

# **BEBAUUNGSPLAN GML NR. 45**

**„Neubau Vorplatz am Halte-  
punkt Mühlenbeck“**



**GEMEINDE  
MÜHLENBECKER LAND**

Ortsteil Mühlenbeck



Gemeinde Mühlenbecker Land

Bebauungsplan GML Nr. 45  
„Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“,  
OT Mühlenbeck

# VORENTWURF

## **Begründung**

für die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Stand: 22.02.2022

**Gemeinde Mühlenbecker Land  
Liebenwalder Straße 1  
16567 Mühlenbecker Land, OT Mühlenbeck**

Erarbeitet durch:

**GRUPPE PLANWERK**

**GP Planwerk GmbH**

Uhlandstraße 97

10715 Berlin

Projektleitung: Dipl.-Ing. Siegfried Reibetanz

Bearbeitung: Fanny Harder, M.Sc.

**FUGMANN JANOTTA PARTNER**

**FUGMANN JANOTTA PARTNER**

Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner bdlA

Belziger Straße 25

10823 Berlin

Projektleitung: Dipl.-Ing. Martin Janotta

Bearbeitung: Sophie Renner, M.Sc.

## Inhaltsverzeichnis

<b><u>A. Planungsgegenstand.....</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b><u>1. Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung .....</u></b>	<b><u>1</u></b>
<b><u>2. Beschreibung des Plangebiets.....</u></b>	<b><u>2</u></b>
2.1 Räumliche Lage.....	2
2.2 Abgrenzung Geltungsbereich .....	3
2.3 Eigentumsverhältnisse.....	3
2.4 Ausgangssituation .....	3
2.4.1 Stadträumliche Einbindung .....	3
2.4.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur .....	3
2.4.3 Geländebeziehungen .....	4
2.4.4 Verkehrliche Erschließung .....	4
2.4.5 Ver- und Entsorgung.....	5
2.4.6 Baugrund –, Boden- und Wasserverhältnisse .....	5
2.4.7 Natur, Landschaft, Umwelt.....	5
2.4.8 Denkmalschutz .....	6
<b><u>3. Planungsbindungen.....</u></b>	<b><u>6</u></b>
3.1 Planungsrechtliche Ausgangssituation.....	6
3.2 Raumordnung und Landesplanung.....	7
3.3 Regionalplanung.....	9
3.4 Flächennutzungsplan.....	11
3.5 Landschaftsplanung.....	13
3.6 Sonstige Planungen und Konzepte der Gemeinde.....	13
3.6.1 Reaktivierung und Ausbau der „Heidekrautbahn“ in der Gemeinde Mühlenbecker Land, Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet.....	13
3.6.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land .....	14
3.7 Fachplanungen.....	14
<b><u>B. Planinhalte und Planfestsetzungen.....</u></b>	<b><u>16</u></b>
<b><u>1. Entwicklung der Planungsüberlegungen.....</u></b>	<b><u>16</u></b>
1.1 Planungsalternativen .....	17
<b><u>2. Ziele und Zwecke der Planung.....</u></b>	<b><u>17</u></b>
<b><u>3. Städtebaulich-verkehrliches Konzept .....</u></b>	<b><u>18</u></b>
<b><u>4. Wesentlicher Planinhalt.....</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>5. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....</u></b>	<b><u>20</u></b>

5.1	Änderung des Flächennutzungsplans .....	20
<b>6.</b>	<b><u>Begründung der Festsetzungen .....</u></b>	<b>23</b>
6.1	Art der baulichen Nutzung .....	23
6.2	Maß der baulichen Nutzung .....	24
6.3	Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen .....	27
6.4	Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte .....	28
6.5	Nachrichtliche Übernahmen .....	30
6.5.1	Bahnflächen / Planfestgestellte Bahnanlagen .....	30
6.5.2	Satzung der Gemeinde Mühlenbecker Land zum Schutz von Bäumen und Sträuchern und zu Festlegungen von Nachpflanzungen (Gehölzschutzsatzung) .....	30
<b>7.</b>	<b><u>Flächenbilanz .....</u></b>	<b>31</b>
<b>C.</b>	<b><u>Umweltbericht zum Bebauungsplan .....</u></b>	<b>32</b>
<b>D.</b>	<b><u>Auswirkungen des Bebauungsplans .....</u></b>	<b>38</b>
<b>1.</b>	<b><u>Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen .....</u></b>	<b>38</b>
<b>2.</b>	<b><u>Auswirkungen auf den Verkehr .....</u></b>	<b>38</b>
<b>3.</b>	<b><u>Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung .....</u></b>	<b>39</b>
<b>4.</b>	<b><u>Auswirkungen auf die Natur, Landschaft, Umwelt .....</u></b>	<b>39</b>
<b>5.</b>	<b><u>Bodenordnende Maßnahmen .....</u></b>	<b>39</b>
<b>6.</b>	<b><u>Kosten und Finanzierung .....</u></b>	<b>39</b>
<b>E.</b>	<b><u>Verfahren .....</u></b>	<b>40</b>
<b>1.</b>	<b><u>Aufstellungsbeschluss .....</u></b>	<b>40</b>
<b>F.</b>	<b><u>Rechtsgrundlagen .....</u></b>	<b>41</b>
<b>G.</b>	<b><u>Anlagen .....</u></b>	<b>42</b>

## **Abbildungsverzeichnis**

Abb. 1: Luftbild mit Geltungsbereich des Bebauungsplans (Brandenburgviewer der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg) .....	2
Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck) .....	11
Abb. 3: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land, Entwurf 2019 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land) .....	12
Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck).....	22
Abb. 5: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume (Fugmann Janotta Partner).....	34

## **Tabellenverzeichnis**

Tab. 1: Flächenbilanz BP GML Nr. 45 .....	31
---	----

## A. Planungsgegenstand

### 1. Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung

Am 10. Januar 2019 unterzeichneten die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam mit der Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) eine Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Heidekrautbahn auf ihrer Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Schönewalde West. Mit dem geplanten Streckenausbau der Heidekrautbahn wird die bestehende Bahnstrecke der NEB als leistungsfähige öffentlicher Nahverkehrsverbindung (ÖPNV-Verbindung) zwischen der Schorfheide und Berlin nachhaltig aufgewertet. Für die Gemeinde Mühlenbecker Land ergeben sich dadurch neue Perspektiven für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung. Neben der Anbindung über den Bahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle an das Berliner S-Bahnnetz soll die Gemeinde drei weitere Haltepunkte der Heidekrautbahn in der Ortslage mit direkter Streckenführung nach Berlin erhalten. In Form einer integrierten städtebaulich-verkehrlichen Untersuchung wurde eine von der Verwaltung beauftragte Machbarkeitsstudie erarbeitet, die die Grundlage vertiefter Planungen und Maßnahmen bildet.

Ziel des Bebauungsplans GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Anbindung des zukünftigen Haltepunktes Mühlenbeck der Heidekrautbahn an öffentliche Verkehrsflächen sowie für die Neugestaltung des Haltepunktumfeldes. Das zugrundeliegende städtebaulich-verkehrliche Konzept sieht die Neugestaltung des Umfeldes des Haltepunktes mit Platzanlage, Zugängen zum Bahnsteig, Fahrradabstellanlagen sowie Anlagen für Park & Ride (P&R) und Kiss & Ride (K&R) vor. Die Planung beinhaltet außerdem die Neuordnung bzw. Erweiterung einer Stellplatzanlage des Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V. (BFW) sowie die Errichtung einer Stellplatzanlage für die Mitglieder\*innen der Kleingartengemeinschaft Hasenheide e. V. nördlich der Kleingartenanlage, um wegfallenden Stellplätze zu kompensieren.

Der Geltungsbereich befindet sich im Osten der Gemeinde Mühlenbecker Land im Ortsteil Mühlenbeck. Westlich angrenzend verläuft die Bahnstrecke der Heidekrautbahn, im Norden grenzt der Geltungsbereich an landwirtschaftlich genutzte Flächen. Östlich befinden sich die Kleingartenanlage sowie das BFW-Areal. Im Süden wird der Geltungsbereich von der Kastanienallee begrenzt. Die Flächen im Geltungsbereich werden derzeit überwiegend für Stellplatzanlagen, die durch eine private Erschließungsstraße erschlossen werden, genutzt. Im nördlichen Bereich befindet sich eine landwirtschaftliche Nutzfläche. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von rd. 2,2 ha.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes und die Änderung des Flächennutzungsplans Mühlenbeck für den Teilbereich „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ erfolgen gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren. Gemäß § 2 Abs. 4 BauGB wird für die Belange des Umweltschutzes nach § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB eine Umweltprüfung durchgeführt, in der die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt werden und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht wird gemäß § 2a BauGB als gesonderter Bestandteil der Begründung zum Bebauungsplan erarbeitet.



Die Gemeindevertretung der Gemeinde Mühlenbecker Land hat am 22.06.2020 den Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans GML Nr. 45 im Ortsteil Mühlenbeck sowie die Einleitung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplan für den Geltungsbereich des Bebauungsplans beschlossen.

## 2. Beschreibung des Plangebiets

### 2.1 Räumliche Lage

Die Gemeinde Mühlenbecker Land befindet sich nördlich der Berliner Stadtgrenze im Brandenburger Landkreis Oberhavel. Sie besteht aus den vier Ortsteilen Mühlenbeck, Schildow, Schönfließ und Zühlsdorf. Die Einwohnerzahl der Gemeinde liegt bei ca. 15.666 (Stand 2021)<sup>1</sup>. Nordöstlich der Gemeinde Mühlenbecker Land befindet sich Oranienburg, südlich davon die Gemeinden Birkenwerder und Hohen Neuendorf. Südlich grenzt die Gemeinde Mühlenbecker Land an die Gemeinde Glienicke / Nordbahn sowie östlich an die Gemeinde Wandlitz.



Abb. 1: Luftbild mit Geltungsbereich des Bebauungsplans (Brandenburgviewer der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

<sup>1</sup>vgl. Gemeinde Mühlenbecker Land, Abfrage Einwohnermeldeamt am 07.01.2022

Das Plangebiet befindet sich im südlichen Teil des Ortsteils Mühlenbeck. Es erstreckt sich zwischen der Bahntrasse der Heidekrautbahn im Westen und der Kleingartenanlage Hasenheide e.V. bzw. dem BFW im Osten. Im Norden wird es von landwirtschaftlich genutzten Flächen begrenzt, im Süden von der Kastanienallee und der Blankenfelder Straße.

In der näheren Umgebung des Plangebiets befindet sich, jenseits der Bahntrasse der Heidekrautbahn, die Ortslage Mühlenbeck mit einer überwiegenden Einfamilienhausbebauung (Westen). Gewerblich genutzte Flächen befinden sich südliche des Plangebiets (Collonil Logistik GmbH und office-4-sale Büromöbel GmbH).

Östlich des Plangebiets befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“.

## **2.2 Abgrenzung Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von ca. 2,2 ha. Er umfasst die Flurstücke 53 (tlw.), 57 (tlw.), 113 (tlw.), 60/10 (tlw.) sowie 60/8 (tlw.) der Flur 6 der Gemarkung Mühlenbeck, Gemeinde Mühlenbecker Land.

Der Geltungsbereich wird begrenzt:

- im Norden von landwirtschaftlich genutzten Flächen,
- im Osten von der Kleingartenanlage Hasenheide e.V. und von Flächen des BFW,
- im Süden von der Kastanienallee und der Blankenfelder Straße
- und im Westen von der Bahnstrecke der Heidekrautbahn.

## **2.3 Eigentumsverhältnisse**

Die Flurstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich derzeit in privatem Eigentum.

## **2.4 Ausgangssituation**

### **2.4.1 Stadträumliche Einbindung**

Das Plangebiet befindet sich südöstlich des Zentrums Mühlenbecks der Gemeinde Mühlenbecker Land, jenseits der Bahngleise der Heidekrautbahn. Es wird eingerahmt vom Berufsförderwerk Berlin-Brandenburg im Osten und der Gleisanlage der NEB im Westen. Die verkehrliche Anbindung ist aufgrund der direkt angrenzenden Straße Kastanienallee sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den Fuß- und Fahrradverkehr als sehr gut zu bezeichnen. Die Umgebung weist eine heterogene Struktur auf, geprägt wird sie insbesondere durch die bestehenden Stellplatzanlagen, die angrenzenden Kleingartenparzellen sowie die Schieneninfrastruktur der Heidekrautbahn.

### **2.4.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur**

Die Flächen innerhalb des Geltungsbereichs werden überwiegend als Park- bzw. Stellplatzanlagen genutzt. Die Stellplätze im nördlichen Bereich (ca. 200) gehören zur Kleingartenanlage Hasenheide e.V. und werden vor allem an den Wochenenden von den Mitglieder\*innen der Kleingartengemeinschaft genutzt. Daran südlich anschließend be-

findet sich die Stellplatzanlage des BFW mit insgesamt ca. 270 Stellplätzen. Diese werden hauptsächlich unter der Woche von den Teilnehmer\*innen und Mitarbeiter\*innen des BFW genutzt. Kleinere, teilweise mit Bäumen und Hecken bepflanzte Grünflächen verteilen sich über die Flächen im Geltungsbereich. Die Stellplatzanlagen sind mit Bäumen begrünt.

Die Kleingartenanlage und das BFW mit den dazugehörigen Stellplatzanlagen werden durch eine private Stichstraße mit Wendehammer erschlossen. Die Zufahrt erfolgt über die Kastanienallee im Süden des Geltungsbereichs.

### **2.4.3 Geländeverhältnisse**

Das Gelände im Geltungsbereich weist Höhen von ca. 48,8 m ü. NHN bis ca. 53,1 m ü. NHN auf. Im Bereich der Einmündung in die Erschließungsstraße im Süden des Geltungsbereichs liegt die Geländehöhe bei ca. 49 m ü. NHN. Der höchste Punkt mit ca. 53 m ü. NHN liegt im Westen des Geltungsbereichs in der Nähe der Bahntrasse.

### **2.4.4 Verkehrliche Erschließung**

#### Motorisierter Individualverkehr

Die verkehrliche Anbindung des Plangebiets für den motorisierten Individualverkehr erfolgt über die Kastanienallee oder die Blankenfelder Straße im Süden des Plangebiets. Die innere Erschließung erfolgt über eine private Erschließungsstraße, die von Süden nach Norden, parallel zur Bahntrasse der Heidekrautbahn, durch das Plangebiet führt. Die übergeordnete Erschließung wird durch die Autobahn A 10 in ca. 2,7 km Entfernung gesichert.

