politischen Beschluss. Die Freihaltung der Flächen von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen kann nur wirksam durch einen Bebauungsplan sichergestellt werden.	N
		59/4 Umsetzungsperspektive	2.1.3 Fehlende zeitliche Umsetzungsperspektive Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Bebauungsplan, der eine verkehrliche Trasse sichern will, grundsätzlich nicht erforderlich im Sinne des § 1 Abs. 3, Satz 1 BauGB, wenn dem Beginn seiner Verwirklichung für <i>ungefähr</i> die nächsten zehn Jahre nach seinem Inkrafttreten rechtliche oder tatsächliche Hindernisse entgegenstehen, wenn also die Verwirklichung des Vorhabens in absehbarer Zeit ausgeschlossen erscheint, BVerwG,	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Achtung Auch zukünftige Entwicklungen dürfen grundsätzlich zum Anlass für Planungen genommen werden. Nur einer so genannte „Vorratsplanung“, die aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen keine Aussicht auf Verwirklichung hat, fehlt es an der Erforderlichkeit. Dies ist im Fall der Potsdamer Stammbahn aber nicht der Fall, wie die Entwicklungen der vergangenen Jahre zeigen. Es geht auch nicht darum, sich eine Planungsentscheidung offen zu halten. Die Gemeinde setzt sich aus-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Urteil vom 18.03.2004 — 4 CN 4.03 — in DVBl. 2004, 957. Die betreffenden fünf Bebauungspläne mit ihrer jeweiligen Flächenfreihaltungsfestsetzung „zukünftige Bahnanlagen“ lassen derzeit keinerlei Umsetzungsprognose zu. Sowohl mangels einer entsprechend konkret voran gekommenen Willensbildung bei der Deutschen Bahn AG als dem Eisenbahnverkehrsträger und den beteiligten Bundesländern Brandenburg und Berlin sowie erst recht mangels einer entsprechenden, auf Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn gerichteten, verkehrspolitischen Beschlusslage, ist vielmehr davon auszugehen, dass dieses Vorhaben auf unabsehbare Zeit nicht verwirklicht werden wird. Selbst wenn man dabei den vom Bundesverwaltungsgericht aus dem Straßenrecht abgeleiteten Zeithorizont einer Zehn-Jahres-Frist zugrunde legt, erscheint es angesichts dieser derzeitigen verkehrspolitischen Ausgangslage in hohem Maße unwahrscheinlich, dass etwa eine frühere Verwirklichung des Vorhabens realistisch zu erwarten sein dürfte.	drücklich für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse ein. Dies zeigt auch die Beschlusslage. Es gibt zurzeit vielfältige Überlegungen, die sich auf eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse beziehen. Der VBB befasst sich beispielsweise im Rahmen einer Untersuchung für den Stadt-Umland-Verkehr zum ÖPNV-Konzept 2030 unter anderem mit dem Korridor Berlin – Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf. Dabei konnte in Nachfrageprognosen vor allem eine Nachfragewirkung für die Stammbahntrasse belegt werden. Nach Angaben der Deutschen Bahn AG wird weiteres Wachstum im Korridor Berlin-Potsdam langfristig nur auf einer wieder in Betrieb genommenen Stammbahn stattfinden können. Eine Umsetzungsperspektive ist also vorhanden.	
		59/5 Vorratsplanung	2.1.4 Unzulässige Vorratsplanung für den Entwidmungsfall Die Gemeinde Kleinmachnow sorgt sich um die befürchtete, etwaige Veräußerung von Teilflächen der Bahnanlagen an private Kaufinteressenten und um die dann nachfolgende Entwidmung der Bahnanlagen und erläutert insoweit die jetzige bauleitplanerische Initiative zur Sicherung der Bahnstrecke als vorsorgliche Bebauungsplanverfahren. Sie erkennt, dass ihr auch für dieses Planungsziel keine Planungsbefugnis zusteht. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seiner nachstehend zitierten Entscheidung darauf hingewiesen, dass eine Entwidmung der Bahnanlagen in Umsetzung des gesetzlichen Auftrags der Deutschen Bahn AG, nicht mehr für Eisenbahnzwecke benötigte Grundstücke zur Finanzierung des Bundes zu verwerten, ohnehin nur in Zusammenarbeit mit den Gemeinden realisiert werden kann, BVerwG, Beschluss vom 27.04.1998 – 4 B 33198 –, BauR 1998, 993. Ein vorsorglicher Bebauungsplan ist deshalb ein untaugliches städtebauliches Mittel, denn es handelt sich um eine Vorratsplanung, deren Verwirklichung (für den hier gemeindlich angenommenen Fall der Veräußerung und Entwidmung der Bahnanlagen) gänzlich ungewiss ist und in absehbarer Zeit nicht einzuschätzen ist, VGH München Urteil vom 25.10.2005 – 25 N 04.642 –, BeckRS 2008, 23626, beck-online. Denn die planende Gemeinde kann sich nicht – wie hier – durch einen solchen Bebauungsplan eine konkrete Planungsentscheidung für einen völlig unbestimmten Zeitraum vorsorglich offenhalten; das	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Gemeinde Kleinmachnow plant keine Eisenbahntrasse. Sie hält die Trasse lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Entwicklungen frei. Der Nutzungszweck der Freihaltefläche ist auf eine künftige Bahntrasse abgestellt. Dies ist legitim und auch keine unzulässige Vorratsplanung. Diese ist lt. herrschender Rechtsprechung nur anzunehmen, wenn sich die Gemeinde beispielsweise die künftige Nutzung völlig offenhalten würde und die Flächen folglich für eine wie auch immer geartete Folgenutzung bevorraten würde. Dies tut sie aber nicht. Tatsache ist aber, dass die Gemeinde nicht über die Wiederinbetriebnahme der Bahntrasse entscheiden kann. Dazu fehlt ihr, wie von den Einwendenden selber angeführt, auch aufgrund des Fachplanungsvorbehalts von § 38 BauGB die Befugnis. Der Vorwurf, dass sich die Gemeinde mit den Bebauungsplänen eine Planungsentscheidung offen lässt, ist deshalb ungerechtfertigt. Die Planung entspricht dem planerischen Willen der Gemeinde, die Trasse für eine mögliche Wiederinbetriebnahme der Stammbahn freizuhalten. Dies ist auch Inhalt der Planung. Diesem Inhalt stehen keine dauerhaften rechtlichen oder tatsächlichen Hindernisse entgegen. Die Einwendenden verkennen zudem, dass die Bebauungspläne -d und -e außerdem Regelungen zur Zulässigkeit von Einfriedungen treffen, also darüber hinaus gehende Inhalte haben.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			wäre mit dem Sinn der Bauleitplanung unvereinbar. Zudem würde die Gemeinde Kleinmachnow aufgrund des entgegenstehenden Fachplanungsvorbehalte des § 38 BauGB eine Eisenbahntrasse als Vorhaben von überörtlicher Bedeutung ohnehin nicht selbst - und auch nicht „vorsorglich“ - planen und verwirklichen können. Im Ergebnis handelt es sich wohl eher um eine wegen Verstoßes gegen § 1 Abs. 3 BauGB nichtige Negativplanung. Zwar ist in der Rechtsprechung anerkannt, dass positive Planungsziele nicht nur durch positive, sondern auch durch negative Beschreibungen, etwa zur Abgrenzung und zur genaueren Beschreibung des Gewollten, festgesetzt werden können. Negative Festsetzungen sind jedoch dann unzulässig, wenn sie nicht dem planerischen Willen der Gemeinde entsprechen, sondern andere Nutzungen verhindern sollen, BVerwG, 18.12.1990, 4 NB 8/90, Fortführung von BVerwG, Urteil vom 14. Juli 1972- BVerwG 4 G 8.70 - BVerwGE 40, 258. Ein Bebauungsplan, der aus tatsächlichen oder Rechtsgründen der Vollzugsfähigkeit entbehrt, vermag die Aufgabe der verbindlichen Bauleitplanung nicht zu erfüllen und verstößt deshalb gegen das in § 1 Abs. 3 BauGB normierte Gebot der Erforderlichkeit der Planung. Ein solcher Bebauungsplan, dessen Verwirklichung im Zeitpunkt seines Inkrafttretens dauerhafte Hindernisse tatsächlicher oder rechtlicher Art entgegenstehen und der auch nicht aus allgemeinen Gesichtspunkten als „vernünftigerweise geboten“ erscheint, ist nichtig, BVerwG, Beschluss vom 25.8.1997 - 4 NB 12.97 -, BRS 59 Nr. 29 und OVG Münster Urteil vom 29.1.2002 - 10a D 98/99.NE -, BeckRS 2002, 21386, beck-online.		