#### Öffentlicher Nahverkehr

Unmittelbar südlich des Plangebiets befindet sich die Bushaltestelle „Mühlenbeck, Berufsförderungswerk“ der Buslinien 806 und 810. Die Haltestellen werden zur Hauptverkehrszeit von der Buslinie 806 in einem ca. 20 minütigen Takt angefahren. Sie verkehrt tagsüber zwischen Mühlenbeck-Schule und S-Bahnhof Hermsdorf. Zwischen Zühlsdorf und Hermsdorf fährt die Buslinie 806 tagsüber im ca. 60-Minutentakt. Samstags und sonntags verkehrt die Buslinie 806 tagsüber stündlich zwischen Hermsdorf und Mühlenbeck-Schule und zweistündig zwischen Zühlsdorf und Hermsdorf. Zur Kapazitätssteigerung verkehrt zu Schulzeiten die Buslinie 810 zwischen Mühlenbeck, Schönfließ, Gliencke/Nordbahn und Schildow.

Der nächste S-Bahnhof Mühlenbeck-Mönchmühle befindet sich in ca. 500 m (Luftlinie) Entfernung. Dort verkehrt die S 8 in Richtung Zeuthen – Birkenwerder.

#### Fuß- und Radverkehr

Das Plangebiet kann durch Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen von Norden über einen landwirtschaftlich genutzten Straße, der von der Bahnhofstraße (L305) abgeht sowie im Süden über die Kastanienallee erschlossen werden.

### **2.4.5 Ver- und Entsorgung**

#### **Trink- und Abwasser**

Die Versorgung mit Trinkwasser erfolgt in den Ortsteilen Mühlenbeck, Schildow und Schönfließ durch die „Wasser Nord GmbH & Co. KG“. Die Mitgesellschafter der Wasser Nord GmbH & Co. KG und der Wasser Nord Verwaltungs GmbH sind die Stadt Hohen Neuendorf, die Gemeinde Glienicke / Nordbahn und der Zweckverband Fließtal sowie die Berliner Wasserbetriebe.

Für die Abwasserbeseitigung (Schmutz- und Niederschlagswasser) sind in der Gemeinde Mühlenbecker Land der Zweckverband „Fließtal“ für die Ortsteile Mühlenbeck, Schildow und Schönfließ zuständig.

#### **Niederschlagswasserentsorgung**

Seit dem 27. Juni 2019 ist die 3. Änderungssatzung zur Satzung über die Entsorgung von Niederschlagswasser im Verbandsgebiet des Zweckverbandes „Fließtal“ (Niederschlagswasserentsorgungssatzung) wirksam, zu welchem auch die Gemeinde Mühlenbecker Land mit den Ortsteilen Schildow, Schönfließ und Mühlenbeck gehört. Ziel der Satzung ist es, dass auf öffentlichen und privaten Flächen anfallende Niederschlagswasser unter Ausschöpfung der Versickerungsfähigkeit der Böden und der Reinigungsfähigkeit der belebten und begrüneten oberen Bodenschicht weitestgehend dezentral versickert wird (§ 1 Abs. 2 Niederschlagswasserentsorgungssatzung).

Das im Geltungsbereich anfallende Niederschlagswasser soll an Ort und Stelle versickert werden. Gemäß § 4 Abs. 1 Niederschlagswasserentsorgungssatzung ist Niederschlagswasser auf den Grundstücken, auf denen es anfällt, vollständig zu versickern oder dort zu nutzen. Bei der Beseitigung des Niederschlagswassers auf dem Grundstück ist die Versickerungsfähigkeit des Grundstücks auszuschöpfen und dabei die Reinigungsfähigkeit der belebten und begrüneten oberen Bodenschicht vollständig auszunutzen (oberirdische Versickerung).

Die wasserrechtlichen Anforderungen und Bestimmungen des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) und des Brandenburgischen Wassergesetzes (BbgWG) sind zu beachten und einzuhalten.

*Im weiteren Verfahren ist die Erstellung eines Entwässerungskonzepts vorgesehen.*

### **2.4.6 Baugrund –, Boden- und Wasserverhältnisse**

Ggf. erforderliche Gutachten zu den Baugrund-, Boden- und Wasserverhältnissen sowie der Entwässerung des Plangebiets werden im weiteren Verfahren erstellt.

### **2.4.7 Natur, Landschaft, Umwelt**

#### **Natur- und Landschaftsschutzgebiete**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt in keinem Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebiet. Östlich des Geltungsbereichs befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“.

### **Satzung der Gemeinde Mühlenbecker Land zum Schutz von Bäumen und Sträuchern und zu Festlegungen von Nachpflanzungen (Gehölzschutzsatzung)**

In der Gemeinde Mühlenbecker Land gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes sowie zu Festlegungen von Nachpflanzungen (Gehölzschutzsatzung). Zweck der Satzung ist es, den Bestand an Bäumen und Sträuchern im Geltungsbereich von Bebauungsplänen und im Zusammenhang bebauter Ortsteile zu erhalten und zu sichern. Die Gehölzschutzsatzung wird in dem Bebauungsplan berücksichtigt und nachrichtlich übernommen.

### **Wasserschutz- und Überschwemmungsgebiet**

Das Plangebiet befindet sich in keinem Trinkwasserschutzgebiet sowie keinem Hochwassergefährdungsgebiet bzw. Überschwemmungsgebiet. Im Plangebiet befinden sich keine Oberflächengewässer.

Die schutzgutbezogene Bestandsbewertung von Natur und Landschaft erfolgt im weiteren Verfahren und wird dann im Umweltbericht in Kapitel C ergänzt.

## **2.4.8 Denkmalschutz**

### **Bodendenkmale**

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt innerhalb des Geltungsbereichs, westlich der Kleingartenanlage, ein Bodendenkmal dar.

Der genaue Standort des Bodendenkmals wird im weiteren Verfahren ermittelt bzw. auf Grundlage der zu erwartenden Stellungnahme des Landkreises Oberhavel ergänzt.

## **3. Planungsbindungen**

### **3.1 Planungsrechtliche Ausgangssituation**

Gemäß § 1 Abs. 3 BauGB sind durch die Gemeinde Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Das Plangebiet liegt nicht im Geltungsbereich eines rechtskräftigen Bebauungsplans, jedoch liegt für das Areal des BFWs ein Vorhaben- und Erschließungsplan (VEP) aus dem Jahr 1993 vor. Der Geltungsbereich des „Vorhaben- und Erschließungsplan Berufsförderungswerk Berlin-Brandenburg Mühlenbeck / Oranienburg“ umfasst die gesamte Fläche des Flurstücks 60/8 und grenzt im Norden an das Flurstück 60/10. Festgesetzt wird ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Bildung“ mit einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 0,4. Durch den VEP werden u. a. die Anordnung der Gebäude des BFW, die Lage der Stellplätze und Verlauf der Erschließungsstraße sowie die Flächen mit Pflanzbindungen geregelt.

Die Planung wurde überwiegend, jedoch nicht vollständig, umgesetzt.

Im Bereich des Geltungsbereichs des BP GML Nr. 45 setzt der VEP Stellplätze, die Erschließungsstraße sowie einen Kreisverkehr an der nördlichen Grenze zur Kleingartenanlage fest. Die Anordnung der Stellplätze erfolgte abweichend von der Planung, auch der Kreisverkehr wurde nicht realisiert.

Die Flurstücke 53, 57, 60/10 und 113, Flur 6, Gemarkung Mühlenbeck, befinden sich nördlich des VEPs. Die sind planungsrechtlich dem Außenbereich gemäß § 35 BauGB

zuzuordnen. Die Aufstellung des Bebauungsplans ist erforderlich, da es sich um kein privilegiertes Vorhaben gemäß § 35 Abs. 1 BauGB handelt. Die Planung innerhalb des Geltungsbereichs des VEPs weicht zudem von dessen Festsetzungen ab.

Zudem ist der Bebauungsplan aus den Darstellungen des Flächennutzungsplans nicht entwickelbar.

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans und Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren können die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des städtebaulich-verkehrlichen Konzepts geschaffen werden.

### **Angrenzende Bebauungspläne**

#### Bebauungsplan GML Nr. 1 „Gewerbegebiet Collonil“

Im Süden grenzt der geplante Bebauungsplan an den rechtskräftigen Bebauungsplan GML Nr. 1 „Gewerbegebiet Collonil“. Dieser ist am 22.12.2011 in Kraft getreten. Das Gebiet stellt den historischen Standort der Firma Salzenbrodt GmbH und Co. KG, dem Begründer der Marke „Collonil“ dar.

Ziel des Bebauungsplans war es, die vorhandene gewerbliche Nutzung für Lagerzwecke und Sohlenproduktion zu intensivieren und zu erweitern. Hierzu war eine Sanierung der baulichen Anlagen erforderlich sowie eine Reaktivierung des gesamten Standortes mit zusätzlichem mittel- bis langfristigen Erweiterungspotential.

Der Bebauungsplan GML Nr. 1 setzt für den Geltungsbereich zwei eingeschränkte Gewerbegebiete mit je einer GRZ von 0,8 und einer GFZ von 1,6 sowie eine private Grünfläche fest.

#### Bebauungsplan GML Nr. 45-1 „Photovoltaik-Anlage auf dem Gelände des Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V.“

Östlich des geplanten Bebauungsplans befindet sich der rechtskräftige Bebauungsplan GML Nr. 45-1 „Photovoltaik-Anlage auf dem Gelände des Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V.“, der am 18.09.2021 in Kraft getreten ist.

Mit dem BP GML Nr. 45-1 wird die Errichtung einer PV-Freiflächenanlage für die Eigenversorgung des BFW planungsrechtlich ermöglicht. Er setzt eine Versorgungsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 12 BauGB fest. Die zulässige Grundflächenzahl beträgt 0,3.

### **3.2 Raumordnung und Landesplanung**

Die Gemeinde Mühlenbecker Land ist eine amtsfreie Gemeinde ohne zentralörtliche Funktion im Landkreis Oberhavel in Brandenburg. Nach § 1 Abs. 4 BauGB sind die Bauleitpläne der Gemeinden den übergeordneten Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung anzupassen. Neben allgemeinen Vorgaben aus dem Raumordnungsgesetz (ROG) des Bundes sind im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung insbesondere Landesentwicklungs- und Regionalpläne zu beachten.

Für die vorliegende Planung in der Gemeinde Mühlenbecker Land ergeben sich die Ziele und Grundsätze der Raumordnung aus folgenden Rechtsgrundlagen:

- Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) vom 18.12.2007 (GVBl. I/07, Nr. 17, S.235)

- Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.04.2019 (GVBl. II/19, Nr. 35), in Kraft getreten am 01.07.2019

### **Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007)**

Das Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) bildet den übergeordneten Rahmen der gemeinsamen Landesplanung für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Das LEPro 2007 vom 18. Dezember 2007 (GVBl. S. 235) ist in Brandenburg am 1. Februar 2008 in Kraft getreten. Im LEPro 2007 sind die polyzentrale und nachhaltige Entwicklung der Hauptstadtregion verankert. Das LEPro enthält raumordnerische Grundsätze zur zentralörtlichen Gliederung, zu einer nachhaltigen Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsentwicklung und zur Entwicklung der Kulturlandschaft.

Die Planungsabsichten entsprechen den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms 2007:

- Zur überregionalen Einbindung der Hauptstadtregion und zur Erreichbarkeit Berlins und der übrigen Zentralen Orte ein leistungsfähiges, hierarchisch strukturiertes Netz von Verkehrswegen sowie entsprechende Mobilitätsangebote für Bevölkerung und Wirtschaft unter vorrangiger Nutzung vorhandener Infrastrukturen gesichert und bedarfsgerecht entwickelt werden. (§ 7 Abs. 1 LEPro 2007)
- Die Erschließung der Hauptstadtregion mit öffentlichen Verkehrsmitteln orientiert auf Berlin und die übrigen Zentralen Orte durch vielfältige, ihrer Funktion und der Nachfrage angepasste Bedienangebote gesichert und weiterentwickelt werden. In Räumen mit verdichteter Siedlungsstruktur soll der öffentliche Personennahverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr vorrangig entwickelt werden. (§ 7 Abs. 2 LEPro 2007)

Die Planung ist mit den Grundsätzen des Landesentwicklungsprogramms 2007 vereinbar.

### **Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)**

Die Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29.05.2019 (GVBl. II/19, Nr. 35) ist am 01. Juli 2019 in Kraft getreten. Mit dem LEP HR wurde der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) abgelöst. Der LEP HR konkretisiert das LEPro 2007 und ergänzt damit den Beitrag der Raumordnung zur Entwicklung des Gesamtgebietes. Der LEP HR trifft Festlegungen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung der Hauptstadtregion, insbesondere zu den Raumnutzungen und -funktionen und definiert damit den raumordnerischen Rahmen für die räumliche Entwicklung der Hauptstadtregion.

Für die Bewertung der vorliegenden Planung sind insbesondere folgende Ziele und Grundsätze des LEP HR relevant:

- Ziel 7.2: Großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten der Hauptstadtregion sind vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.

- Grundsatz 8.1: Zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase sollen eine energiesparende, die Verkehrsbelastung verringernde und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden.

Das geplante Vorhaben steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des LEP HR. Das Plangebiet ist weder Teil des Gestaltungsraums Siedlung noch des Freiraumverbandes. Es bestehen somit keine Vorgaben, die der vorgesehenen Neugestaltung der Umgebung des Haltepunktes entgegenstehen. Mit der Realisierung des geplanten Haltepunktvorplatzes sowie der Bereitstellung von Stellplätzen für P&R wird ein attraktiver Zugang zur Heidekrautbahn geschaffen sowie auf die steigenden Fahrgastzahlen, insbesondere nach Berlin, reagiert. Dies fördert die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs und trägt dazu bei, die nachhaltige Mobilität in der Gemeinde auszubauen und die Reduzierung von klimawirksamen Treibhausgasen durch den motorisierten Individualverkehr voranzutreiben.

### 3.3 Regionalplanung

#### **Regionalplan Prignitz-Oberhavel**

Die Planungsregion Prignitz-Oberhavel liegt im Nordwesten Brandenburgs und erstreckt sich von der Elbtalaue über die Prignitz und das Ruppiner Land bis zu der Mecklenburgischen Seenplatte und der Zehdenicker - Spandauer Havelniederung vor den Toren Berlins. Insgesamt umfasst die Region eine Fläche von gut 6.500 km<sup>2</sup>. In der Region leben etwa 380.000 Einwohner\*innen. Durch die Nähe zu Berlin wird in diesem Bereich ein Bevölkerungszuwachs erwartet.