		59/6 Geltungsbereich	Schließlich wird darauf hingewiesen, dass der Bebauungsplan KLM-BP-048-e sich eindeutig mit dem Bebauungsplan KLM-BP-043 auf den Flurstücken 2038 und 2042 überschneidet.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen Die Gemeinde ist sich dessen bewusst, dass sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-048-e teilweise mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans KLM-BP-043 überschneidet. Dies ist auch in der Begründung zum Bebauungsplan in Kapitel I.2.3.3 so dargelegt. Die betroffenen Teilflächen des Bebauungsplans KLM-BP-043 werden durch Festsetzung des Bebauungsplans KLM-BP-048-e ersetzt.	K
		59/7 Bauverbot	2.2 Kollisionen mit dem Fachplanungsvorbehalt Die kommunale Planungshoheit der Gemeinde und die damit verbundene Planungsbefugnis zur Aufstellung von Bebauungsplänen erstreckt sich grundsätzlich auf das gesamte Gemeindegebiet. Einschränkungen bestehen allerdings hinsichtlich der öffentlichen Belange und der Flächen, die dem Vorrang der Fachplanung gemäß § 38 BauGB unterliegen, also hier dem eisenbahnrechtlichen Plan-	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Planung widerspricht nicht der Zweckbestimmung der planfestgestellten Bahnanlagen. Schon aus dem Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenden Flächen als „zukünftige Bahnanlagen“ folgt, dass Bahnanlagen von dem Bauverbot auf den Flächen nicht erfasst sein können. Dies folgt zudem auch eindeutig aus den Begründungen zu den Bebauungsplänen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat in seiner Stel-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			feststellungsrecht, dazu; Krappel, Kommunale Planung auf gewidmeten Eisenbahnflächen, BauR 2012, 1569 und Kraft, Bauleitplanung auf Bahnflächen, DVBl. 2000. 1386. In § 38 BauGB kommt zum Ausdruck, dass die Fachplanung gegenüber der Planungshoheit der Gemeinde grundsätzlich Vorrang hat. Das bedeutet auch, dass die Gemeinde durch die fachplanerische Zweckbestimmung des (Bahn-)Geländes an einer mit ihr unvereinbaren Planung gehindert wird, solange die Bahn eine Bahnanlage nicht durch eine eindeutige Erklärung gleichsam freigegeben und in die Planungshoheit der Gemeinde zurückgeführt hat. Das Fachplanungsrecht für die planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnverkehrsfläche nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) geht im Verhältnis zur Planungshoheit der Gemeinde vor. Auch soweit es sich dabei um bauliche Anlagen im Sinne des § 29 Satz 1 BauGB handelt, wird dann nicht anhand der §§ 29 ff. BauGB in einem bauaufsichtlichen Verfahren entschieden, sondern einheitlich in einer Planfeststellung allein nach den von dem jeweiligen Fachgesetz (hier: § 18 AEG) dafür aufgestellten Voraussetzungen; auch für eine Beteiligung der Gemeinde nach § 36 BauGB ist insoweit kein Raum. Dies hat das Bundesverwaltungsgericht bereits am 16.12.1988 - 4 C 48186 (= NVwZ 1989, 655) zum Verhältnis entschieden und wie eben ausgeführt begründet. Das Gericht führt weiter aus: <i>„Das bedeutet im Anwendungsbereich des § 36 BBahnG nicht nur, daß für die Errichtung von Vorhaben und Anlagen der Bahn kein bauaufsichtliches Verfahren stattfindet, in dem die §§ 29 ff. BauGB anzuwenden sind. Vielmehr folgt aus dem Vorbehalt zugunsten der bahnrechtlichen Planfeststellung auch, daß "bundesbahnfremde" bauliche Anlagen nicht zugelassen werden dürfen, wenn und soweit sie sich mit der besonderen Zweckbestimmung einer planfestgestellten Anlage der Bahn nicht in Einklang bringen lassen; auch insoweit sind die Vorschriften der §§ 29 ff. BauGB nicht anwendbar. Ein Fachplanungsvorbehalt dieses Inhalts gilt auch für alte Bahnanlagen, die nicht durch einen förmlichen Planfeststellungsbeschluß gewidmet worden sind. "Bestehende" Anlagen 1. S. von § 36 1 BBahnO sind nämlich nicht nur solche, die schon nach den Vorschriften des Bundesbahngesetzes planfestgestellt sind, sondern auch diejenigen Anlagen, bei denen die Feststellung der Pläne bereits vorher ... erfolgt ist ... Zu den "Anlagen" 1. S. des § 36 / BBahnG gehören auch die Grundflächen, die zur Abwicklung des der Aufgabenstellung einer Öffentlichen Eisenbahn (vgl. § 4 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes - Allg. EisenbahnG - vom 29. 3. 1951, BGBl I, 225) entsprechenden Bahnbetriebes benötigt werden,</i>	lungnahme zu den B-Plan-Entwürfen mitgeteilt, dass keine Bedenken gegen die Planung bestehen; die Deutsche Bahn AG hat in ihrer Stellungnahme den Festsetzungen explizit zugestimmt.	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			so etwa die dem Güterumschlag und Ladeverkehr dienenden Flächen von Bahnhöfen (vgl. auch § 4 / Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung - EBD - vom 8. 5 1967, BGBl II, 1563). Auch für sie gilt, daß ihre Neuanlegung für Bahnbetriebszwecke und - sofern nicht die Voraussetzungen des § 36 II BBahnG vorliegen - auch die Änderung Ihres Bestandes nur aufgrund eines Planfeststellungsverfahrens erfolgen darf, in dem die widerstreitenden Belange umfassend und abschließend abzuwägen sind (vgl. BVerwGE 64, 202 (207) = NVwZ 1982, 314)." Gleichwohl sind die betreffenden, durch eine vorhandene Fachplanung nutzungsrechtlich definierten Flächen der gemeindlichen Planungshoheit nicht gänzlich entzogen. Jedoch kommen bauleitplanerische Regelungen - seien es Darstellungen in einem Flächennutzungsplan oder Festsetzungen in einem Bebauungsplan - nur dann in Betracht, wenn sie die besondere Zweckbestimmung der Fachplanung respektieren und hinter dieser zurücktreten, BVerwG, Beschluss vom 27.04.1998 - 4 B 33.98 -, BauR 1998, 993. Jedenfalls kann die Gemeinde Festsetzungen in einem Bebauungsplan, die sich mit der besonderen Zweckbestimmung einer planfestgestellten Bahnanlage inhaltlich nicht vereinbaren lassen, nicht treffen. So darf die Gemeinde beispielsweise kein allgemeines Bauverbot erlassen. Daraus folgt, dass auch ein in einem Bebauungsplan festgesetztes allgemeines Bauverbot - das also nach Umfang und Inhalt auch betriebsbezogene Zweckbauten der Bahn umfasst - im Bereich und für die Flohen einer Bahnanlage unwirksam ist, weil es der besonderen Zweckbestimmung dieser Anlage widerspricht, BVerwG Beschluss vom 17.11.1989 - 4 B 207.89 -, NVwZ-RR 1990, 292. Das hier gleichwohl mit den jeweiligen, gleichlautenden textlichen Festsetzungen zu Ziff. II (<i>Bauliche Anlagen jeder Art sind unzulässig</i>) vorgesehene absolute und umfassende Bauverbot für bauliche Anlagen jeder (!) Art respektiert nicht die Zweckbestimmung der Bahnanlagen und ist somit fehlerhaft und unwirksam. Dies gilt entsprechend für die in den Bebauungsplan-Entwürfen der Verfahren 048-d und 048-e mit den jeweiligen Festsetzungen zu Ziff. II. 2. weiterhin für Teilflächen der Bahnanlage vorgesehene Zulassung einer Nutzung als <i>Grabelland / Nutzgarten</i>. Auch wenn diese mit der Zweckbestimmung der Bahnanlage nicht vereinbare (Privat)-Nutzung befristet sein soll (<i>bis zum Baubeginn für den Wiederaufbau bis zum Baubeginn der Bahnanlagen</i>) erscheint eine solche Festsetzung im Spannungsverhältnis zwischen Fachplanung und kommunaler Planungsbefugnis jedenfalls außerordentlich problematisch und zweifelhaft.		