Die Regionalplanung basiert auf den folgenden rechtlichen Grundlagen:

- Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Rohstoffsicherung“ (ReP Rohstoffe), Satzung vom 24.11.2010 (ABl. 47/12 S. 1657)
- Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Freiraum und Windenergie“ (ReP FW), Satzung vom 21.11.2018
- Entwurf über den Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Windenergienutzung" (ReP Wind) vom 08.06.2021
- Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“, Satzung vom 26.11.2020 (ABl. 51/20, S. 1321)

#### Sachlicher Teilplan „Rohstoffsicherung“

Der Sachliche Teilplan „Rohstoffsicherung“ trifft keine für den Bebauungsplan relevanten Aussagen. In dem Gebiet bestehen weder Vorrang- noch Vorbehaltsgebiete zur „Sicherung oberflächennaher Rohstoffe“.

Die Planungsziele des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Sachlichen Teilplans „Rohstoffsicherung“.

#### Sachlicher Teilplan „Freiraum und Windenergie“

Der Sachliche Teilplan „Freiraum und Windenergie“ trifft keine für den Bebauungsplan relevanten Aussagen. Das Plangebiet befindet sich in keinem Vorranggebiet „Freiraum“



oder Eignungsgebiet für „Windenergienutzung“. Es ist auch nicht Teil eines Vorbehaltsgebiets „Historisch bedeutsame Kulturlandschaften“. Das Plangebiet befindet sich in einem Gebiet nach Naturschutzrecht (Naturpark „Barnim“).

Die Fläche des Plangebiets gehört zu keinem geschütztem Waldgebiet oder Schutz- und Erholungswald. Es befindet sich in keinem Trinkwasserschutzgebiet oder Hochwassergefährdungsgebiet bzw. Überschwemmungsgebiet, auch befinden sich im Plangebiet keine Oberflächengewässer.

Der nördliche Teil des Plangebietes zählt zum Nahbereich (2 km) einer Höchst-/Hochspannungstrasse. Es ist nicht Bestandteil des militärischen Nachttiefflugsystems, gehört jedoch zum Umfeld von Luftverteidigungs-Radaranlagen und Flugsicherungseinrichtungen (Radar).

Die Planungsziele des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Entwurfs des Sachlichen Teilplans „Freiraum und Windenergie“.

#### Entwurf über den Sachlichen Teilplan "Windenergienutzung" (ReP Wind)

Der Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Windenergienutzung" wurde am 8. Juni 2021 von der Regionalversammlung als Entwurf gebilligt. Die sich in Aufstellung befindlichen Ziele sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnung bei raumbedeutsamer Planung und Maßnahmen und Entscheidungen über deren Zulässigkeit zu berücksichtigen (§ 3 Abs. 1 Nummer 4 i. V. m. § 4 Abs. 1 Satz 1 ROG). Im Rahmen der förmlichen Beteiligung wurden die Unterlagen zum Planentwurf vom 19.07.2021 bis zum 20.09.2021 öffentlich ausgelegt.

In der Gemeinde Mühlenbecker Land und in der Umgebung werden keine Eignungsgebiete „Windenergienutzung“ im Sachlichen Teilplan „Windenergienutzung“ dargestellt.

Die Planungsziele des Bebauungsplanes stehen nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Entwurfs des Sachlichen Teilplans „Windenergienutzung“.

#### Sachlicher Teilplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“

Das Plangebiet befindet sich gemäß dem Sachlichen Teilplan GSP im Strukturraum „Berliner Umland“.

Von Relevanz für den Bebauungsplan sind folgende Grundsätze:

- Ziel 1: „Festlegung der Grundfunktionalen Schwerpunkte“ des sachlichen Teilregionalplans benennt die Grundfunktionalen Schwerpunkte. Der Ortsteil Mühlenbeck weist einen Ausstattungsgrad von 11 auf, sodass er zu den grundfunktionalen Schwerpunkten zählt.
- Grundsatz 3: Die Erreichbarkeit der Grundfunktionalen Schwerpunkte, insbesondere der Versorgungskerne, soll für alle Bevölkerungsgruppen gesichert und bedarfsgerecht verbessert werden. Die Verknüpfungen im öffentlichen Verkehr und zwischen den Verkehrsträgern, insbesondere der Zugang zum SPNV, sollen gesichert, gestärkt und entwickelt werden. Die Anbindung an die Mittelzentren sowie die Metropole Berlin soll in guter Qualität abgesichert werden.

Die geplante Reaktivierung der Bahnstrecke ist ein Beitrag zur Stärkung und Entwicklung der Verknüpfungen zwischen den Verkehrsträgern und des Zugangs zu dem Schienenpersonenverkehr. Die zusätzliche entstehende Schienenverbindung erhöht die Erreichbarkeit des Grundfunktionalen Schwerpunkts Mühlenbeck. Zudem wertet die Reaktivierung der Bahntrasse den Grundfunktionalen Schwerpunkt Mühlenbeck weiter auf,

publikums- und kundenintensive Einrichtungen (bspw. Berufsförderungswerk) erhalten einen direkten Anschluss an den SPNV; der Grundsatz 3 wird erfüllt.

Die Planungsziele des Bebauungsplans stehen nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des sachlichen Teilregionalplans GSP.

### 3.4 Flächennutzungsplan

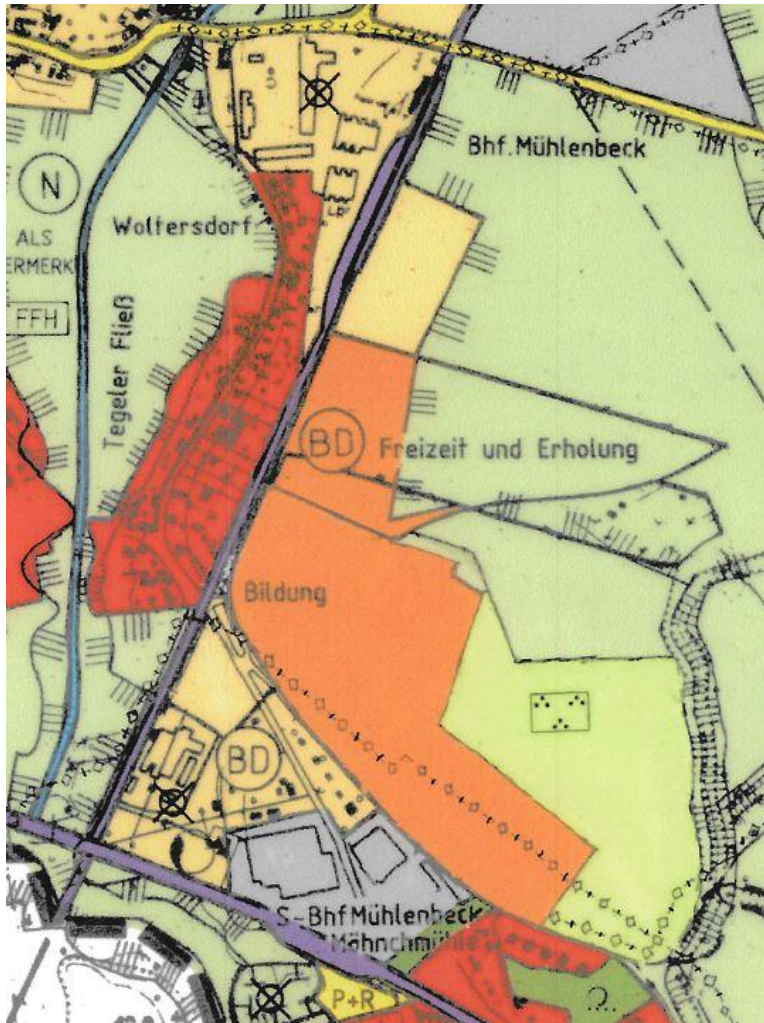


Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck)

Die Gemeinde Mühlenbecker Land entstand 2003 durch den Zusammenschluss der vier ehemals selbstständigen Gemeinden Mühlenbeck, Schildow, Schönfließ und Zühlsdorf. Derzeit gilt noch der Flächennutzungsplan (FNP) der damaligen Gemeinde Mühlenbeck, der mit seiner Bekanntmachung am 16. September 2002 wirksam wurde.

Im rechtswirksamen FNP wird der überwiegende Teil des Plangebiets als Sonderbaufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO dargestellt. Für den nördlichen Bereich, der derzeit als Kleingartenanlage mit dazugehöriger Stellplatzanlage genutzt wird, gilt die Zweckbestimmung „Freizeit und Erholung“. Für den südlichen Bereich, in dem sich das BFW befindet, gilt die Zweckbestimmung „Bildung“. Ein kleiner Teil im Norden des Geltungsbereichs wird im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dargestellt.

Der Bebauungsplan kann nicht aus dem FNP entwickelt werden, weshalb eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren durchgeführt wird.

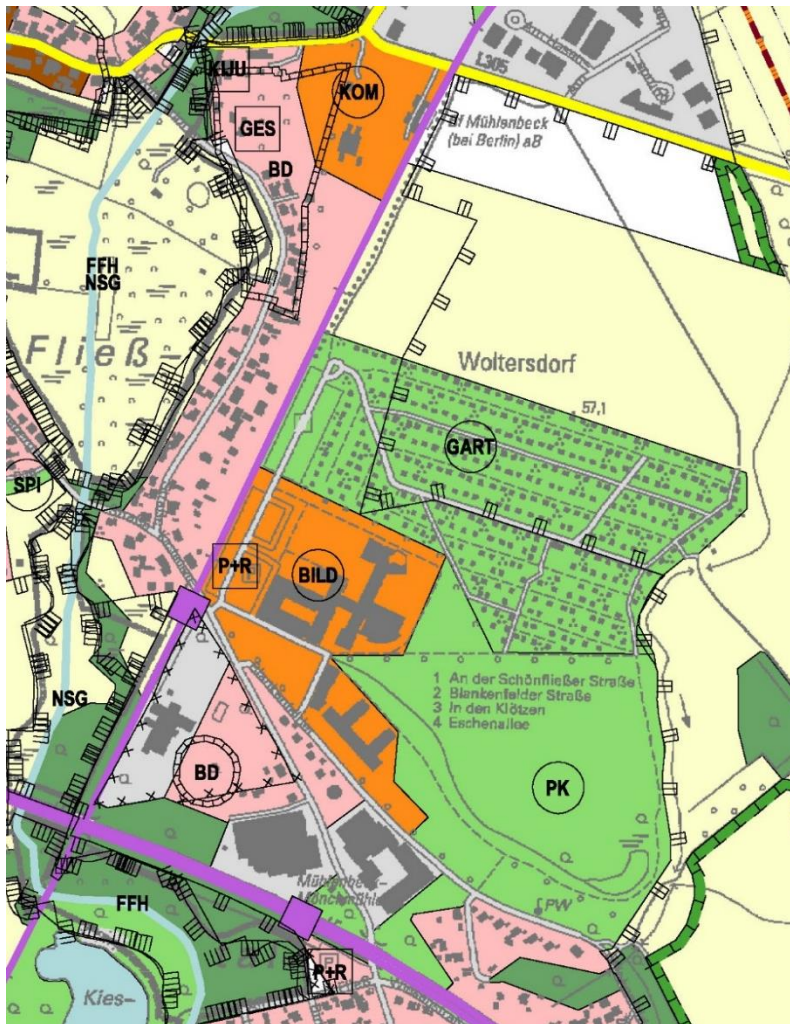


Abb. 3: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land, Entwurf 2019 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land)

Derzeit wird ein neuer FNP (Entwurf, Stand 06.03.2019) der Gemeinde Mühlebecker Land aufgestellt, in dem die bisherigen Teilpläne zusammengeführt werden. Gleichzeitig wird ein aktualisierter Landschaftsplan aufgestellt.

Die Flächenausweisungen des Entwurfs des FNP unterscheiden sich von den Darstellungen im rechtswirksamen FNP für den Geltungsbereich des Bebauungsplans. Die Sonderbauflächen wurden insgesamt reduziert, die nördlichen Flächen werden stattdessen gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“ dargestellt. Die Fläche nördlich der Kleingartenanlage wird als „Fläche für die Landwirtschaft und sonstige Grünflächen“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9 BauGB und § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB dargestellt.

Die Sonderbauflächen werden im Bereich des BFW nach wie vor als Sonderbauflächen mit der Zweckbestimmung „Bildung“ dargestellt. Die Flächen westlich davon, die derzeit als Stellplatzanlage genutzt werden, werden als Sonderbauchflächen mit der Zweckbestimmung P&R dargestellt.

Da der Entwurf des Flächennutzungsplans noch nicht rechtswirksam ist, ist die Änderung des Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck erforderlich.

### 3.5 Landschaftsplanung

#### Landschaftsplan Gemeinde Mühlenbecker Land

Der Landschaftsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land wird derzeit, parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, aktualisiert. Ein Entwurf liegt seit 2019 vor.

Die Landschaftsplanung hat die Aufgabe, Ziele, Erfordernisse und Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege flächendeckend darzustellen, zu begründen und deren Verwirklichung zu dienen (§ 9 BNatSchG). Die Inhalte der Landschaftsplanung sind in Planungen und Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen, soweit diese sich auf Natur und Landschaft im Planungsraum auswirken können.

Detalliertere Ausführungen können im weiteren Verfahren dem Umweltbericht in Kapitel C entnommen werden.

### 3.6 Sonstige Planungen und Konzepte der Gemeinde

#### **3.6.1 Reaktivierung und Ausbau der „Heidekrautbahn“ in der Gemeinde Mühlenbecker Land, Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet**

Die Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) verfolgt das Ziel, die mit dem Bau der Berliner Mauer stillgelegte Stammstrecke der Heidekrautbahn zu reaktivieren. Durch die Wiederherstellung des historischen Streckenverlaufs nach Berlin bis zum Bahnhof Wilhelmsruh (Gesundbrunnen) wird die bestehende Bahnstrecke der NEB als leistungsfähige ÖPNV-Verbindung zwischen der Schorfheide und Berlin nachhaltig aufgewertet.

Die Gemeinde Mühlenbecker Land erhält im Zuge dessen drei Haltepunkte der Heidekrautbahn mit direkter Streckenführung nach Berlin.

Als Vorbereitung für die Instandsetzung der Strecke beauftragte die Gemeinde Mühlenbecker Land eine Machbarkeitsstudie<sup>2</sup>, die eine Analyse der traditionellen Haltepunkte (Problemlagen/Ausgangssituation) enthält und für diese städtebaulich-verkehrliche Maßnahmenvorschläge formuliert. Diese sollen zu einer städtebaulichen Einbindung der Haltepunkte in die bestehende Raumstruktur beitragen und deren Aufwertung fördern.

Die Lage des Haltepunktes Bahnhof Mühlenbeck geht aus einer vorangestellten Variantenuntersuchung hervor. Zur Diskussion standen drei mögliche Lagen des Haltepunktes: In der Variante 1 („HP-Variante Süd“) befindet sich der Haltepunkt im Süden angrenzend an die Kastanienallee und gegenüber des Berufsförderungswerks. In Variante 2 („HP-Variante Mitte“) liegt der Haltepunkt mittig zwischen Bahnhofstraße und Kastanienallee auf Höhe der Kleingartenanlage Hasenheide. Variante 3 („HP-Variante Nord“) favorisiert den Haltepunkt im Norden an der Bahnhofstraße auf Höhe des ehemaligen Bahnhofs. Nach Abstimmungen mit der Gemeinde wird Variante 2 als Vorzugsvariante weiter verfolgt.

Die Lage des Haltepunktes mittig zwischen den Straßen Kastanienallee und Bahnhofstraße ist insbesondere aufgrund der vorhandenen Einzugsbereiche vorteilhaft. In Mühlenbeck erstrecken sich die Wohngebiete sowohl in nördliche als auch in südliche Richtung. Im Nordosten an der Bahnhofsstraße sind Gewerbebetriebe ansässig.

---

<sup>2</sup> Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021.

Die Maßnahmenvorschläge für das Umfeld des Haltepunktes Mühlenbeck bilden neben dem städtebaulich-verkehrlichen Konzept die Grundlage für den Bebauungsplan GML Nr. 45. Die Machbarkeitsstudie sieht den Neubau des Haltepunktes „Mühlenbeck“ sowie die Errichtung eines Haltepunktvorplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität mittels Platzgestaltung und Baumpflanzungen vor. Zudem sind die Errichtung einer P&R-Anlage, Fahrradabstellanlagen und die Anpassung der Straßenverkehrsflächen vorgesehen. Für eine Verknüpfung zwischen Bus und Bahn ist die Buslinienführung anzupassen und an den Haltepunkt heranzuführen. Angedacht ist ebenso, einen Omnibusbahnhof einzurichten, an dem endende Buslinien der OVG halten können und ggf. begleitende Infrastrukturen vorhalten können (Sanitärräume). Auch ein Halt für überregionale Buslinien (Fernbusse) wird angedacht.

### **3.6.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land**

Das Integrierte Klimaschutzkonzept (KSK)<sup>3</sup> der Gemeinde Mühlenbecker Land wurde 2018 beschlossen und basiert auf dem Richtlinien- und Zielpaket für Klimaschutz und Energie (20/20/20-Ziele) sowie dem EU-Klima und Energierahmen 2030. Das Konzept soll als Entscheidungsgrundlage für Planungen gelten. Es beinhaltet Handlungsempfehlungen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen, der Senkung von Betriebskosten sowie zur Förderung des lokalen Wirtschaftswachstums.

In der Gemeinde Mühlenbecker Land ist der Verkehrsbereich für ca. die Hälfte des Endenergieverbrauchs verantwortlich. Durch einen Ausbau des ÖPNV und dessen Zugangsstellen kann eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gefördert werden. Die Handlungsempfehlungen des Klimaschutzkonzeptes beinhalten u.a. den Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten, insbesondere auch überdachte Anlagen zum Abstellen mehrerer Fahrräder (B&R), den Erhalt, Ausbau und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Angebotes sowie Reaktivierung der Stammstrecke der Heidekrautbahn.<sup>4</sup>

Die Planungen entsprechen dem Klimaschutzkonzept des Mühlenbecker Landes.

## **3.7 Fachplanungen**

### Lärmaktionsplan Mühlenbecker Land

Ziel der Lärminderungsplanung ist insbesondere die Gesundheitsvorsorge sowie gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie die Vermeidung bzw. Minderung von Lärmproblemen. Für die Lärminderungsplanung im Land Brandenburg sind als Prüfwerte die in der Verordnung über strategische Lärmkartierung zitierten Grenzwerte von 65 dB(A) ganztags und 55 dB(A) nachts zu beachten. Sofern diese Prüfwerte überschritten werden, sind die Gemeinden zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes sowie einer kontinuierlichen Überprüfung bzw. Fortschreibung alle fünf Jahre verpflichtet. Die Gemeinde Mühlenbecker Land hat im Zuge dessen die bestehende Lärmaktionsplanung aus dem Jahr 2013 fortgeschrieben<sup>5</sup>.

Die Gemeinde ist zur Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) verpflichtet. Die südlich an das Plangebiet angrenzende Kastanienallee zählt als Gemeindestraße nicht zu den kartierungspflichtigen Straßen; es mussten bzw. wurden

<sup>3</sup> Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land, seecon Ingenieure GmbH, Stand 30.03.2018

<sup>4</sup> vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land, seecon Ingenieure GmbH, Stand 30.03.2018, S. 63/64.

<sup>5</sup> Lärmaktionsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 08.01.2020.

keine Lärmemissionen (Straßen) für das Plangebiet berechnet. Da der Berliner Außenring in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes fällt, wurden für den Lärmaktionsplan keine Messungen der Schallemissionen der Bahn durchgeführt.

## B. Planinhalte und Planfestsetzungen

### 1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Der Bebauungsplan GML Nr. 45 ist Bestandteil der Planungen zur Reaktivierung der Heidekrautbahn zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Schönwalde. Ziel des Bebauungsplans ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugestaltung des Haltepunktumfeldes des zukünftigen Haltepunktes „Mühlenbeck“ der Heidekrautbahn und die Anbindung an öffentliche Verkehrsflächen.

Der erstmalige Betrieb der Heidekrautbahn auf der betreffenden Strecke startete am 21. Mai 1901. Mit Unterbrechungen während des zweiten Weltkriegs wurde die Strecke bis zum Bau der Berliner Mauer im Jahr 1961 genutzt. Im Zuge der Teilung Berlins wurde nur noch der Streckenabschnitt zwischen Basdorf und Berlin-Blankenfelde bewirtschaftet. Im Mai 1983 wurde auch die Strecke zwischen Berlin-Blankenfelde und Basdorf stillgelegt. Ab 1993 fand die Reaktivierung der Trasse zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Basdorf für den Güterverkehr statt. Anfang der 2000er Jahre startete das Planfeststellungsverfahren für die Betriebsaufnahme für den Personennahverkehr. Im Oktober 2017 beschlossen die Länder Berlin und Brandenburg Mittel für die Vorbereitung der Reaktivierung der betreffenden Strecke zur Verfügung zu stellen. Eine kommunale Arbeitsgemeinschaft startete im März 2018 mit der Beteiligung zur Reaktivierung des Personenbetriebs. Nachdem im Juni 2018 entschieden wurde, dass die Planungen für die Strecken beschleunigt werden sollen, unterzeichneten die Länder Berlin und Brandenburg am 10. Januar 2019 gemeinsam mit der Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) eine Planungsvereinbarung zur Reaktivierung der Heidekrautbahn auf ihrer Stammstrecke. Im Herbst 2020 starteten die ersten Baumaßnahmen am S-Bahnhof Berlin-Wilhelmsruh.<sup>6</sup>

Als Vorbereitung für die Instandsetzung der Strecke beauftragte die Gemeinde Mühlenbecker Land eine Machbarkeitsstudie<sup>7</sup> (siehe Kap. A.3.6.1), die für die traditionellen Haltepunkte Mühlenbeck, Schildow-Mönchmühle und Bahnhof Schildow den Bestand analysierte und Maßnahmenvorschläge im Sinne eines integrierten Konzeptes formulierte.

Die Lage des Haltepunktes Mühlenbeck geht aus einer vorangestellten Variantenuntersuchung hervor. Zur Diskussion standen drei mögliche Standorte des Haltepunktes: im Süden angrenzend an die Kastanienallee und gegenüber des Berufsförderungswerks, mittig zwischen Bahnhofstraße und Kastanienallee auf Höhe der Kleingartenanlage Hasenheide e.V. und im Norden an der Bahnhofstraße auf Höhe des ehemaligen Bahnhofs. Nach Abstimmungen mit der Gemeinde wurde die mittige Variante aufgrund der vorhandenen Einzugsbereiche als Vorzugsvariante weiter verfolgt (siehe auch Kap. A.3.6.1).

Darauf aufbauend wurden im Rahmen eines städtebaulich-verkehrlichen Konzepts Varianten für die Verkehrsführung am zukünftigen Haltepunkt Mühlenbeck sowie die Gestaltung des Haltepunktumfeldes erstellt. Hierbei wurden die Planungen der NEB für den Haltepunkt berücksichtigt.

Das städtebaulich-verkehrliche Konzept ist Grundlage für die Festsetzungen des Bebauungsplans GML Nr. 45.

---

<sup>6</sup> vgl. Niederbarnimer Eisenbahn-AG, <https://www.neb.de/unternehmen/historie/> (aufgerufen am 29.01.2021).

<sup>7</sup> Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021.

## 1.1 Planungsalternativen

Ausgangspunkt für die Aufstellung des Bebauungsplans war die Unterzeichnung des Vertrags der Länder Berlin und Brandenburg sowie des Verkehrsverbundes VBB und des Eisenbahnunternehmens NEB zur Reaktivierung der Strecke der Heidekrautbahn im Januar 2019. Auf dem zu reaktivierenden Streckenabschnitt zwischen Basdorf und Berlin Gesundbrunnen sollen acht neue Haltepunkte entstehen, drei davon in der Gemeinde Mühlenbecker Land.

Die geplanten Standorte der Haltepunkte (Bahnhof Schildow, Schildow-Mönchmühle, Mühlenbeck) entsprechen ungefähr den historischen Haltepunkten, die seit den 1980er Jahren durch die Stilllegung der Strecke nicht mehr genutzt wurden. Während die Bahnhofsgebäude anderweitigen Nutzungen dienten, gab es keine Unterhaltung der bahnhofsbegleitenden Infrastruktur. Die Trasseninfrastruktur wurde aufgrund vorhandenem Gelegenheitsverkehr weiterhin unterhalten. Während die Gemeinde wuchs, wurden die Umfelder der Haltepunkte nicht weiter entwickelt oder städtebaulich im Gemeindegebiet integriert.<sup>8</sup>

Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens wurden verschiedene Standorte für die drei neuen Haltepunkte betrachtet. Ziel war es, möglichst vielen Nutzer\*innen die Möglichkeit zu eröffnen, die Haltepunkte zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Neben kurzen Wegen sind durch den ÖPNV bereits gut erschlossene Standorte geeignet, um Umsteigemöglichkeiten zu schaffen und die verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Abstände von ca. einem Kilometer zwischen den Haltepunkten haben sich hierfür als geeignet erwiesen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie<sup>9</sup> wurden drei Varianten für den Standort des zukünftigen Haltepunktes erarbeitet. Ursprünglich hatte die NEB den Bahnsteig im Süden, östlich der reaktivierten Gleisanlagen auf Höhe der derzeitigen Stellplatzanlage des Berufsförderungswerks angrenzend an die Kastanienallee vorgesehen (südliche Variante 1). Der Bahnsteig sollte an den Gehweg entlang der Kastanienallee angebunden werden und so für Fahrgäste erreichbar sein. Im Rahmen der Erarbeitung der vorliegenden Machbarkeitsstudie wurden darüber hinaus ein möglicher Standort des Bahnsteigs auf Höhe der Stellplatzanlage der Kleingartengemeinschaft (mittlere Variante 2) und ein weiterer Standort etwas südlich des traditionellen Haltepunktes (nördliche Variante 3) mit der Gemeinde Mühlenbecker Land und der NEB diskutiert und abgewogen.

Im Ergebnis wurde die mittlere Variante als Vorzugsvariante identifiziert (siehe auch Kap. A.3.6.1).

## 2. Ziele und Zwecke der Planung

Mit Beschluss der Gemeindevertretersitzung am 02.09.2019 wurde die Realisierung des zukünftigen Haltepunktes Mühlenbeck im direkten Umfeld des Berufsförderungswerks und der Kleingartenanlage Hasenheide e.V. angestoßen.

Das städtebaulich-verkehrliche Konzept sieht eine Neugestaltung des Haltepunktvorplatzes und den angrenzenden Verkehrsflächen sowie die Anbindung an das öffentliche Straßennetz vor. Im Umfeld des Haltepunktes sollen die Stellplätze neu geordnet und

---

<sup>8</sup> vgl. Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021, S. 5.

<sup>9</sup> Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021, S. 5.



teilweise für K&R und P&R vorgesehen werden. Dadurch wegfallende Stellplätze werden durch neue Stellplätze im Geltungsbereich kompensiert. Bei Bedarf soll die Möglichkeit geschaffen werden, eine zweigeschossige P&R-Anlage zu errichten.

Der Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ soll die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des städtebaulich-verkehrlichen Konzepts für das Haltepunktumfeld schaffen. Die für den Haltepunktvorplatz vorgesehene Fläche und die Flächen mit bereits bestehenden sowie neu geplanten Stellplätzen sollen als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Entsprechend der geplanten Nutzungen sollen verschiedene Zweckbestimmungen festgesetzt werden. Südlich des Haltepunktvorplatzes ist die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets mit Zweckbestimmung „Garagengebäude“ vorgesehen werden. Die Fläche soll zunächst weiter als Stellplatzanlage für P&R genutzt werden. Um auf einen steigenden Bedarf an Stellplätzen reagieren zu können, soll die Errichtung einer zweigeschossigen P&R-Anlage planungsrechtlich ermöglicht werden.

Mit der Planung werden folgende städtebauliche Ziele verfolgt:

Die Planung verfolgt das in § 1 Abs. 6 Nr. 9 BauGB genannte Ziel, die Mobilität der Bevölkerung mit dem Ausbau des schienengebundenen, öffentlichen Nahverkehrsangebotes und der attraktiven Gestaltung des Umfeldes zu erhöhen. Mit der Umsetzung der Haltepunktplanung wird der Anschluss an die Mittel- und Oberzentren sowie die Metropole Berlin verbessert. Auch das Ziel der Förderung umweltschonender Mobilität wird mittels des erhöhten Angebots des öffentlichen Nahverkehrs erfüllt. Zusätzlich vergrößern sich die potenziellen Kapazitäten des ÖPNVs, sodass der Betrieb auf sich verändernde Nachfragebedingungen reagieren kann. Mit der Wiedernutzung der bestehenden Schieneninfrastruktur sowie der attraktiven städtebaulichen Gestaltung der Haltepunkte erhöht sich der Nutzungskomfort des Nahverkehrs.

Durch die Stärkung des ÖPNV sowie dessen Zugangsmöglichkeiten wird eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs begünstigt, was zum Klimaschutz gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7a BauGB beiträgt. Des Weiteren verfolgt die Planung einen sparsamen und flächenschonenden Umgang mit Grund und Boden, begrenzt die zusätzliche Flächeninanspruchnahme auf das notwendige Maß (vgl. § 1a Abs. 2 BauGB).