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		59/8 Festsetzung als Freihaltefläche	2.3 Unzulässige Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB Nach dem hier in Rede stehenden Entwurf der Bebauungspläne sollen die im Geltungsbereich der Bebauungspläne liegenden Flächen als von Bebauung freizuhaltende Flächen mit der Nutzung „zukünftige Bahnanlagen“ festgesetzt werden. Bauliche Anlagen jeder Art sollen unzulässig sein. Die Festsetzung erfolgt demnach auf Grundlage des § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB. Diese Festsetzung ist jedoch unzulässig. Dem liegen die folgenden Überlegungen zugrunde: Aus dem Entwurf selbst geht hervor, dass sämtliche Flurstücke im Geltungsbereich planfestgestellte Bahnanlagen sind. Hierzu wird auf § 9 Abs. 6 BauGB verwiesen. Bei den gemäß dieser Vorschrift zu übernehmenden Festsetzungen handelt es sich in der Regel um denkmalrechtliche Unterschutzstellungen, Planfeststellungen oder Nutzungsregelungen, die dem Bebauungsplan zeitlich vorangegangen sind und von ihm nicht abgeändert werden können. Bei Planfeststellungen, die in den Bebauungsplan nachträglich übernommen werden, liegt der Rechtsgrund für ihre Erarbeitung nicht im Bebauungsplan, sondern im Fachplanungsrecht, Battis/Krautzberger/Löhr, Baugesetzbuch, 13. Auflage 2016, § 9 Rn. 228. So liegt auch hier der Fall hinsichtlich der planfestgestellten und gewidmeten Flächen der ehemaligen „Berlin-Potsdamer Eisenbahn“ (Stammbahn). Bei den Flächen handelt es sich um solche, die der Planungshoheit der Gemeinde entzogen sind. Dies wiederum bedeutet, dass eine Festsetzung im Rahmen von § 9 BauGB, auch als „subsidiärer“ Bebauungsplan bis zur Freistellung der Flächen nach § 23 AEG unzulässig ist, vgl. Battis/Krautzberger/Löhr, a. a. O., Rn. 63 m. w. N. Der Anwendungsbereich von § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB ist hernach nicht eröffnet. Grundsätzlich gilt für die Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB, dass eine Festsetzung nach dieser Norm nicht möglich ist, wenn die Bebauung einer Fläche schon durch andere Festsetzungsmöglichkeiten verhindert werden kann, vgl. BeckOK BauGB/Spannowsky/Uechtritz, § 9 Rn. 37. Dies gilt u. a. für die Möglichkeit einer Festsetzung als Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 11 BauGB. Eine Festsetzung als Verkehrsfläche im Sinne von § 9 Abs. 2 BauGB ist zwar aus den vorgenannten Gründen durch den Vorbehalt der Fachplanung nicht möglich, jedoch folgt diese Festsetzung aus der übergeordneten Planfeststellung und Widmung, welche bereits einer Bebauung auf den Flächen entgegen steht. Diese Festsetzung folgt nicht nur vor-	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es ist zunächst klarzustellen, dass auch planfestgestellte Flächen der kommunalen Planungshoheit nicht vollständig entzogen sind. Auf die entsprechende Rechtsprechung nehmen die Einwendenden unter 2.2 ihrer Stellungnahme selber Bezug. Es können folglich im Bebauungsplan Festsetzungen getroffen werden, die mit dem Zweck Planfeststellung vereinbar sind. Zur grundsätzlichen Vereinbarkeit der Inhalte der Bebauungspläne mit der Zweckbestimmung der planfestgestellten Bahnanlage siehe Abwägungspunkt 59/7. Was die Festsetzung als „Freihalteflächen“ gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB betrifft, so bietet das Bauplanungsrecht keine Alternative zu dieser Festsetzung. Die Festsetzung von Verkehrsflächen nach § 9 Abs. 2 Nr. 11 BauGB kann sich nur auf Verkehrsflächen beziehen, die nicht dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen. Das erforderliche Planfeststellungsverfahren kann für Bahnflächen auch nicht wie beispielsweise bei Bundesfernstraßen durch ein Bebauungsplanverfahren ersetzt werden. Eine Festsetzung von Bahnflächen ist deshalb nicht möglich. Auch die bloße nachrichtliche Übernahme der planfestgestellten Bahnflächen ist keine Alternative, da die Bebauungspläne ja gerade für den Fall einer möglichen Freistellung der Flächen von Bahnbetriebszwecken aufgestellt werden. Soweit sich die Einwendenden darauf beziehen, dass bereits die aktuelle Widmung die hinreichende Freihaltung der Plangebiete von baulichen Anlagen sicherstellt, so muss noch einmal darauf hingewiesen werden, dass die Bebauungspläne gerade für den Fall einer Freistellung von Eisenbahnzwecken aufgestellt werden. Das Argument, dass die Planfeststellung den Bahnverkehr vollkommen hinreichend absichert, läuft damit ins Leere. Auch die Tatsache, dass sich Teile der Plangebietsflächen im Landschaftsschutzgebiet befinden - dies betrifft auch nur die Bebauungsplangebiete KLM-BP-048-a, -048-b, -048-c und einen Teil von KLM-BP-048-d - hilft im Endeffekt nicht weiter, da die Schutzgebietsverordnung bauliche Anlagen zwar unter einen Genehmigungsvorbehalt stellt, aber nicht grundsätzlich ausschließt.	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			gehender Fachplanung, sondern ist zum § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB auch spezifischer. Deshalb wäre eine Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB aufgrund dieses „Rangverhältnisses“ auch dann nicht möglich, wenn die Festsetzung aufgrund eines Bebauungsplans durch die Gemeinde eröffnet wäre. Denn § 9 Abs. 2 BauGB sieht eine spezifischere Festsetzung als „Verkehrsfläche“ sogar ausdrücklich vor. Eine Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 11, die dann grundsätzlich geboten wäre, ist jedoch wegen der vorrangigen Fachplanung nicht möglich. Denn bei der Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB ist eben nicht nur die spezifischere Festsetzung innerhalb des Baugesetzbuchs zu bedenken, sondern auch, ob bereits aufgrund anderer Rechtsvorschriften Regelungen getroffen worden sind, die Freihaltungen von Bebauungen vorsehen, z. B. auf Grund des Naturschutz- und Landschaftsschutzrechts sowie des Denkmalschutzrechts: in diesen Fällen kommt anstelle einer Festsetzung nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB die nachrichtliche Übernahme nach § 9 Abs. 6 BauGB in Frage. Mit Festsetzungen nach § 9 Abs. 2 Nr. 10 BauGB darf auch nicht in den Regelungsbereich anderer Rechtsvorschriften in der Weise eingegriffen werden, dass die Festsetzung diese ersetzt oder inhaltlich erweitert oder einschränkt, vgl. ErnstZinkahn/Bielenberg/Krautzberger, 123. EL Oktober 2016, § 9 Rn. 94a. Der Bebauungsplan greift jedoch in den Regelungsbereich der bereits bestehenden Planfeststellung ein. Nach Sinn und Zweck des § 23 AEG ist der Planvorrang an einer eisenbahnverkehrlich gewidmeten Fläche bis zur Freistellung der Fläche gemäß § 23 Abs. 1 AEG durch einen hoheitlichen Akt gegeben. Zwar trennt der Gesetzgeber an dieser Stelle nicht dogmatisch sauber zwischen dem Entwidmungsakt und der Beendigung des Planungsvorrangs der Fachplanung, aber bis zur Entscheidung über die Entwidmung gilt nicht nur der Vorrang der Fachplanung, sondern auch jede Wirkung der Widmung. Sie begründet Rechte und Pflichten des Betreibers der Flächen und suspendiert alle entgegenstehenden Rechte und Befugnisse von Behörden und Privaten, vgl. Kramer, Allgemeines Eisenbahngesetz, 1. Auflage 2012, § 23 Rn. 4. Soweit also eine planfestgestellte und gewidmete Eisenbahnverkehrsfläche im rechtlichen Sinne vorhanden ist, besteht also bereits eine vorrangige Festsetzung, welche die Freihaltung der Flächen für die zukünftige Nutzung für den Bahnverkehr vollkommen hinreichend absichert.		