Die Planung trägt zum Ausbau der Daseinsvorsorge und zur Erhaltung und Fortentwicklung des Ortsteils Mühlenbeck (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB) bei. Durch die verbesserte Anbindung an den ÖPNV wird die Wettbewerbsfähigkeit des Ortsteils Mühlenbeck gefördert, wodurch Arbeitsplätze erhalten, gesichert und geschaffen werden können (vgl. § 1 Abs. 6 Nr. 8 BauGB).

Ziel der Umgestaltung und Neuordnung des Haltepunktumfeldes ist die Schaffung eines attraktiven Zugangs zur Heidekrautbahn mit entsprechender Infrastruktur wie P&R und K&R, die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger miteinander sowie die Anbindung des Haltepunktes an öffentliche Straßenverkehrsflächen.

### **3. Städtebaulich-verkehrliches Konzept**

Ziel des städtebaulich-verkehrlichen Konzepts (Gruppe Planwerk, Stand 07.02.2022) ist die Neuordnung und Aufwertung des Umfeldes des geplanten Haltepunktes Mühlenbeck mit Vorplatz, P&R- und B&R-Stellplätzen sowie die Anbindung an das öffentliche Straßennetz.

Vorgesehen ist die Neuanlage eines Vorplatzes über die gesamte Länge des Haltepunktes zwischen der bestehenden Erschließungsstraße und der Bahntrasse mit integrierten doppelstöckigen und überdachten Fahrradabstellanlagen, Stellplätzen für P&R und einer qualitativ hochwertigen Aufenthaltsfläche mit einer raum- und schattenbildenden Baumpflanzung sowie die Anlage einer barrierefreien Bushaltestelle.

An den Vorplatz grenzen südlich K&R-Stellplätze und Behindertenstellplätze (ca. 18 Stk.) sowie eine ebenerdige P&R-Anlage mit ca. 86 Stellplätzen an. Bei Bedarf kann ein Teil der P&R-Stellplätze durch eine zweigeschossige P&R-Anlage (ca. 140 Stellplätze) ersetzt werden.

Die Stellplätze der Kleingartengemeinschaft Hasenheide e.V., die für den Haltepunktvorplatz sowie P&R- und K&R-Stellplätze wegfallen, können auf einer Erweiterungsfläche mit Anbindung an die bestehende Erschließungsstraße nördlich der Kleingartenanlage kompensiert werden (ca. 111 Stellplätze). Ca. 16 Stellplätze können südlich angrenzend an die bereits bestehende Stellplatzanlage der Kleingartengemeinschaft hergestellt werden.

Die vom BFW für P&R wegfallenden Stellplätze können fast vollumfänglich innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans, zwischen der Stellplatzanlage der Kleingartengemeinschaft und der bestehenden Stellplatzanlage des BFW kompensiert werden. Weitere Stellplätze des BFW sollen außerhalb des Geltungsbereichs östlich der bestehenden Stellplatzanlage errichtet werden.

Zur Ertüchtigung der Erschließungsstraße für einen Busbetrieb ist die Fahrbahnbreite um 1,00 m auf 6,50 m zu verbreitern (Begegnungsfall Bus-Bus). Eine Querungsanlage zum östlich gelegenen Gehweg ist in diesem Zuge auf Höhe des Vorplatzes herzustellen. Für eine perspektivische Durchbindung nach Norden bis zur Bahnhofstraße ist die Erschließungsstraße mit beidseitigen Nebenanlagen zu verlängern.

#### Brandschutz

Der Haltepunktvorplatz kann im Falle eines Brandes von der Kastanienallee über die Erschließungsstraße von Feuerwehrfahrzeugen befahren werden.

#### **4. Wesentlicher Planinhalt**

Der überwiegende Teil der Flächen innerhalb des Geltungsbereichs soll als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die Voraussetzung für die Festsetzung von Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ist sowohl mit der Nutzung als Haltepunktvorplatz sowie mit der Nutzung für Stellplätze gegeben. Planungsrechtlich werden zu Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung beispielsweise Fußgängerbereiche, Parkflächen für Autos, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern und Fußwege gezählt. Innerhalb dieser ist eine untergeordnete Bebauung zulässig. In der Rechtsprechung wird der Begriff der „untergeordneten Bebauung“ nicht näher definiert, sondern auf die Umstände des konkreten Einzelfalls verwiesen – eine Verallgemeinerung ist nicht zugänglich. Da es sich bei den geplanten überdachten Fahrradabstellanlagen um kein Gebäude sondern offene Anlagen handelt, stehen diese nicht im Widerspruch zu der vorgesehenen Festsetzung.

Entsprechend der geplanten Nutzungen sollen verschiedene Zweckbestimmungen für die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Für den Bereich zwischen der Gleisanlage der Heidekrautbahn und der Erschließungsstraße soll die

Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ festgesetzt werden. Die Flächen sind für öffentliche Nutzungen (Vorplatz, Stellplätze für P&R und K&R, Behindertenstellplätze) vorgesehen. Auf der gegenüberliegenden Seite befinden sich bestehende Stellplätze der Kleingartengemeinschaft und des BFW. Teilweise ist eine Erweiterung der Stellplatzanlagen vorgesehen. Für diese Flächen östlich der Erschließungsstraße soll im Bebauungsplan die Zweckbestimmung „Private Parkflächen“ festgesetzt werden.

Im südlichen Teil des Geltungsbereichs, zwischen Erschließungsstraße und Gleisanlage, soll ein Sonstiges Sondergebiet „Garagengebäude“ festgesetzt werden. Die Fläche soll zunächst als ebenerdige Stellplatzanlage für P&R genutzt werden. Um auf einen steigenden Bedarf an Stellplätzen reagieren zu können, soll die Errichtung einer zweigeschossigen P&R-Anlage planungsrechtlich ermöglicht werden. Die Voraussetzung für die Festsetzung der Fläche als Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO ist gegeben, da in diesem Gebiet nur Anlagen nach § 12 BauNVO zulässig sein sollen und hierfür kein anderes Baugebiet nach §§ 2 bis 10 BauNVO in Betracht kommt.

Die Erschließungsstraße wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets ist durch die angrenzende Kastanienallee gesichert. Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen haben über die öffentlichen Straßenverkehrsflächen Zugang zum Plangebiet. Ein Geh- und Radweg ist in der bestehenden Straßenverkehrsfläche bereits vorhanden.

## **5. Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan**

Auf Grundlage des Entwicklungsgebots gemäß § 8 Abs. 2 Satz 1 BauGB sind Bebauungspläne aus dem Flächennutzungsplan zu entwickeln. Die Festsetzungen des Bebauungsplans gestalten die zugrunde liegenden Darstellungen des Flächennutzungsplans, die die Grundzüge der Planung verdeutlichen, konkret aus. Die Darstellungen des Flächennutzungsplans lassen einen Entwicklungsspielraum für eine Differenzierung der Planungsziele zu.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck, in Kraft getreten durch Bekanntmachung am 16. September 2002, wird der überwiegende Teil des Plangebiets als Sonderbaufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO dargestellt. Für den nördlichen Bereich, der derzeit als Kleingartenanlage mit dazugehöriger Stellplatzanlage genutzt wird, gilt die Zweckbestimmung „Freizeit und Erholung“. Für den südlichen Bereich, in dem sich das BFW mit dazugehörigen Stellplätzen befindet, gilt die Zweckbestimmung „Bildung“. Die vorgesehene Erweiterungsfläche für Stellplätze im Norden des Plangebiets wird im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dargestellt.

Der Bebauungsplan, der für den überwiegenden Teil des Geltungsbereichs eine „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ festsetzten soll, kann nicht aus der Darstellung des rechtswirksamen Flächennutzungsplans entwickelt werden. Daher soll der Flächennutzungsplan im Parallelverfahren nach § 8 Abs. 3 S. 1 BauGB geändert werden.

### **5.1 Änderung des Flächennutzungsplans**

Für den Bereich des geplanten Haltepunktvorplatzes ist die Darstellung eines Bahnhof-Symbols vorgesehen. Zwar befindet sich der geplante Haltepunkt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes und damit auch außerhalb des Änderungsbereichs

des Flächennutzungsplans, jedoch ist der Haltepunktvorplatzes Teil des Bahnhofsbereichs.

Im Bereich des geplanten Haltepunktvorplatzes und der für P&R vorgesehenen angrenzenden Flächen, für die im Bebauungsplan die Festsetzungen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ erfolgen soll, ist die Darstellung einer Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB vorgesehen. Zum überörtlichen Verkehr und den örtlichen Hauptverkehrszügen zählen auch Bahntrassen mit den dazugehörigen baulichen Anlagen, Einrichtungen und Platzflächen. Darüber hinaus fallen beispielsweise auch wichtige Fuß- und Radwege, Anschlüsse von Baugebieten an Hauptverkehrsstraßen, wichtige Flächen für den ruhenden Verkehr wie z. B. Parkplätze oder P+R-Plätze in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB. § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB beschränkt sich damit nicht nur auf Straßenverkehrsflächen oder „Verkehrszüge“ (vgl. EZBK/Söfker BauGB § 5 Rn. 30, BeckOK BauGB/Jaeger BauGB § 5 Rn. 47, 48 und Battis/Krautzberger/Löhr/Mitschang BauGB § 5 Rn. 18).

Im Bereich der P&R-Stellplätze soll das Symbol eines Standortes mit Zweckbestimmung „Park+Ride-Parkplatz“ (P&R) dargestellt werden, um die geplante öffentliche Nutzung ausreichend genau zu beschreiben.

Für die bestehenden und neu geplanten Stellplatzflächen der Kleingartengemeinschaft, für die im Bebauungsplan die Festsetzungen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ erfolgen soll, ist in der FNP-Änderung die Darstellung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB vorgesehen. Die Stellplätze der Kleingartengemeinschaft haben eine „dienende“ Funktion für die Hauptnutzung als Kleingartenanlage. Die gesamte Kleingartenanlage und die dazugehörigen Stellplätze werden im FNP-Entwurf als Grünfläche dargestellt.

Die zum BFW zugehörigen Stellplätze südlich des Haltepunktes, für die im Bebauungsplan die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ vorgesehen ist, sollen in der FNP-Änderung weiterhin als Sonderbaufläche „Bildung“ gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO dargestellt werden. Da sie im Zusammenhang mit dem gesamten BFW-Areal stehen und der Hauptnutzung dienen, ist keine gesonderte Ausweisung erforderlich. Der FNP-Entwurf stellt in diesem Bereich auch eine Sonderbaufläche „Bildung“ dar. Westlich davon, im Bereich der geplanten P&R-Anlage, soll ein entsprechendes Standort-Symbol für die vorgesehene Zweckbestimmung dargestellt werden.

Die Darstellungen des Flächennutzungsplans beschreiben den beabsichtigten Charakter größerer zusammenhängender Bau- und Freiflächen. Im Sinne der gesetzlich vorgegebenen Beschränkung auf die Grundzüge der Planung (§ 5 Abs. 1 BauGB) stellt der Plan dabei in der Regel nur Flächen mit einer Größe von mehr als 0,5 ha gesondert dar. Die Fläche, für die im Bebauungsplan die Festsetzungen als Sonstiges Sondergebiet „Garagengebäude“ vorgesehen ist, unterschreitet deutlich 0,5 ha. Eine weitere Differenzierung der Flächen ist deshalb nicht erforderlich.

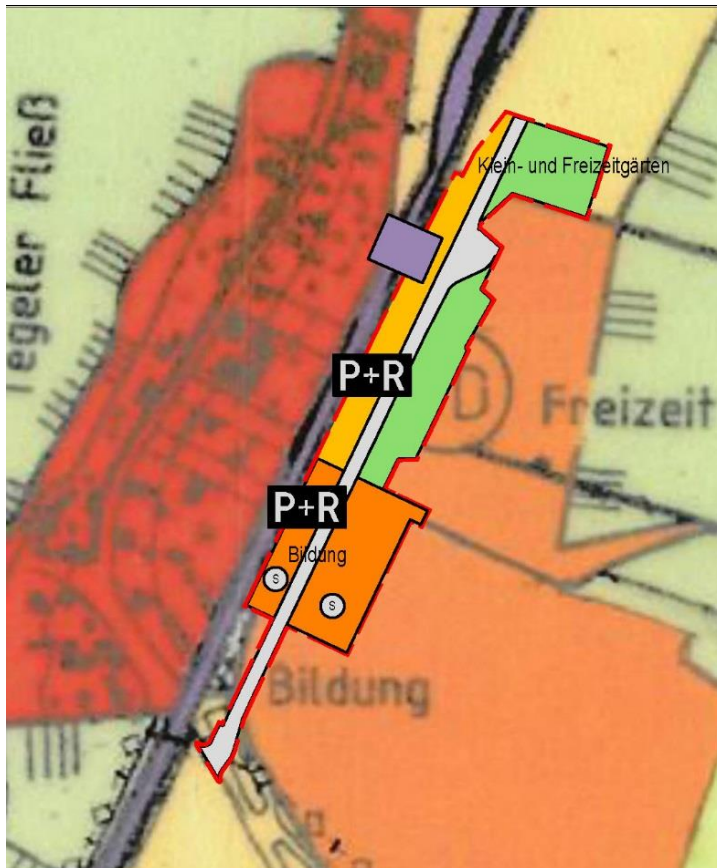


Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck)

Die geplante Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ und eines Standortes mit Zweckbestimmung „P&R“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 ist aus einer Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB entwickelbar. Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ist aus einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB entwickelbar. Dies trifft auch auf die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets „Garangengebäude“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB zu, das aus einer Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Bildung“ und eines Standortes mit Zweckbestimmung „P&R“ gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO entwickelbar ist.

## 6. Begründung der Festsetzungen

Der Nummerierung der textlichen Festsetzungen wird das Kürzel „TF“ vorangestellt, den zeichnerischen Festsetzungen das Kürzel „ZF“. Die zeichnerischen Festsetzungen sind zudem kursiv und die textlichen Festsetzungen fett geschrieben.

Die Festsetzungen sind zum jetzigen Stand des Vorentwurfs noch nicht vollständig. Insbesondere fehlen Festsetzungen zur Grünordnung, die nach Vorliegen des Umweltberichts (zum Entwurf) ergänzt werden.

### 6.1 Art der baulichen Nutzung

#### Sondergebiet SO „Garagengebäude“

*ZF* Innerhalb des Geltungsbereiches erfolgt die Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ gemäß § 11 BauNVO.