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		59/9 Abwägung	2.4 Abwägungsfehler Der Entwurf des Bebauungsplans leidet außerdem an gravierenden formellen und materiellen Mängeln bei der Abwägung; sowohl bei der Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB) als auch im Abwägungsvorgang selbst (§ 1 Abs. 7 BauGB). Das Ziel des Bebauungsplans wird in der Begründung wie folgt formuliert: <i>„Mit der Aufstellung der Bebauungspläne soll baulichen Fehlentwicklungen im Trassenbereich der Potsdamer Bahn rechtzeitig entgegengetreten werden können. Angestrebt wird insbesondere, die Flächen von baulichen Anlagen freizuhalten. Es soll möglich bleiben, dass ein künftiger Betreiber der Eisenbahn die Trasse mit vertretbarem Aufwand wieder zweckentsprechend zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stehnsdorf nutzt.“</i> Sowohl bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials als auch bei der Abwägung der Belange hat sich die Gemeinde ausschließlich darauf konzentriert, die Auswirkungen der Freihaltung zu untersuchen. Dabei wird verkannt, dass die Freihaltung nur einen Zweck hat, nämlich die Nutzung zu Bahnzwecken. Dabei entfaltet der Bebauungsplan bereits jetzt durch diese ausdrückliche Zweckbestimmung Wirkungen auf Bürger und Gemeinde, die der Bebauungsplan in der Abwägung vollständig ignoriert. Sei es die Minderung des Wertes der Immobilien, die Lebensplanung der Bürger und die Entwicklung von Gewerbe und Bevölkerungsstruktur im Hinblick auf diese politische Absichtserklärung der Gemeinde, der dieser Bebauungsplan offensichtlich dient. Der Bebauungsplan muss sich mit allen Auswirkungen seiner Festsetzungen, also sowohl Freihaltung von Flächen, als auch Nutzung als „zukünftige Bahnanlagen“ in ausreichendem Maße auseinandersetzen und die dadurch betroffenen Belange in gesetzlich gebotener Weise ermitteln und abwägen. Denn wenn das erklärte Ziel des Betriebs einer Eisenbahn mit vertretbarem Aufwand nach Abwägung der Belange gar nicht möglich ist, so kann der Bebauungsplan in seiner jetzigen Form gar nicht aufgestellt werden. Aber entweder werden diese Überlegungen ausdrücklich unter Hinweis auf fehlende Planungszuständigkeit für den Eisenbahnbetrieb ausdrücklich ausgeklammert oder bleiben derart an der Oberfläche, dass von einem Abwägungsvorgang kaum etwas zu erkennen ist. Dies belegt erneut, dass die Gemeinde - wie oben unter Ziff. 2.2 und 2.3 gezeigt - die Bebauungspläne bereits wegen des Verstoßes gegen den Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB in Verbindung mit § 18 AEG und gegen § 9 BauGB nicht wirksam mit der Festsetzung „zukünftige Bahnanlagen“ beschließen kann.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Bebauungspläne setzen lediglich die Freihaltung der Flächen von baulichen Anlagen fest. Dies hat den Zweck, die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Bahn, also für die Nutzung zu Bahnzwecken, offenzuhalten. Die Gemeinde trifft damit aber noch keine Entscheidung für eine Wiederinbetriebnahme der Bahn. Dies kann sie auch gar nicht, da Entscheidungen darüber nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde fallen, sondern allein in die des Bundes bzw. der Länder Berlin und Brandenburg. Die Festsetzungen der Bebauungspläne verhindern deshalb nur Entwicklungen, die der Bahnnutzung entgegenstehen, und haben keine weiteren unmittelbaren Auswirkungen. Die Bebauungspläne schaffen nicht die Grundlage für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn, sie sichern lediglich die Option. Da es sich bei den Plangebieten um bereits planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen handelt, könnte die Deutsche Bahn AG als aktuelle Eigentümerin der Flächen oder ein sonstiges Eisenbahnunternehmen unabhängig von den Festsetzungen der Bebauungspläne die Stammbahn wieder in Betrieb nehmen, und dies bereits seit vielen Jahren. Den Bebauungsplänen können deshalb auch keine Auswirkungen auf Immobilienwerte oder die Entwicklung des Gewerbes angelastet werden. So berücksichtigen auch sämtliche Bebauungspläne, die für Gebiete in der Nähe der Stammbahntrasse aufgestellt wurden, bereits die Existenz dieser Trasse. Es ist aber richtig, dass die Gemeinde mit der Freihaltung der Flächen von entgegenstehenden Nutzungen letztendlich eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn für den Regional- oder hilfsweise für den S-Bahn-Verkehr anstrebt und diese ausdrücklich unterstützt. Die konkreten Auswirkungen, die die Nutzung der Bahnstrecke haben wird, lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nicht ermitteln, da diese von einer Vielzahl von Faktoren abhängig sind, wie zum Beispiel vom beabsichtigten Bahnverkehr, von der Ausgestaltung der Trasse, von der Art und Anzahl der Haltepunkte, von den Taktzeiten und -frequenzen, zu den Kreuzungsbauwerken etc. Diese Vorüberlegungen liegen aber nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Es kann den Bürgern jedoch versichert werden, dass diese Auswirkungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, das für die Wiederinbetriebnahme der Trasse durchgeführt werden muss, angemessen Berücksichtigung finden. Dafür wird sich die Gemeinde nachdrücklich einsetzen. Die Formulierung „mit vertretbarem Aufwand“, die die Einwendenden nennen, bezieht sich lediglich auf bauliche Fehlentwicklungen, die nicht im Vorfeld einer Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke aufwendig wieder zurückgebaut werden müssen sollen, nicht aber auf die selbst-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Aber wenn die Gemeinde der Ansicht ist, diese Festsetzung treffen zu können, dann muss sie auch die Abwägung im gebotenen Umfang vornehmen. Das hat sie nicht getan.	verständlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchzuführenden Untersuchungen zum Lärmschutz etc.	
		59/10 Wohn- und Arbeitsverhältnisse	Im Einzelnen: Was zum Abwägungsmaterial gehört, ist in § 1 Abs. 6 und § 1a BauGB geregelt. 2.4.1 Hinsichtlich der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung sind wichtige Umstände nicht berücksichtigt worden. Die bereits heute bestehenden Lärmquellen Autobahn/A113, Flugroute Verkehrsflugzeuge/Schönefeld und Flugroute Verkehrsflugzeuge/Tegel, Sportflugzeuge auf niedriger Höhe sowie die Güterzüge der vorhandenen Bahnstrecke Wannsee stellen eine große Lärmbelastung für den Ortsteil dar. Wenn zusätzlich eine mehrspurige Schnellbahnstrecke mit Güterverkehr in Dammlage, d.h. ca. 2 - 3 m über dem Geländeniveau, errichtet wird, dann wird sich der Schall über ganz Kleinmachnow, Stahnsdorf, Teltow, Wannsee, Zehlendorf ausbreiten. Gerade zu Nachtzeiten wird dann der Güterverkehr für die gesamte Region eine deutliche Belastung darstellen. Demnach gibt es einen deutlichen Konflikt zwischen Bahn-, Autobahn- und Fluglärm und den gesetzlich zu berücksichtigenden gesunden Wohnverhältnissen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts muss auch jede mehr als nur geringfügig zunehmende Lärmbetroffenheit von Anwohnern in die Abwägung eingestellt werden, selbst wenn diese unterhalb der Schwelle der Unzumutbarkeit bleibt und somit keine Schutzansprüche auslöst (vgl. BVerwG, Urteil vom 20.05.1998, Az. 11 C 3.97). Vorliegend fehlen Untersuchungen über die zu erwartende Lärmbelastung, die Zahl der Lärmbetroffenen, das Maß der Grenzwertüberschreitung und den Lärminderungseffekt je unterschiedlicher Minderungsmaßnahme. Es gibt keine Untersuchungen oder Abwägungen zum Thema aktiver oder passiver Schallschutz. Die Bürger hatten bereits im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Erörterungsveranstaltung der Gemeinde am 18.02.2016 explizit auf die Berücksichtigung des Schallschutzes gedrängt. Im Bebauungsplan finden sich lediglich passive Maßnahmen, die durch die Anlieger mit eigenen Mitteln in Grundriss- und Fassadengestaltung vorzunehmen sind (angeführt z.B. B-Plan (Dreilinden) KLM-BP-021). Ignoriert wird dabei auch, dass die passiven Maßnahmen die Bürger in Ihren Rechten beeinträchtigen und somit wiederum hätten mit den anderen Belangen	Der Einwand ist nicht gerechtfertigt. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Damit haben sie auch keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Eine Festsetzung von Maßnahmen zum Schallschutz ist deshalb nicht erforderlich. Dies wäre darüber hinaus zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es bislang weder Entscheidungen zum Art des Bahnbetriebs noch nähere Informationen zur Ausführung der Bahnanlagen gibt. Dies fällt nicht in die Zuständigkeit der Gemeinde, sondern die der Deutschen Bahn AG oder eines anderen Eisenbahnunternehmens. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen des Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt des Umweltschutzes und der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. Diese Aussage wird in den Begründungen zu den Bebauungsplänen noch einmal herausgestellt. Bei den angesprochenen Festsetzungen zum passiven Lärmschutz in den benachbarten Gebieten handelt es sich um einen Hinweis in ein-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			abgewogen werden müssen. Es muss untersucht werden, ob und wie die von der Gemeinde angestrebten Ziele mit einer Minimalbelastung für ihre Bürger umsetzbar sind. Gerade beim Thema Schallschutz wird ersichtlich, dass der Betrieb der Trasse „mit vertretbarem Aufwand“ besonders sorgfältig mit den Belangen der betroffenen Bürger und Gemeinde abzuwägen ist. Geboten ist auch eine Betrachtung der Relevanz des Eingriffs einer Schallschutzwand auf das Stadt- bzw. Landschaftsbild und dessen stadtplanerische Bewertung. Was bisher auch nicht geschehen ist.	zelenen Begründungen auf die bereits bestehenden Regelungen in rechtskräftigen Bebauungsplänen.	
		59/11 Verkehr und Mobilität	2.4.2 Eine ordnungsgemäße Abwägung der Belange des Personen- und Güterverkehrs und der Mobilität der Bevölkerung konnte mangels der Darlegung des konkreten planerischen Willens der Gemeinde oder ihres Verkehrskonzepts nicht stattfinden Bei der durch den Bebauungsplan „zu sichernden Fläche“ handelt es sich um die Stammbahntrasse. Wie die Flächen des KLM-BP-048-a bis -048-e „Potsdamer Stammbahn, ...“ die die Verbindung Zehlendorf - Kleinmachnow / Europarc Griebnitzsee darstellen, zur Erschließung der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf beitragen sollen, wird nicht dargelegt. Die Trassenführung der Stammbahn könnte dem Personen-Nahverkehr von Berlin nach Potsdam dienen. Sie könnte auch zu Güterverkehrszwecken und als Fernbahnstrecke genutzt werden. Dazu äußert sich die Gemeinde nicht, obwohl dies grundlegende Bedeutung für die Ermittlung, Bewertung und Abwägung aller übrigen Belange hat. Es fehlen Ausführungen dazu, für welchen Verkehr die zu sichernde Strecke betrieben werden soll und inwieweit sich dieser Verkehr dann in die genannten Landes- und Regionalplanungen eingliedert. Vielmehr lässt der Entwurf erkennen, dass es wohl diesbezüglich weder ein Konzept der Gemeinde noch konkrete Vorstellungen hierzu gibt, sondern nur rein vorsorglich, auf Vorrat und ohne Not vollendete Tatsachen geschaffen werden sollen.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Trasse der Stammbahn verläuft zwar in Randlage, aber trotzdem durch die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Die Bebauungspläne betreffen deshalb sehr wohl die Anbindung der Region an den Bahnverkehr und damit auch die Erschließung der Region durch den Bahnverkehr. Diese ist vor allem angesichts des Pendleraufkommens von wesentlicher Bedeutung für eine Verkehrsverlagerung und die Entlastung der Gemeinde vom motorisierten Individualverkehr. Zu den Verkehrsarten können keine Festsetzungen getroffen werden. Da es sich bei den Flächen, die Gegenstand der Bebauungspläne sind, um bereits planfestgestellte Flächen handelt, kann die Gemeinde lediglich Festsetzungen treffen, die der fachplanungsrechtlichen besonderen Zweckbestimmung nicht widersprechen. Die Zweckbestimmung, uneingeschränkt dem Bahnbetrieb zur Verfügung zu stehen, darf daher nicht angetastet werden. Die Gemeinde darf deshalb auch nicht den Nutzungszweck der von Bebauung freizuhaltenen Flächen weiter einschränken. Die Möglichkeit, die Strecke ggf. auch zu Güterverkehrszwecken und für den Fernverkehr zu nutzen, begründet sich folglich nicht in den Festsetzungen der Bebauungspläne, sondern in der Planfeststellung.	N
		59/12 Alternativen	Der Frage, ob es Planungsalternativen gibt, ist nicht nachgegangen worden. Das erscheint vor dem Hintergrund des nicht geäußerten planerischen Willens auch kaum machbar, ist aber unerlässlich. Ein geplanter Ausbau der S-Bahnstrecke (ehem. Friedhofsbahn) als Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow könnte für den Personen-Nahverkehr vollkommen ausreichend sein. Hierzu sind auch schon Kosten in Form von Planungskosten (Machbarkeitsstudie vom 12.12.2016, DB Engineering & Consulting GmbH)	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Im Zuge der durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			und Kosten zum Erwerb von Grundstücken dieser Friedhofsbahntrasse durch die betroffenen Gemeinden entstanden. Auch eine entsprechende Ertüchtigung des vom Stahnsdorfer Damm zum Bahnhof Wannsee führenden Weges zu einer Straße und der Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke von Wannsee bis Steglitz könnte eine Maßnahme sein, die kostengünstiger und schonender für Natur und Umwelt wäre. Zum etwaigen Nutzen einer Fernverkehrsstrecke entlang der nördlichen Ortsgrenze von Kleinmachnow macht die Gemeinde keine Aussagen.	zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Die Herstellung einer Straßenverbindung an die Wannseebahn würde für die Gemeinde nicht die gewünschte Entlastung vom motorisierten Individualverkehr bringen.	
		59/13 Fahrrad-schnellweg	Überdies gibt es 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 auf dem Berliner Stadtgebiet zu einem Fahrradschnellweg auszubauen. Die Umsetzung dieses Konzeptes würde die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung in einem absehbaren Zeitraum ausschließen. Die Senatsverwaltung von Berlin hat eine Studie für die Stammbahntrasse als Radschnellverbindung in Auftrag gegeben, die Ergebnisse werden Ende März 2017 bekannt gegeben. Das Verhältnis dieses möglichen, sehr umweltfreundlichen und innovativen Projekts zu den Planungen der Gemeinde wird nicht betrachtet, eine Abwägung der dadurch tangierten Belange wird nicht vorgenommen.	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Strecke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	N
		59/14 Umweltbelange	2.4.3 Unabhängig davon, dass die Belange des Umweltschutzes wegen der unzutreffenden Schwerpunktsetzung auf „Freihaltung der Flächen“ (s.o.) zu kurz kommen, sind wichtige Umstände vollständig unberücksichtigt geblieben. Das Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ gehört zur Natura 2000, einem zusammenhängenden Netz von Schutzgebieten innerhalb der EU. Sein Zweck ist der länderübergreifende Schutz gefährdeter wildlebender heimischer Pflanzen- und Tierarten und ihrer natürlichen Lebensräume. Die Gemeinde selbst führt dazu auf ihren Internetseiten aus (http://www.agenda21-kleinmachnow.de/) (Stand 24.03.2017): <i>Das im Landschaftsschutzgebiet „Parforceheide“ liegende Gelände soll sensibel parkartig entwickelt werden. Die Wegeführung ist auf bestimmte Ziele, wie Hakeburg, Ufer des Machnower Sees, Spandauer Teich auszurichten, um eine weitere Zerschneidung geschlossener Waldgebiete zu vermeiden.“</i>	Der Einwand ist unberechtigt. Es ist nicht richtig, dass die umweltrechtlichen Aspekte in den Planverfahren unberücksichtigt geblieben sind. Entsprechend der gesetzlichen Vorschriften ist im Rahmen der Aufstellung der Bebauungspläne auch eine Umweltprüfung erfolgt, deren Ergebnis im Umweltbericht, der Teil der Begründungen der Bebauungspläne ist, dokumentiert ist. Tatsache ist aber auch, dass durch die Festsetzungen der Bebauungspläne keine maßgeblichen Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet werden, da Inhalt der Planung lediglich von Bebauung freizuhaltenen Flächen sind. Es ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht erforderlich, sich über das in den Umweltberichten bereits erfolgte Maß hinaus mit den Belangen des Natur- und Artenschutzes zu befassen. Dies wurde von den im Verfahren beteiligten Naturschutzbehörden so bestätigt. Die Gemeinde unterstützt aber selbstverständlich für den Fall einer Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn die Forderungen nach einer ausreichenden Berücksichtigung der Belange des Natur-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- ben v.	Abwä- gungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Eine aktive Bahntrasse würde das Landschaftsschutzgebiet zerschneiden und damit den Lebensraum vieler, auch geschützter Tiere erheblich verkleinern und verletzen sowie deren Ausbreitungsmöglichkeiten gravierend erschweren. Dabei werden von der Gemeinde im Umweltbericht einige im betroffenen Bereich vorkommende, geschützte Tiere gar nicht berücksichtigt, wie Mufflons, Zauneidechsen, Fledermäuse, Hornissen und der große Eichenbock-Käfer. Das Mufflon ist in Anhang III der Berner Konvention von 1979 aufgeführt und somit eine geschützte Art. Die Zauneidechse wird heute in der Roten Liste als gefährdet geführt. Sie steht in Deutschland aufgrund ihrer starken Gefährdung unter Naturschutz. Europaweit ist sie nach der EU-FFH-Richtlinie, Anhang IV, ebenfalls streng geschützt. Die Hornisse zählt laut Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zu den besonders geschützten Arten. Die Hornisse zählt laut Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zu den besonders geschützten Arten. Die Hornisse zählt laut Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zu den besonders geschützten Arten. Die Hornisse zählt laut Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zu den besonders geschützten Arten. Die Hornisse zählt laut Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zu den besonders geschützten Arten. Die Hornisse zählt wegen ihrer akuten Bestandsgefährdung zu den besonders geschützten Arten. Sie wurde am 01.01.1987 in das Artenschutzgesetz aufgenommen und ist somit in Deutschland gesetzlich geschützt (BArtSchVO Anl.1 in Verbindung mit § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)). Der Große Eichenbock ist ein in Deutschland vom Aussterben bedrohter Käfer. Der Rückgang des Großen Eichenbocks lässt sich nur langsam bremsen. Die Ausbreitung und der genetische Austausch der Populationen sind heute nicht mehr gegeben. Die verbliebenen und potenziellen Habitate des Großen Eichenbocks sind daher streng zu schützen. Dies ist auch eine der national vorrangig zu verfolgenden Maßnahmen nach der FFH-Richtlinie. Größere zusammenhängende Laubwaldökosysteme sollten ihrer natürlichen Entwicklung überlassen werden, vgl. Anhang 4 FFH-Richtlinie. 