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 11 BauNVO]

**TF 1 Das Sonstige Sondergebiet „Garagengebäude“ dient dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.**

**Zulässig sind:**

- 1. Garagengebäude im Sinne eines Parkhauses,**
- 2. Stellplätze für Kraftfahrzeuge,**
- 3. Stellplätze für Fahrräder,**
- 4. erforderliche Zufahrten und Wege, die der Nutzung des Sonstigen Sondergebietes dienen und**
- 5. zugehörige Nebeneinrichtungen, wie bspw. Schrankengebäude oder Ticketautomaten.**

[§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 11 Abs. 2 und § 16 BauNVO]

Begründung:

Mit der Reaktivierung der Heidekrautbahn und der Errichtung des Haltepunktes „Mühlenbeck“ ist eine hohe Nachfrage nach Stellplätzen im Bereich des Haltepunktes zu erwarten. In unmittelbarer Nähe des Zugangs zum Haltepunkt sollen dementsprechend öffentliche Stellplätze zur Verfügung gestellt werden. Pendelnden auch aus den umliegenden Gemeinden wird damit die Möglichkeit geschaffen, am Haltepunkt Mühlenbeck vom Pkw auf die Bahn umzusteigen.

Das städtebaulich-verkehrliche Konzept (Gruppe Planwerk, Stand 07.02.2022) sieht neben P&R- und K&R-Stellplätzen, die direkt südlich an die Platzfläche des Haltepunktes angrenzen, zwischen der Erschließungsstraße und der Gleisanlage der Heidekrautbahn, eine Fläche vor, die als Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ gemäß § 11 BauNVO festgesetzt werden soll.

Die Voraussetzung für die Festsetzung der Fläche als Sonstiges Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO ist gegeben, da in diesem Gebiet nur Anlagen nach § 12 BauNVO zulässig sein sollen und hierfür kein anderes Baugebiet nach §§ 2 bis 10 BauNVO in Betracht kommt. Der mit der Festsetzung des Sondergebiets verbundene städtebauliche Zweck

lässt sich auch nicht durch Festsetzungen nach § 1 Abs. 4 bis 9 BauNVO erreichen. Die vorliegende Sondergebietsausweisung ermöglicht eine sonst nicht mögliche isolierte Ausweisung von Parkflächen. Mit der Festsetzung eines Sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ wird der Neubau einer Park&Ride-Anlage ermöglicht. Gemäß § 11 Abs. 2 Satz 1 BauNVO werden die Zweckbestimmung des Sondergebiets und die Art der Nutzung somit ausreichend dargestellt.

Die bereits bestehende ebenerdige Stellplatzanlage soll vorerst erhalten bleiben. Zeichnet sich zukünftig jedoch ein wachsender Bedarf an Stellplätzen am Haltepunkt ab, soll die Errichtung einer zweigeschossigen P&R-Anlage mit der Festsetzung eines Sonstigen Sondergebietes „Garagengebäude“ planungsrechtlich ermöglicht werden.

Eine P&R-Anlage hat den Vorteil einer effizienten Flächennutzung, wodurch eine weitere Inanspruchnahme von Grund und Boden für Stellplätze eingeschränkt werden kann. Ein sicheres Abstellen von Pkw und ggf. auch Fahrrädern kann mit einer P&R-Anlage gewährleistet werden. Die verkehrsgünstige und gut erschlossene Lage am Haltepunkt Mühlenbeck begünstigt die vorgesehene Nutzung. Die geplante Stellplatzanlage soll einen öffentlichen Nutzungscharakter aufweisen.

## 6.2 Maß der baulichen Nutzung

### Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB zählen nicht zu den Baugebieten und unterliegen damit nicht den Orientierungswerten für die Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung gemäß § 17 BauNVO. Bei Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung handelt es sich zudem meist um Flächen, die zwar in vielen Fällen eine (hohe) Versiegelung des Bodens mit sich bringen, jedoch auf ihnen planungsrechtlich nur eine untergeordnete Bebauung zulässig ist. Abhängig vom tatsächlichen Versiegelungsgrad wird für die Ermittlung des Eingriffs- und Ausgleichs die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung im weiteren Verfahren bilanziert.

### Sonstiges Sondergebiet „Garagengebäude“

*ZF Das Maß der baulichen Nutzung im Sonstigen Sondergebiet „Garagengebäude“ wird durch eine Grundflächenzahl (GRZ) in Kombination mit einer maximal zulässigen Oberkante baulicher Anlagen (OK) über Normalhöhennull (ü. NHN) zeichnerisch festgesetzt. Maßgeblich ist das lokale Höhenbezugssystem Deutsches Haupthöhennetz 2016 (DHHN 2016).*

Begründung:

Durch die Festsetzung der Grundflächenzahl (GRZ) wird das maximal zulässige Maß der Überbauung definiert. Die GRZ gibt an, wie viel Quadratmeter Grundfläche je Quadratmeter Grundstücksfläche zulässig sind. In Kombination mit der maximal zulässigen Gebäudehöhe durch die Festsetzung der maximalen Oberkante baulicher Anlagen und der Festsetzung von Baugrenzen wird das quantitative Volumen der Baukörper begrenzt und ein geformtes Massenmodell räumlich beschrieben. Alle städtebaulich relevanten Kriterien sind damit hinreichend festgelegt und können zugleich sicher beurteilt werden.

### **Grundflächenzahl (GRZ), zulässige Versiegelung**

*ZF Im Sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ wird eine GRZ von 0,9 festgesetzt.*

Begründung:

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. m. § 16 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO erfolgt für das Sonstige Sondergebiet eine Festsetzung der maximal zulässigen Grundflächenzahl (GRZ). Sie wird numerisch bestimmt.

Die Lage, Ausrichtung und Grundfläche des geplanten Garagengebäudes bzw. der P&R-Anlage leitet sich aus dem vorliegenden städtebaulich-verkehrlichen Konzept (Gruppe Planwerk, Stand 07.02.2022) ab. Die angegebene Höhe der P&R-Anlage beruht auf Standardmaßen für ein zweigeschossiges Parkhaus, da zum aktuellen Stand der Planung noch kein konkretes Hochbaukonzept vorliegt.

Die festgesetzten Baugrenzen entsprechen den geplanten Außenmaßen eines solchen Baukörpers. Auf Grundlage der festgesetzten Baugrenzen errechnet sich eine zulässige Grundflächenzahl von 0,9.

Für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche des Sonstigen Sondergebiets mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ sind die als Sonstiges Sondergebiet festgesetzten Teilflächen der Flurstücke 60/10 und 60/8 der Flur 6, Gemarkung Mühlenbeck maßgebend. Die Teilflurstücke werden für die Ermittlung des Maßes der baulichen Nutzung des Bebauungsplans zu einem Baugrundstück zusammengefasst.

Der in § 17 BauNVO definierte Orientierungswert für Obergrenzen für die Grundflächenzahl in Sonstigen Sondergebieten liegt bei 0,8. Mit der ermittelten GRZ wird der Orientierungswert demzufolge um 0,1 überschritten.

Die Überschreitung des Orientierungswertes für Obergrenzen Sonstiger Sondergebiete wird ist aus folgenden städtebaulichen Gründen erforderlich:

- Dem Bebauungsplan liegt ein städtebaulich-verkehrliches Konzept zugrunde, dessen verkehrliche und städtebauliche Zielsetzung bauplanungsrechtlich umgesetzt werden soll.
- Mit der Reaktivierung der Heidekrautbahn und der Errichtung des Haltepunktes wird ein Bedarf an öffentlichen P&R-Stellplätzen entstehen, dem durch eine Neuordnung und effiziente Nutzung der vorhandenen Flächen in der Umgebung des Haltepunktes vorgesorgt werden soll. Die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für die Errichtung einer zweigeschossigen P&R-Anlage ermöglicht es, kurz- bis mittelfristig auf einen steigenden Bedarf an Stellplätzen zu reagieren.
- Die für die P&R-Anlage vorgesehene Fläche eignet sich aufgrund der direkten Nähe zum Haltepunkt besonders gut für die geplante Nutzung, um kurze Wege für die Nutzer\*innen gewährleisten zu können. Zudem ist eine andere Nutzung aufgrund der Schallbelastung durch die Heidekrautbahn nur eingeschränkt möglich.
- Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden wird durch die Bereitstellung einer zweigeschossigen P&R-Anlage gefördert und eine weitere Beanspruchung von Flächen für Stellplätze verhindert.
- Das geplante Vorhaben ist im öffentlichen Interesse an einem geregelten Zugang zum ÖPNV und fördert die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel.



Hierfür sind attraktiven Angebote erforderlich, die die verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpfen und an Knotenpunkten die notwendige Infrastruktur zur Verfügung stellen, um z. B. vom Pkw auf die Bahn umzusteigen.

- Mit dem Ausbau des ÖPNVs und der Schaffung attraktiver Zugänge wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Mit der Konkretisierung des städtebaulich-verkehrlichen Konzepts im weiteren Verfahren wird geprüft, ob ggf. eine Verkleinerung der Grundfläche und damit eine Reduzierung der GRZ möglich ist. Ziel ist es, die zulässige überbaubare Grundfläche auf ein erforderliches Mindestmaß zu reduzieren, um den Eingriff möglichst gering zu halten. Gleichzeitig soll die Planung ein gewisses Maß an Flexibilität gewährleisten, um auf zukünftige Bedarfe eingehen zu können.

### **Höhe baulicher Anlagen gemäß § 16 BauNVO**

*ZF Im Sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Garagengebäude“ wird eine maximal zulässige Oberkante baulicher Anlagen von 57,0 m ü. NHN festgesetzt. Als Bezugspunkt für die maximal zulässigen Oberkanten wird eine Geländehöhe von 52,4 m ü. NHN festgesetzt.*

#### **Begründung:**

Gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. m. § 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO erfolgt für das Sonstige Sondergebiet eine Festsetzung der maximal zulässigen Oberkante baulicher Anlagen. Die geplanten maximalen Oberkanten ergeben sich aus Standardwerten für Höhen eines zweigeschossigen Parkhauses, da zum aktuellen Stand der Planung noch kein konkretes Hochbaukonzept vorliegt. Diese liegt bei ca. 4,0 m. Die Festsetzung enthält einen Spielraum von 0,6 m. Daraus ergibt sich bei einer Geländehöhe von 52,4 m ü. NHN eine maximal zulässige Oberkante von 57,0 m ü. NHN.

Durch die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen in Meter über Normalhöhennull (ü. NHN) wird die Vorgabe des § 18 Abs. 1 BauNVO (Angabe eines Bezugspunktes) eingehalten. Das Bezugssystem bildet dabei das Deutsche Haupthöhennetz (DHHN2016). Der Bezugspunkt wird auf der Grundlage der aktuellen Vermessung für das Baugebiet zeichnerisch festgesetzt. Die Bestimmung bezieht sich auf die (aufgerundete) jeweilige höchste Gelände-Oberkante innerhalb der durch Baugrenzen festgesetzten überbaubaren Flächen. Der Bezugspunkt für die Angabe der festgesetzten maximalen Oberkanten bezieht sich auf 52,4 m ü. NHN.

#### **Abstandsflächen**

Die vor Gebäuden einzuhaltenden Abstandsflächen bemessen sich nach § 6 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO). Die Tiefe von Abstandsflächen bemisst sich nach der Höhe H (vgl. § 6 Abs. 4 Satz 1 BbgBO). Nach § 6 Abs. 5 BbgBO beträgt die Tiefe der Abstandsflächen vor den Außenwänden von Gebäuden in Gewerbe- und Industriegebieten mindestens 0,2 der Wandhöhe, gemessen zwischen Geländehöhe und Oberkante der Wand, mindestens jedoch 3,0 m.

Gemäß § 3 Abs. 2 Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) müssen Abstandsflächen auf dem Grundstück selbst liegen. Sie dürfen auch auf öffentlichen Verkehrs-, Grün- und Wasserflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Abstandsflächen dürfen sich ganz oder teilweise auf andere Grundstücke erstrecken, wenn öffentlich-rechtlich gesichert

ist, dass sie nicht überbaut werden; Abstandsflächen dürfen auf die auf diesen Grundstücken erforderlichen Abstandsflächen nicht angerechnet werden.

Die maximal zulässige Höhe der geplanten P&R-Anlage liegt nach aktuellem Stand der Planung bei 4,6 m. In diesem Fall betragen die Abstandsfläche mindestens 3 m (§ 6 Abs. 5 BbgBO). Im Westen der geplanten P&R-Anlage fallen die Abstandsflächen auf planfestgestellte Flächen der NEB. In seiner rechtlichen Bewertung handelt es sich dabei um öffentliche Verkehrsflächen. Auch im Norden und Osten erstrecken sich die Abstandsflächen des Baukörpers über im Bebauungsplan als Verkehrsflächen vorgesehene Flächen. Südlich des Sonstigen Sondergebiets schließen im VEP festgesetzte „gepflasterte“ Verkehrsflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB an. Die Mitte der öffentlichen Verkehrsflächen wird in allen Fällen nicht überschritten. Eine Bebauung angrenzender Flächen ist nach aktuellem Stand planungsrechtlich nicht möglich. Die Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse durch ausreichende Belichtung, Besonnung und Belüftung kann gewährleistet werden. Freiflächen für den Einsatz von Feuerwehrfahrzeugen sind vorhanden.

Der Nachweis zur Einhaltung der Abstandsflächen ist im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu erbringen.

### **Geschossflächenzahl (GFZ)**

Für das Sonstige Sondergebiet wird keine GFZ festgesetzt. Die Gebäudekubatur ist durch die Festsetzung der maximalen Oberkante und der Baugrenzen ausreichend definiert. Auf Grundlage der festgesetzten maximalen Oberkante, der daraus resultierenden Geschossanzahl und der Baugrenzen ergibt sich eine rechnerisch ermittelte GFZ von 1,8.

Der in § 17 BauNVO definierte Orientierungswert für Obergrenzen für die Geschossflächenzahl in Sonstigen Sondergebieten von 2,4 wird damit nicht überschritten.

### **6.3 Bauweise und überbaubare Grundstücksflächen**

*ZF Im Geltungsbereich werden die überbaubaren Grundstücksflächen durch Baugrenzen festgesetzt.*

[§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V. mit § 23 Abs. 3 BauNVO]

Begründung:

Die überbaubaren Grundstücksflächen im Sonstigen Sondergebiet „Garagengebäude“ werden im Sinne von § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i. V. m. § 23 Abs. 3 BauNVO durch die Festsetzung von Baugrenzen bestimmt. Diese entsprechen der Lage des geplanten Gebäudes im städtebaulich-verkehrlichen Konzept (Gruppe Planwerk, Stand 07.02.2022).

## 6.4 Verkehrsflächen, Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

### Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

*ZF* Innerhalb des Geltungsbereichs erfolgt die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB.

Begründung:

Zur planungsrechtlichen Sicherung der vorgesehenen öffentlichen Nutzungen des Vorplatzes des Haltepunktes „Mühlenbeck“ und daran anschließender P&R-Stellplätze wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ festgesetzt.

Durch die Zweckbestimmung „Haltepunktvorplatz und P&R“ wird der besondere Nutzungszweck, dem die Fläche unterliegen soll, genauer definiert. Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung beinhaltet eine Platzfläche, die die Erschließung des Bahnsteigs für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen sichert und mit doppelstöckigen und überdachten Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden soll. Der Haltepunktvorplatz soll zu einer qualitativ hochwertigen Aufenthaltsfläche mit einer raum- und schattenbildenden Baumbepflanzung entwickelt werden.

Zudem sollen durch die Festsetzung von Flächen für P&R- und K&R öffentliche Stellplätze in direkter Nähe zum Haltepunkt in ausreichender Zahl für die Nutzer\*innen der Heidekrautbahn gesichert werden. Insbesondere zu den Stoßzeiten des Berufsverkehrs am Morgen ist mit einer hohen Nachfrage nach Stellplätzen von Pendler\*innen auszugehen. Die Bereitstellung von P&R-Stellplätzen soll ein attraktives Angebot für Menschen aus der Umgebung darstellen, ihr Pkw sicher abzustellen und auf den ÖPNV umzusteigen, um in die Innenstadt Berlins oder Richtung Groß Schönebeck zu gelangen. Ein Teil der geplanten Stellplätze wird behindertengerecht ausgebaut. Die ebenerdigen Stellplätze weisen einen öffentlichen Nutzungscharakter auf.

*ZF* Innerhalb des Geltungsbereichs erfolgt die Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB.

Begründung:

Mit der Errichtung des Haltepunktes wird eine Neuordnung seines Umfeldes erforderlich. Die unmittelbar an den Haltepunkt anschließenden Flächen sind für die Nutzung als Haltepunktvorplatz und für P&R erforderlich. Dadurch werden die bereits bestehenden Stellplätze überplant oder von privaten Stellplätzen zu öffentlichen P&R-Stellplätzen umfunktioniert.

Dies hat zur Folge, dass absehbar ein Defizit an Stellplätzen für die Mitglieder\*innen der Kleingartengemeinschaft gegenüber des Haltepunktes sowie für die Teilnehmer\*innen und Angestellten des BFW entstehen wird. Die wegfallenden Stellplätze können fast vollumfänglich innerhalb des Geltungsbereichs durch die Herstellung neuer Stellplätze kompensiert werden. Dies ist möglich, indem die bereits bestehenden Stellplatzanlagen des BFW und der Kleingartengemeinschaft vergrößert werden und eine zusätzliche Fläche im Norden des Geltungsbereichs, angrenzend an die Kleingartenanlage, planungsrechtlich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ gesichert wird.

Die bestehenden sowie geplanten Stellplätze des BFW und der Kleingartengemeinschaft dienen privaten Zwecken. Die Zweckbestimmung „Private Parkfläche“ verdeutlicht den bereits bestehenden und auch zukünftig beabsichtigten Nutzungscharakter der Flächen. Die Stellplätze des BFW und der Kleingartengemeinschaft befinden sich auf privatem Eigentum und stehen den Mitglieder\*innen der Kleingartengemeinschaft und den Angestellten und Teilnehmer\*innen des BFW zur Verfügung.

### **Straßenverkehrsfläche**

*ZF Die sich im Geltungsbereich befindliche Erschließungsstraße wird gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.*

Begründung:

Die Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche bezieht sich überwiegend auf die bereits bestehende bisher private Erschließungsstraße für das BFW und die Kleingartenanlage. Im Zuge der Umgestaltung des Haltepunktumfeldes und der Schaffung einer neuen Bushaltestelle ist die Verbreiterung der Straße erforderlich, um eine ausreichend breite Fahrspur für Busbegegnungen zu ermöglichen. Im nördlichen Teil des Geltungsbereichs wird die Straße zur Erschließung der Erweiterungsfläche für Stellplätze fortgesetzt. Zukünftig soll eine Verbindung zwischen Kastanienallee und Bahnhofstraße entstehen. Die Festsetzung schafft außerdem die Grundlage für eine Weiterführung der Straße im Norden über den Geltungsbereich hinaus. Die Straßenverkehrsfläche ist so dimensioniert, dass innerhalb der Fläche zusätzlich zur Straße auch ein Gehweg eingeordnet werden kann.

Die Verlängerung der bestehenden Straße führt über ein bestehendes Abwasserbecken der Kleingartenanlage. Im weiteren Verfahren sollen Abstimmungen erfolgen, ob und wie eine Einbeziehung des Abwasserbeckens in die Planung möglich ist.

Zur Begrenzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wird eine Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Diese ist im südlichen Bereich, angrenzend an die Kastanienallee nicht geschlossen, da sie hier direkt an eine bestehende öffentliche Verkehrsfläche angrenzt.

Durch die Aufnahme der Straßenverkehrsflächen in den Geltungsbereich des Bebauungsplans wird die Erschließung der Grundstücke gesichert.

### **TF 2 Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.**

[§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB]

Der Bebauungsplan setzt die geplante Straßenverkehrsflächen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB fest. Die Straßenraumaufteilung innerhalb der Verkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans, sie erfolgt im Rahmen der Fachplanung. Die textliche Festsetzung Nr. 2 dient der Klarstellung und ist aufzunehmen, da der Bestandsplan bzw. Vermessungsplan die Einteilung der Verkehrsflächen darstellt. Die Abgrenzung der Straßenverkehrsfläche gegenüber der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erfolgt durch eine Straßenbegrenzungslinie.

## **6.5 Nachrichtliche Übernahmen**

Bei Nachrichtlichen Übernahmen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB handelt es sich um Inhalte des Bebauungsplans, die sich entweder aus der Bindung an Rechtsnormen ergeben, die der verbindlichen Bauleitplanung übergeordnet sind oder aus Inhalten gleichrangiger Satzungen, die schon vor Aufstellung des Bebauungsplans existierten und sich auch über den Geltungsbereich des Bebauungsplans erstrecken. Im Bebauungsplan können keine Festsetzungen getroffen werden, die den nachrichtlich übernommenen Inhalten entgegenstehen.

### **6.5.1 Bahnflächen / Planfestgestellte Bahnanlagen**

Mit der Reaktivierung der Strecke der Heidekrautbahn werden Flächen für den Betrieb und Ausbau erforderlich. Zur Sicherung dieser Flächen hat die NEB als Vorhabenträgerin der Wiederinbetriebnahme die Genehmigungsplanung zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Genehmigungsbehörde eingereicht.

Im weiteren Verfahren ist mit der NEB abzustimmen, welche (vertraglichen) Regelungen getroffen werden müssen, um eine Nutzung der zukünftig voraussichtlich planfestgestellten Flächen für den Haltepunktvorplatz zu ermöglichen.

*Ggf. erforderliche Anpassungen der Planzeichnung / Begründung erfolgen im weiteren Verfahren.*

### **6.5.2 Satzung der Gemeinde Mühlenbecker Land zum Schutz von Bäumen und Sträuchern und zu Festlegungen von Nachpflanzungen (Gehölzschutzsatzung)**

In der Gemeinde Mühlenbecker Land gilt die Satzung zum Schutz des Baumbestandes sowie zu Festlegungen von Nachpflanzungen (Gehölzschutzsatzung). Zweck der Satzung ist es, den Bestand an Bäumen und Sträuchern im Geltungsbereich von Bebauungsplänen und im Zusammenhang bebauter Ortsteile zu erhalten und zu sichern. Die Gehölzschutzsatzung wird in den Bebauungsplan nachrichtlich übernommen.

## 7. Flächenbilanz

Allgemeine Nutzung	Festgesetzte Nutzung	Flächengröße (m <sup>2</sup> )
<b>Geltungsbereich gesamt</b>		<b>ca. 21.850 m<sup>2</sup></b>
<b>Baugebiete</b>	<i>Sonstiges Sondergebiet „Garagegebäude“</i>	ca. 1.949 m <sup>2</sup>
	<i>- Überbaubare Grundstücksflächen (Baugrenzen)</i>	ca. 1.742 m <sup>2</sup>
	<i>- Zulässige Grundfläche / Maximale Versiegelung</i>	ca. 1.742 m <sup>2</sup>
<b>Verkehrsflächen</b>	<i>Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Haltepunkt-vorplatz und P&amp;R“</i>	ca. 4.086 m <sup>2</sup>
	<i>Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Private Parkfläche“</i>	ca. 10.927 m <sup>2</sup>
	<i>Straßenverkehrsfläche</i>	ca. 4.888 m <sup>2</sup>

Tab. 1: Flächenbilanz BP GML Nr. 45

## C. Umweltbericht zum Bebauungsplan

### Planungsanlass und Einordnung in die Umgebung

Das Vorhabengebiet liegt im Landkreis Oberhavel in der Gemeinde Mühlenbecker Land und hat eine Flächengröße von ca. 2,2 ha. Es liegt östlich des Tegeler Fließ in dem Ortsteil Mühlenbeck. Westlich des Geltungsbereichs verlaufen Gleise, deren Inbetriebnahme durch die Heidekrautbahn vorgesehen ist. Das Gebiet ist im Norden umgeben von landwirtschaftlich genutzten Flächen, im Osten schließen die Kleingartenanlage Hasenheide e.V. und das Gelände des Berufsbeförderungswerkes Berlin-Brandenburg e.V. an und im Süden des Geltungsbereichs verläuft die Kastanienallee. Im Bestand werden die Flächen überwiegend als Stellplatzflächen genutzt.

Im Zuge des Beschlusses vom 10. Januar 2019 zur Reaktivierung der Heidekrautbahn auf der Stammstrecke zwischen Berlin-Wilhelmsruh und Schönewalde West, soll eine Neugestaltung des Umfeldes des Haltepunktes (Haltepunktvorplatz) sowie die Anbindung und Erschließung dessen an die öffentlichen Verkehrsflächen gesichert werden. Hierzu schafft der Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ die planungsrechtliche Voraussetzung. Durch die Planung wird der Haltepunktvorplatz neu gestaltet. Fahrradabstellanlagen, neugeordnete Stellplätze, eine gestaltete Platzfläche und Park&Ride- sowie Kiss&Ride-Flächen sind in der Planung vorgesehen. Darüber hinaus soll auf der südlichen Geltungsbereichsfläche die Möglichkeit einer zukünftigen Park&Ride-Anlage durch Festsetzung eines „Garagengebäudes“ geschaffen werden.

Der Geltungsbereich liegt östlich in ca. 150 – 200 m Entfernung zum Tegeler Fließ, welches selbst als Biotop geschützt ist und Grundlage für viele Schutzgebiete nach nationalem Recht darstellt. So befinden sich in ca. 150 m Entfernung im Westen des Untersuchungsgebiets das FFH-Gebiet und das gleichnamige Naturschutzgebiet „Tegeler Fließtal“ sowie umgebend und in nordöstlicher und südwestlicher Richtung heranreichend das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“. Das komplette Gebiet befindet sich im Naturpark „Barnim“. Durch die Nutzung, die bereits im Bestand besteht ist die Vorhabenfläche überwiegend geprägt von versiegelten Flächen in Form von Verkehrsanlagen wie Straßen und Stellplatzflächen.

### Inhalt und Ziel des Bebauungsplans

Der Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ wird im Regelverfahren nach BauGB aufgestellt. Die Ergebnisse der für das Bauleitplanverfahren obligatorischen Umweltprüfung werden im Umweltbericht der Begründung des Bebauungsplans dargestellt. Die zu betrachtenden Schutzgüter werden im Rahmen einer Wirkungsprognose erfasst und in einem Vergleich von Bestand und Planung hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen bewertet. Ist mit erheblichen Auswirkungen auf die Schutzgüter und den Naturhaushalt zu rechnen, wird im Rahmen des Umweltberichtes nach Alternativen gesucht, die die Beeinträchtigungen vermeiden oder vermindern. Für nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden geeignete Maßnahmen zur Bewältigung dieser Folgen in Form von Ausgleich oder Ersatz entwickelt und festgelegt.

Zur Ermittlung der Auswirkungen der geplanten Nutzungen auf die Umwelt werden außerdem schutzgutbezogene Untersuchungsräume definiert. Die Untersuchungsräume ergeben sich aus der Intensität und der Reichweite der einzelnen, durch die Planung zu

erwartenden Umweltauswirkungen (Wirkfaktoren), den an das Planungsgebiet angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten sowie den örtlichen Gegebenheiten.

### **Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung**

Die Untersuchungsräume für die Schutzgüter Boden, Fläche, Wasser, sowie Kultur- und sonstige Sachgüter erstrecken sich auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans selbst, da durch die Wirkfaktoren der Planung und die örtlichen Gegebenheiten keine über das Plangebiet hinausgehenden Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Schutzgüter Klima und Luft, Mensch und menschliche Gesundheit sowie Landschafts- und Ortsbild umfassen neben dem Plangebiet selbst die unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzenden Bereiche mit Wohnbebauung sowie Kleingartenanlagen in einem Radius von 50 m, da in diesen Bereichen bioklimatische und lokalklimatische sowie akustische Auswirkungen nicht von vorneherein ausgeschlossen werden können. Der Untersuchungsraum erstreckt sich somit neben dem Plangebiet ebenfalls auf die angrenzende Wohnbebauung und Nutzung der Kleingärten und berücksichtigt so auch eine mögliche veränderte Wahrnehmung der Flächen im Plangebiet nach Umsetzung der Planung durch die Anwohner\*innen in der Umgebung.

Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt erstreckt sich neben dem Untersuchungsraum selbst auf den angrenzenden Baumbestand sowie auf die Bahngleise im Westen.

Die räumliche Ausdehnung der definierten Untersuchungsräume und die innerhalb dieser vorhandenen Nutzungen können der folgenden Abbildung entnommen werden.





Abb. 5: Schutzgutbezogene Untersuchungsräume (Fugmann Janotta Partner)

### Biotoptypen

Für den Geltungsbereich und seiner näheren Umgebung ist im Juli 2021 eine flächen-deckende terrestrische Biotoptypenkartierung nach dem Biotopschlüssel Brandenburg durchgeführt worden. Die Biotoptypen wurden auf Grundlage des Biotopschlüssels des Landes Brandenburg erfasst und im Maßstab 1:1.500 in der Biotoptypenkarte dargestellt (vgl. Anlage 3). Die Einzelbäume außerhalb der Gehölzbiotopflächen wurden einzeln nach Art, Stammumfang und Zustand erfasst.