18 der 24 in Deutschland lebenden Fledermausarten kann man in Brandenburg antreffen. Obwohl die Fledermäuse keine natürlichen Feinde in Deutschland haben, sind sie dennoch stark gefährdet. Es ist nicht erkennbar, dass das Vorkommen dieser Tiere im Plangebiet erkannt und berücksichtigt wurde. (http://www.agenda21-kleinmachnow.de/ (Stand 24.03.2017)) <i>„Die vorhandenen Freiräume werden erhalten und für die Bevölkerung als Erholungsraum nutzbar gemacht, sofern dies mit dem</i>	und Landschaftsschutzes, einschließlich der Belange des besonderen Artenschutzes im Rahmen des gesetzlich Erforderlichen. Teil des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens ist auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung. Der Einwand, dass die B-Plan-Entwürfe die gemeindeeigenen Grundsätze ignorieren, wird zurückgewiesen. Die B-Plan-Entwürfe setzen lediglich von Bebauung freizuhalten Flächen fest, nicht jedoch Bahnflächen. Dies ist zum jetzigen Zeitpunkt auch gar nicht möglich, da es sich bei den Flächen um bereits planfestgestellte Bahnflächen handelt, die der kommunalen Planung weitgehend entzogen sind. Die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Bahnunternehmen könnte deshalb unabhängig von der kommunalen Planung die Bahnverbindung wiederherstellen.	

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			<i>Schutzanspruch vereinbar ist. Der Anteil der Erholungs- und Spielflächen in Wohngebieten, die für die gesamte Bevölkerung bzw. für Kinder und Jugendliche zugänglich sind, wird erhöht.</i> <i>Bei Entscheidungen, die mit Eingriffen in den Naturhaushalt und in naturnahe Lebensräume der Gemeinde verbunden sind, werden im Sinne der Zukunftsfähigkeit ökologische und wirtschaftliche Gesichtspunkte gleichberechtigt und bei notwendigen Abwägungen gesetzlich geregelte Naturschutzansprüche mit Priorität behandelt. Ausgleichsmaßnahmen für notwendige Eingriffe in den Naturhaushalt werden innerhalb der Gemeinde - bzw. des Plangebietes vorgenommen. Die Inhalte des Landschaftsplanes werden in den Grünordnungsplänen zu neuen Bauvorhaben konsequent umgesetzt. Vorhandene Freiräume sind als wichtige Klimaregulatoren und Erholungsbereiche zu erhalten; ebenso der bisher ortsprägende Baum- und Gehölzbestand. Geplante Eingriffe in Natur und Landschaft und die entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden unter ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten im Sinne der Zukunftsfähigkeit überprüft."</i> Eine Abwägung dieser ihrer eigenen Grundsätze mit den planerischen Zielen der Gemeinde findet nicht statt, da planerische Ziele gar nicht definiert werden.		
		59/15 Wasserschutzgebiet	Ferner wird in der Stellungnahme der Wasserbehörde vom 12.02.2016 festgestellt, dass das Plangebiet nicht von Trinkwasserschutzzonen tangiert wird. Das ist unzutreffend. Die im KLMBP-048-c Potsdamer Stammbahn, nördlich Europarc' erfassten Flurstücke 2331, 23312, 23313, 238, 239, 2187, 2198, 2190, 4278, 4287 in der Flur 1 befinden sich im Wasserschutzgebiet. Zum KLM-BP-048-d „Potsdamer Stammbahn, nördlich Musikerviertel" befindet sich der gesamte Geltungsbereich im Wasserschutzgebiet. Ebenfalls im Wasserschutzgebiet befindet sich zum KLM-BP-048-e „Potsdamer Stammbahn, nördlich Sommerfeld" in der Flur 8 das Flurstück 2.	Der Einwand ist unzutreffend. Die Wasserbehörde trifft diese Feststellung lediglich für die Geltungsbereiche der Bebauungspläne KLM-BP-048-a und -048-b, nicht jedoch für die übrigen drei Bebauungspläne, im Gegenteil: Für diese drei Bebauungspläne wird die nachrichtliche Übernahme des Wasserschutzgebietes explizit gefordert. Das Wasserschutzgebiet ist dementsprechend nachrichtlich in die betroffenen Bebauungspläne übernommen worden.	N
		59/16 Abwägungsfehler und Rechtsfolgen	2.4.4 Erheblichkeit der Abwägungsfehler Sämtliche der unter 2.4.1 bis 2.4.3 genannten und nicht hinreichend berücksichtigten Belange sind der Gemeinde bekannt. Die aufgezeigten Fehler betreffen wesentliche Punkte und sind offensichtlich, da sie auf objektiv erfassbaren Umständen beruhen, zur Offensichtlichkeit z.B. BVerwG, 4 CN 1/07 v. 9.4.2008, Abs. 18 ff. Sie haben Einfluss auf das Planungsergebnis, da die konkrete Möglichkeit besteht, dass unter hinreichender Berücksichtigung der Belange das Abwägungsergebnis anders ausgefallen wäre.	Der Einwand wird zurückgewiesen. Da die Bebauungspläne von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen und damit lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn sichern, ist es nicht erforderlich, die Vor- und Nachteile einer Eisenbahntrasse gegeneinander abzuwägen. Dies ist auch gar nicht möglich, da dazu weitere Vorüberlegungen zum beabsichtigen Bahnverkehr, zur Ausgestaltung der Trasse, zu Art und Anzahl der Haltepunkte, zu den Taktzeiten und -frequenzen, zu den Kreuzungsbauwerken etc. erforderlich sind. Diese Vorüberlegungen liegen aber nicht	N, K

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Soweit also Fehler bei der Zusammenstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials vorliegen, sind diese wegen Verstoßes gegen § 2 Abs. 3 BauGB nach § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB beachtlich und werden als Mangel der formellen Rechtmäßigkeit gerügt. Soweit Fehler im Abwägungsvorgang, die nicht die Zusammenstellung und Bewertung des Abwägungsmaterials nach § 2 Abs. 3 BauGB betreffen, vorliegen, so sind diese wegen Verstoßes gegen § 1 Abs. 7 BauGB gemäß § 214 Abs. 3 Satz 2 Halbsatz 2 BauGB beachtlich und werden als Mangel der materiellen Rechtmäßigkeit gerügt. 3. Zusammenfassung Somit ist im Ergebnis festzustellen, dass die angegriffenen Bebauungsplan-Entwürfe an schwerwiegenden Fehlern leiden. • Der Gemeinde Kleinmachnow fehlt die Planungsbefugnis und die städtebauliche Erforderlichkeit für die von ihr aufgestellten Bebauungspläne 048-a bis e, weil diese • keinen eigenen, rechtsbegründenden Regelungsgehalt aufweisen, - nicht auf einer eigenen gemeindlichen Planungskonzeption beruhen, - keine realistische, zeitlich überschaubare Umsetzungsperspektive erkennen lassen - als unnötige Vorratsplanung unzulässig sind • Die Gemeinde Kleinmachnow verstößt mit den vorgenannten Bebauungsplänen zudem gegen den Fachplanungsvorbehalt des § 38 BBauG in Verbindung mit § 18 AEG. • Die Gemeinde Kleinmachnow trifft wegen des Vorrangs der Fachplanung unzulässige Festsetzungen und verstößt damit gegen § 9 BauGB. • Schließlich liegen gravierende formelle und materielle Mängel bei der Abwägung vor; sowohl bei der Ermittlung und Bewertung des Abwägungsmaterials (§ 2 Abs. 3 BauGB) als auch im Abwägungsvorgang selbst (§ 1 Abs. 7 BauGB). Sollten die Bebauungspläne in dieser Form beschlossen werden, sind sie „ungültig“ und „unwirksam“ (vgl. § 47 Abs. 5 Satz 2 VwGO) und entfalten keine Rechtswirkungen.	im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Eine Inanspruchnahme für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist im Übrigen unabhängig von den Bebauungsplänen möglich. Die Hinweise auf die Rechtsfolgen von Abwägungsfehlern werden zur Kenntnis genommen.	
60	30.03.17		Wir legen gegen den Bebauungsplanentwurf in seiner jetzigen Form Widerspruch ein. Die Formulierung in "II. Textliche Festsetzung, 1. Satz 1" legt die Flächen des Geltungsbereiches als Flächen mit der Nutzung als "zukünftige Bahnanlagen" fest. Dieser Festlegung in ihrer jetzigen Form widersprechen wir. Begründung:	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Zunächst ist festzustellen, dass die Bebauungspläne in erster Linie Flächen festsetzen, die von Bebauung freizuhalten sind. Es werden keine Bahnanlagen festgesetzt. Bei fast sämtlichen Flächen in den Plangebieten handelt es sich allerdings bereits um planfestgestellte und gewidmete Bahnflächen. Daran ändern auch die Bebauungspläne	N, B

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
		60/1 Lärmemission	1. Eine Nutzung der Flächen als Bahnflächen mit Bahnverkehr widerspricht den Interessen von wesentlichen Anteilen der Gemeinde. Bahnverkehr verursacht ein Lärmemission von erheblicher gesundheitsschädigender Stärke. Die Stammbahn im Bereich des B-Plan Entwurfes fährt seit Zerstörung 1945 und Reparations-Demontage nicht mehr. Alle Zuzüge nach Kleinmachnow im Emissionsgebiet dieser potenziellen Bahntrasse seit 1945 sind in dem Wissen erfolgt, dass dort keine Bahn verkehrt. Kleinmachnow steht für eine ruhige, familienfreundliche Gemeinde, zu der man aufgrund der hohen Lebensqualität gerne zieht. Kleinmachnow ist schwerpunktmäßig eine Wohngemeinde. Sowohl zukünftige Neuzuzügler als auch besonders derzeitige Einwohner schätzen die ruhige Lage ohne gesundheitsbelastende Lärmemissionen. In diesem Zusammenhang möchten wir auf die in den entsprechenden Teltower Bebauungsplänen ausgewiesenen verschiedenen Lärmschutzzonen im Bereich der Teltower Fernbahn hinweisen und vor allem auf die Größe der betroffenen Fläche hinweisen. Eine Nutzung als Bahnverbindung würde die Gemeinde und besonders die im akustischen Einzugsgebiet befindlichen Anwohner nachhaltig und intensiv mit gesundheitsschädlicher Lärmmission belasten, auch und besonders in der sensiblen Zeit von 22:00 bis 06:00 Uhr.	nichts. Dies wäre auch gar nicht möglich, da die Flächen als planfestgestellte Bahnanlagen der kommunalen Planungshoheit weitgehend entzogen sind. Sinn und Zweck dieser Festsetzung ist es lediglich, dass die bereits als Bahnanlagen gewidmeten Flächen auch im Falle eines Flächenverkaufs durch die Deutsche Bahn AG und einer möglichen Freistellung von Bahnbetriebszwecken von Nutzungen und insbesondere baulichen Anlagen frei bleiben, die einer künftigen Wiederinbetriebnahme der Trasse entgegenstehen. Dadurch soll die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn gewahrt werden. Nichts anderes beinhalten die Bebauungspläne. Aufgrund der bestehenden Planfeststellung könnte die Deutsche Bahn AG oder ein anderes Eisenbahnunternehmen unabhängig von den Bebauungsplänen die Bahnverbindung wiederherstellen. Dieser Tatsache tragen auch die in der Nähe der planfestgestellten Bahnflächen gelegenen Baugebiete Rechnung. Soweit Bebauungspläne existieren, enthalten diese nämlich Festsetzungen zum Schallschutz. Dies musste auch zuziehenden Personen klar sein. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn so gravierende Änderungen gegenüber der ursprünglichen Bahnanlage erfolgen müssen, dass ein erneutes Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Das wurde von der Deutsche Bahn AG in einem offiziellen Schreiben bestätigt. Die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass dabei dem berechtigten Interesse der Anwohner auf einen angemessenen Lärmschutz und sonstigen Immissionsschutz im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften und nach den geltenden Standards Rechnung getragen wird. In die Begründungen zu den Bebauungsplänen wird ein entsprechender Passus aufgenommen.	
		60/2 Konkurrenz zu Ringschluss	2. Ein möglicher Wiederausbau der Stammbahn stünde in erheblicher Konkurrenz zu einem möglichen südlichen Ringschluss der Bahnstrecke von Teltow (derzeit Endhalt 5-Bahn) über Stahnsdorf und bis nach S-Wannsee, somit ist die Wahrscheinlichkeit, dass es zukünftig zu einer erneuten Bahnnutzung der Stammbahn kommen kann, ohnehin zumindest stark eingeschränkt, denn von dem südlichen Ringschluss würden aus den Gemeinden Teltow/ Stahnsdorf/ Kleinmachnow deutlich mehr Leute profitieren.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Wie den Begründungen zu den B-Plan-Entwürfen zu entnehmen ist, wurden und werden für den Korridor Berlin - Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf diverse Streckenvarianten geprüft. Die aufgrund der Komplexität der Inhalte vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) für erforderlich gehaltenen vertiefenden Gesamtverkehrsuntersuchungen sind noch nicht abgeschlossen. Im Zuge der durchgeführten Nachfrageprognosen wurde unter anderem auch der Ringschluss der S-Bahn zwischen Teltow-Stadt und Wannsee über die Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn untersucht. Im Ergebnis konnten für diese Variante nicht so hohe Nachfragepotenziale ermittelt werden wie für eine Streckenführung über die Stammbahntrasse. Außerdem würde von einem Ringschluss Wannsee-Kleinmachnow-Stahnsdorf-Teltow durch Nutzung der	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibe- ben v.	Abwä- gungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
				Friedhofsbahn zwar ein Teil der Bevölkerung Kleinmachnows profitieren, die bevölkerungsreichsten Ortsteile wären jedoch weiterhin nicht an den Bahnverkehr angebunden. Trotzdem hat die Gemeinde im vergangenen Jahr die Flurstücke im Bereich der Trasse der stillliegenden Friedhofsbahn erworben, um auch für diese Strecke die Option einer Wiederinbetriebnahme offenzuhalten. Es muss sich allerdings nach dem Verkauf durch die Deutsche Bahn AG zunächst ein Eisenbahnumternehmen finden, dass diesen Ringschluss betreiben will.	
		60/3 Umwelt- freundlich- keit Bahn	3. In den Dokumenten zur Begründung des B-Planes wird wörtlich angeführt, dass es Zielstellung ist, mit diesen B-Plänen umweltfreundliche Alternativen zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) anzubieten. Aufgrund der hohen Lärmemission eines Bahnbetriebes kann von umweltfreundlich keine Rede sein, umweltfreundlich berücksichtigt nämlich sämtliche Emissionen, d.h. nicht nur Schad-Gase, sondern auch Gerüche, Lärm usw. Weiterhin wird hierbei nicht berücksichtigt, dass zwar Kleinmachnow seit vielen Jahrzehnten eine Gemeinde ist, die besonders auf den MIV angewiesen ist, sich einerseits aber auch auf diesen eingerichtet hat und andererseits bereits vor einigen Jahren die Entwicklung von elektrisch betriebenen MIV begonnen hat und stark ansteigend ist - langfristig ist dies ohnehin die derzeit einzig verfügbare Technologie, die nahezu ganz emissionsfrei daher kommt. Auch aus diesem Grund ist eine Bahnwidmung nicht sinnvoll.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Die Begründungen werden ergänzt. Es muss zunächst noch einmal klargestellt werden, dass Gegenstand der Bebauungspläne bereits gewidmete Bahnfläche sind, die lediglich von Bahnbetriebszwecken entgegenstehenden Nutzungen und baulichen Anlagen freigehalten werden. Es werden keine Bahnflächen festgesetzt, es findet auch keine Widmung statt. Die Gemeinde bekennt sich jedoch ausdrücklich zu der Zielstellung, die Stammbahntrasse für die Wiederinbetriebnahme einer Bahnverbindung zu sichern, und zwar gerade auch zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse. Die gestiegenen Einwohnerzahlen Kleinmachnow in Verbindung mit dem hohen Verflechtungsgrad mit Berlin und dem daraus resultierenden Anteil an Pendlern führen seit Jahren zu erheblichen Verkehrsbelastungen auf den Hauptverkehrsstraßen. Damit einher gehen Belastungen der Umwelt durch Lärm, Abgase und Feinstaub. Bei einem Vergleich der Emissionen der einzelnen Verkehrsträger im Personenverkehr scheidet der Eisenbahnnahverkehr in jeder Hinsicht besser als der Pkw ab, ist also besonders umweltfreundlich. Das Offenhalten der Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist deshalb gerade unter dem Gesichtspunkt der Sicherung gesunder Lebensverhältnisse vor allem auch im Hinblick auf die Verantwortung für künftige Generationen sinnvoll und geboten. Bezüglich des Immissionsschutzes insbesondere für die nahe der Bahnlinie gelegenen Grundstücke wird sich die Gemeinde nachdrücklich dafür einsetzen, dass bei einer Wiederinbetriebnahme die gesetzlichen Vorschriften zum Immissionsschutz nach den aktuell geltenden Standards eingehalten werden. Diese Aussage wird zusätzlich in die Begründungen aufgenommen.	N, B
		60/4 Alternative Femrad- weg	Die derzeitige Nutzung der Fläche zeigt, wo der wirkliche Bedarf dieser Fläche liegt, nämlich als Strecke im Bereich der freizeitlichen Mobilität, aber auch der beruflichen Mobilität im Raum zwischen Potsdam und Zehlendorf. Mittels dieser Route lassen sich aus Kleinmachnower Sicht Wannsee und in der Folge Potsdam erschließen, sowie das Wald und Hundeauslaufgebiet nördlich der	Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Verbesserung der Bedingungen für den überörtlichen Fahrradverkehr - alles anderen Vorschläge stellen aufgrund ihrer örtlichen Bedeutung keine wirkliche Alternative zu einer Bahnverbindung dar - ist sicherlich erstrebenswert, sollte jedoch unabhängig von der Nutzung der Stammbahntrasse sein. Eine Asphaltierung und Beleuchtung der Stre-	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreiben v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Stammbahn, sowie Zehlendorf. Diese jetzige Nutzung zu fördern und zu unterstützen z.B. durch Anlage/Ausbau eines Fuß- und Radfernweges (inkl. Fahrradstation Kleinmachnow usw.) im Bereich der Stammbahntrasse würde diesem Bedürfnis entgegenkommen, ist jedoch mit den derzeit vorgeschlagenen Formulierungen nicht umsetzbar. Es ist unstrittig, dass eine Fuß- und Radnutzung weit umweltfreundlicher ist als eine Bahnnutzung, siehe auch oben. Die Nichtberücksichtigung der 048er B-Planflächen von anderen Nutzungen von hoher Umweltfreundlichkeit ist somit ein Mangel.	cke würde so hohe Kosten verursachen, dass damit ein später Rückbau der Strecke zugunsten der Wiederinbetriebnahme der Stammbahnverbindung quasi ausgeschlossen würde. Gleichzeitig ist davon auszugehen, dass ein derartiger Fahrradweg überwiegend in den Sommermonaten genutzt würde, im Winter und bei schlechtem Wetter aber nur geringe Auswirkungen auf die Verkehrsströme hätte. Die angestrebte Verkehrsverlagerung und Entlastung des Straßennetzes würde im Unterschied zu dem Effekt einer Schienenanbindung nur zeitweise und dann voraussichtlich auch nur in geringerem Maße stattfinden. Die Gemeinde möchte deshalb die Option für eine Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse weiter sichern.	
		60/5 finanzielle Auswirkungen	5. Die finanziellen Belastungen der Gemeinde für einen (anteiligen) Bau z.B. eines Radfernweges sind deutlich geringer als die für Schutzmaßnahmen für die nahe gelegene Wohnnutzung, die zudem auch nur mäßig erfolversprechend sein dürften.	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da davon ausgegangen werden kann, dass es sich bei der Wiederinbetriebnahme der Stammbahntrasse gegenüber dem historischen Zustand um eine wesentliche Änderung im Sinne von § 1 der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) handelt, sind die erforderlichen Immissionsschutzmaßnahmen vom Träger der Baulast, also der Deutschen Bahn AG oder einem anderen Eisenbahnunternehmen, das die Strecke wieder in Betrieb nimmt, zu zahlen. Der Gemeinde entstehen folglich keine Kosten.	N
		60/6 LEP B-B	6. Gemäß dem gültigen LEP B-B (Regionalplan Havelland-Fläming 2020 vom 16.12.2014) sind die im Geltungsbereich gelegenen Flächen des Freiraumverbundes in ihrer Funktionsfähigkeit zu entwickeln, raumbedeutsame Zerschneidungen durch Infrastrukturen usw. sind regelmäßig ausgeschlossen. Natürlich widerspricht dem Anschein nach die geplanten 048er B-Pläne mit ihrer Freihaltung für Bahntrassen nicht dieser Forderung nach Entwicklung und Vermeidung von Zerschneidung durch linienhafte Infrastrukturen. Gleichwohl bedeutet dies aber, dass, sollte es je zur Planung einer Wiederherstellung der Trasse kommen, die oben genannte Forderung nicht erfüllt werden kann. Würde sie aufgrund einer Ausnahmeregelung o.ä. dennoch möglich sein, so stellt sich hier die Aufwands-Nutzen Frage, denn ein wirksamer Emissionsschutz (Lärm) kann nur unter hohem Aufwand mit der Forderung nach räumlicher Freiraumentwicklung umgesetzt werden (Trog oder Tieflage, Tunnelung, andere).	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Es gehören sich nicht alle Plangebiete zum Freiraumverbund gemäß LEP B-B, sondern lediglich der westliche Teil des Bebauungsplans KLM-BP-048-a. Der östliche Teil dieses Plangebietes wie auch alle übrigen Plangebiete gehören zum Gestaltungsraum Siedlung nach LEP B-B. Der Regionalplan Havelland-Fläming legt Teile der Plangebiete KLM-BP-048-a und -048-c als Vorranggebiet Freiraum fest. Da die Festsetzungen der Bebauungspläne lediglich auf die Sicherung und Freihaltung der stillliegenden Stammbahntrasse abzielen, stehen sie weder im Widerspruch zu den Inhalten des LEPB-B noch 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.“	N
		60/7 Abwägung	Schlussendlich erscheint uns die Abwägung pro und contra nicht zugunsten der Bahntrasse auszufallen, den positiven Aspekten - mögliche S-Bahn (aus Kleinmachnows Randlage), Anbindung des	Dem Einwand wird nicht gefolgt. Da die Bebauungspläne von Bebauung freizuhaltende Flächen festsetzen und damit lediglich die Option für eine Wiederinbetriebnahme der	N

Bebauungsplan-Verfahren KLM-BP-048-a bis -048-e „Trasse Potsdamer Stammbahn“

– Auswertung der Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 3 Abs. 2 BauGB v. 27.02. – 31.03.2017 –

Lfd. Nr.	Schreibern v.	Abwägungspkt.	Inhalt der Stellungnahme	Abwägungsvorschlag	weitere Bearb.
			Europarc Dreilinden (jedoch ohnehin von nur untergeordneter Bedeutung) stehen schwerwiegende negative Aspekte gegenüber: Lärmimission in die Gemeinde, Lärmschutzmaßnahmen, Verfehlung des Umweltschutzziels, Nicht-Umsetzbarkeit des Ausbaus derzeit gebrauchter Nutzformen (Rad- und Fußweg, Erholungsgebiet).	Stammbahn sichern, ist es nicht erforderlich, die Vor- und Nachteile einer Eisenbahntrasse gegeneinander abzuwägen. Dies ist auch gar nicht möglich, da dazu weitere Vorüberlegungen zum beabsichtigen Bahnverkehr, zur Ausgestaltung der Trasse, zu Art und Anzahl der Haltepunkte, zu den Taktzeiten und -frequenzen, zu den Kreuzungsbauwerken etc. erforderlich sind. Diese Vorüberlegungen liegen aber nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Eine Inanspruchnahme für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ist im Übrigen unabhängig von den Bebauungsplänen möglich.	