Die Stellplatzflächen im zentralen Bereich sind teilversiegelt und mit Pflastersteinen belegt (12653) und von Heckenstrukturen (10273) oder Baumreihen (0714212) umgeben. Der Grad an Befestigung innerhalb des Geltungsbereichs, bestehend aus Wegen mit wasserdurchlässiger Befestigung sowie teilversiegelter Wege, ist mit ca. 1,2 ha und 54 % der Gesamtfläche hoch. Im Norden des Geltungsbereichs liegen intensiv genutzte Ackerflächen (09130) und im Osten außerhalb des Geltungsbereichs befindliche Flächen im Besitz des Berufsförderungswerk Berlin-Brandenburg e.V., welche von Zier- und Parkrasen mit Obstbaumreihen und Gehölzbeständen geprägt sind. Diese Flächen sind zukünftig für die Nutzung für Photovoltaik-Freiflächenanlagen vorgesehen. Im Süden des Geltungsbereichs befinden sich ruderales Pioniergras (032201) mit Feldgehölzen (071101) und Baumreihen entlang der Wege (0714222). Innerhalb des Geltungsbereichs hervorgehoben werden kann das teilweise im Geltungsbereich gelegene temporäre Kleingewässer im Westen, das der Entwässerung der teilversiegelten Stellplatzflächen dient. Wertgebende Gehölzbestände befinden sich entlang der Bahnlinie sowie im Süden in Form eines Feldgehölzes mit einheimischen Gehölzarten. Die Stellplatzflächen sind mit Spitzahorn-Bäumen bepflanzt, die sich überwiegend in einem sehr schlechten Zustand befinden. Die Fahrwege sind mit Granit-Kleinsteinpflaster und die Stellplätze mit Rasengitterstein befestigt und gelten als teilversiegelte Flächen. Im Böschungsbereich der Bahn befinden sich in einem schmalen Streifen ruderales Hochstaudenbestände durchsetzt mit ruderalen Wiesen.

### Fauna

Für die weitere Einschätzung schutzgutbezogener Beeinträchtigungen sind Untersuchungen zu den Tiergruppen Brutvögel, Fledermäuse und Reptilien sowie eine Strukturkartierung an Gebäuden und an Bäumen, zur Erfassung von Potenzialbäumen für holzbewohnende Käfer und dauerhaften Lebensstätten für Vögel und Fledermäuse beauftragt. Eine weitergehende Untersuchung ist nicht vorgesehen, da die Fläche im Bestand bereits einem hohen Nutzungsdruck unterliegt und keine weiteren besonders streng geschützten Arten zu erwarten sind.

Die Strukturkartierung erfolgt durch eine Begehung in der laubfreien Zeit (08.04.2021) zur Erfassung von Bäumen und Gebäuden mit (potentiellen) Fledermaus-Quartieren sowie von potentiellen Vogel- und Käfer Brutstätten zur Einschätzung eines vorhandenen oder auszuschließenden Quartier-Potentials nach der Methode von Albrecht et al. (2014). Die Erfassung der Brutvogelvorkommen wurde innerhalb des Untersuchungsgebietes im Rahmen von 8 Begehungen im Zeitraum März bis Juni einschließlich Sonderbegehung für Spechte und Eulen (Erfassung Revierzentren, Punktkartierung, Früh- und Nachtbegehung) durchgeführt. Die Erfassung der Fledermausvorkommen erfolgt im Rahmen von 5 Begehungen innerhalb des Untersuchungsgebietes im Zeitraum von Mai bis September. Zur Erfassung des Reptilienvorkommens innerhalb des Untersuchungsgebietes wurde im Rahmen von 5 Begehungen von April bis September gezielt nach Reptilien innerhalb der als potenziell als Reptilienhabitat geeigneten Flächen nach Individuen gesucht. Hierbei lag der Schwerpunkt auf einer Erfassung der artenschutzrechtlich relevanten Zauneidechse.

Von den 35 im Untersuchungsraum erfassten Brutvögeln (Brut, Nahrungsgast und Durchzügler) wurden 32 Arten mit mindestens einem Brutverdacht erfasst. Von diesen gelten 12 Brutvögel als „wertgebend“, zu denen Bluthänfling, Dohle, Dorngrasmücke,

Feldsperling, Gimpel, Girlitz, Grünspecht, Kernbeißer, Kuckuck, Star, Trauerschnäpper und Turmfalke zählen.

Die Auswertung der Erfassung der Fledermausfauna steht noch aus. Es konnte allerdings schon festgestellt werden, dass 9 der im Untersuchungsraum erfassten Bäume potenziell eine Eignung als Sommer-, Zwischen- oder Winterquartier aufweisen.

Bei der Erfassung der Reptilien wurde im Untersuchungsraum die Zauneidechse nachgewiesen. Hierbei wurden lediglich entlang der Bahngleise im Westen des Geltungsbeereichs Vorkommen festgestellt. Die vorhandene trockene bis mäßig frische Ruderalvegetation zusammen mit dem Schotterbett der Gleise ließ bereits vorher eine gute Habitateignung für die Zauneidechse vermuten. In diesem Bereich wurde neben einer individuenreichen Population auch der Nachweis einer großen Anzahl von juvenilen Tieren erbracht.

#### Abiotische Schutzgüter (Boden, Wasser, Klima)

Die Informationen zu den abiotischen Schutzgütern werden aus dem Entwurf zum Landschaftsplan entnommen.

Die vorherrschende Bodenart sind Fahlerde-Braunerden, Braunerde-Fahlerden und Braunerden aus Geschiebedecksand über Geschiebelehm oder –mergel. Der südwestliche Bereich schneidet die Talau des Tegeler Fließes und weist potentiell Erd-Nieder Moore über Flusssand, Gleye und Anmoorgleye aus Flusssand auf. Die Ackerfläche im Norden hat eine Bodenwertzahl > 30. Darüber hinaus ist die Fläche im Entwurf zum Landschaftsplan als Bereich mit hoher Versiegelung gekennzeichnet. Das Rückhaltevermögen des Bodens für Niederschlagswasser ist im Norden sehr hoch: Verweildauer des Sickerwassers > 25 Jahre; im Süden ist das Rückhaltevermögen gering: Verweildauer des Sickerwassers mehrere Monate bis 3 Jahre. Der Grundwasserflurabstand beträgt 5-10 m. Die versiegelten Parkplatzflächen stellen ein klimabelastetes Gebiet dar aufgrund des hohen Aufheizpotenzials der versiegelten Flächen, die Umgebung mit den Kleingartenflächen trägt ausgleichend zu einer klimatischen Entlastung und Kühlung bei.

#### Landschaftsbild, Mensch, Kultur- und Sachgüter

Das Landschaftsbild ist in erster Linie durch die versiegelten Flächen geprägt. Positiv wirken die angelegten Baumreihen aus Ahornen und die geschnittenen Hecken um die Stellplatzeinheiten. Als prägende Zäsur kann die ehemalige Bahntrasse, eingefasst durch die Baumreihe im Süden auf der Höhe des Berufsförderungswerks angesehen werden. Südlich des Plangebietes, außerhalb des Wirkungsbereiches, befindet sich ein Bodendenkmal. Emissionen finden derzeit überwiegend durch den Parkplatzverkehr statt.

#### **Eingriffsbilanzierung und spezielle artenschutzrechtliche Prüfung**

Bei der Aufstellung eines Bebauungsplans sind nach § 1a Absatz 3 BauGB i.V.m. § 18 BNatSchG auch die Anforderungen der Eingriffsregelung nach dem BNatSchG zu berücksichtigen. Hieraus ergibt sich die Verpflichtung zur Vermeidung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit von Natur und Landschaft.

Der südliche Teil der zu beplanenden Flächen des Bebauungsplans GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ ist Teil des rechtskräftigen „Vorhaben- und

Erschließungsplan Berufsförderungswerk Berlin-Brandenburg Mühlenbeck / Oranienburg“ für das Flurstück 60/8, die restlichen Flächen sind gemäß § 35 BauGB planungsrechtlich als Außenbereich einzuordnen. Wird bereits bestehendes Baurecht überplant, muss ebenfalls geprüft werden, ob ein Eingriff vorliegt. Hierbei ist ein Ausgleich allerdings nicht erforderlich, sofern die Eingriffe bereits vor der neuen planerischen Entscheidung zulässig waren (§ 1a Absatz 3 Satz 5 BauGB). Bei der Kompensationsermittlung ist in einem solchen Fall daher nicht auf den Bestand, sondern auf das zulässige Maß des bestehenden Baurechts abzuheben. Nur die Differenz zwischen dem bestehenden und dem darüberhinausgehenden, neu zu schaffenden Baurecht ist auszugleichen (§ 1a Absatz 3 BauGB). Der Maßstab für das zulässige Maß der baulichen Nutzung ergibt sich für den Süden aus den Aussagen des Vorhaben- und Erschließungsplan. Dieser stellt in dem betroffenen Bereich die aktuell vorhandenen Stellplätze und die Erschließungsstraße dar.

Für den übrigen Teil der Flächen besteht bisher kein Baurecht. Hieraus folgt, dass bei der Ermittlung des Ausgleichsbedarfs oder auch des Kompensationspotenzials die Ausprägung der Schutzgüter und deren Funktionen im Bestand in Verbindung mit der Intensität ihrer planungsbedingten Beeinträchtigungen als Maßstab dienen. Eine planungsrechtlich bereits genehmigte Beanspruchung der Schutzgüter liegt in diesen Teilen nicht vor.

Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung wird in den Umweltbericht integriert. Die Eingriffsbilanzierung wird gemäß den Hinweisen zum Vollzug der Eingriffsregelung (HVE) erfolgen.

Räumlich übergreifende Wechselbezüge und Wirkungszusammenhänge, wie der Biotopverbund, klimatische Ausgleichsfunktionen zwischen Ent- und Belastungsgebieten oder die Bedeutung von Landschafts- und Siedlungsräumen für die Erholung lassen sich so erfassen. Diese Funktionen werden mit geeigneten methodischen Ansätzen bewertet, die raumübergreifenden und wirkungskomplexen Zusammenhänge können abgebildet werden und beziehen das Umfeld des Plangebietes in die Betrachtung mit ein. Hierfür wird auf eine verbal-argumentativen Bewertung zurückgegriffen.

Für den speziellen Artenschutz erfolgt eine Prüfung der zusätzlichen Beeinträchtigungen. Die Ergebnisse der speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung werden in den Umweltbericht eingearbeitet.

## **D. Auswirkungen des Bebauungsplans**

### **1. Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst überwiegend Stellplatzanlagen, kleinere Grünflächen mit teilweise Baumbewuchs sowie eine landwirtschaftlich genutzte Fläche im Norden. Die Erschließung der Stellplatzanlagen der Kleingartengemeinschaft und des BFW wird durch eine in Süd-Nord-Richtung verlaufende Erschließungsstraße gesichert.

Durch die vorgesehene Neuplanung des Haltepunktvorplatzes und seines Umfeldes wird ein Teil der bestehenden Stellplätze des BFW und der Kleingartengemeinschaft überplant. Die von der Kleingartengemeinschaft wegfallenden Stellplätze können über eine Erweiterung der bestehenden Stellplatzanlage gegenüber des Haltepunktes sowie über neu zu errichtende Stellplätze im Norden des Geltungsbereichs kompensiert werden. Die Erweiterungsfläche wird bisher landwirtschaftlich genutzt. Mit der Umsetzung der Planung würde ein kleiner Teil der großflächigen Ackerfläche der landwirtschaftlichen Nutzung entfallen.

Die Stellplätze südlich des Haltepunktes, die bisher von der Kleingartengemeinschaft und dem BFW genutzt werden, sollen für eine öffentliche P&R-Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Die dadurch für das BFW wegfallenden Stellplätze können durch neue Stellplätze zwischen der bestehenden Anlage des BFW und der Kleingartenanlage fast vollumfänglich kompensiert werden. Daran anschließend sind weitere Stellplätze außerhalb des Geltungsbereichs geplant.

Im Ergebnis können die bisher ausgeübten Nutzungen, die überwiegend aus einer Stellplatznutzung besteht, weiterhin innerhalb des Geltungsbereichs ausgeübt werden. Für den Teil der Ackerfläche, der für weitere Stellplätze der Kleingartengemeinschaft planungsrechtlich gesichert werden soll, ist mit Umsetzung der Planung keine Fortführung der Nutzung möglich.

Der durch den Eingriff entstehende Verlust wird über die Umsetzung von Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen kompensiert. Diese werden im weiteren Verfahren über Festsetzungen oder vertragliche Regelungen gesichert.

Im Interesse der Allgemeinheit wird durch die Umsetzung der Planung ein barrierefreier Zugang zur Heidekrautbahn hergestellt und die Sicherung der infrastrukturellen Daseinsvorsorge gefördert. Mit der Herstellung von attraktiven Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV wird zudem ein nachhaltiges Mobilitätsangebot geschaffen, das zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beiträgt.

Der Bebauungsplan schafft hierfür die planungsrechtlichen Voraussetzungen.

### **2. Auswirkungen auf den Verkehr**

Mit der Aufstellung des Bebauungsplans in Zusammenhang mit der Reaktivierung der Heidekrautbahn sind Auswirkungen auf die verkehrliche Situation zu erwarten. Insbesondere der ruhende Verkehr wird durch die Errichtung von neuen Stellplätzen, ggf. einer zweigeschossigen P&R-Anlage und der Bereitstellung von P&R-Stellplätzen neu geordnet und zunehmen. Zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger und Erweiterung des ÖPNV-Angebots ist eine neue Bushaltestelle am Haltepunkt Mühlenbeck geplant. Der straßenquerschnitt ist in diesem Zuge so zu erweitern, dass Bus-Bus-Begeg-

nungen möglich sind. Der Busverkehr, der Pkw-Verkehr, aber auch Fahrrad- und Fußverkehr wird mit der Reaktivierung der Heidekrautbahn zunehmen. Auf der Erschließungsstraße ist folglich ein höheres Verkehrsaufkommen als im Bestand zu erwarten, insbesondere vor der Einfahrt der Heidekrautbahn sowie nach Abfahrt.

Die vorgesehenen Stellplätze für K&R und P&R werden aufgrund dessen temporär höher ausgelastet.

*Im weiteren Verfahren ist die Durchführung einer verkehrstechnischen Untersuchung vorgesehen.*

### **3. Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung**

Zum aktuellen Stand der Planung sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung erkennbar.

### **4. Auswirkungen auf die Natur, Landschaft, Umwelt**

*Die Auswirkungen auf die Natur, Landschaft und Umwelt werden im weiteren Verfahren im Umweltbericht in Kapitel C ausgeführt.*

### **5. Bodenordnende Maßnahmen**

Im Vorfeld des Bebauungsplanverfahrens haben Gespräche zwischen der Gemeinde und den Grundstückseigentümer\*innen stattgefunden. Die für den Haltepunktvorplatz, P&R und Erschließung erforderlichen Flächen sollen im weiteren Verfahren von der Gemeinde erworben werden.

### **6. Kosten und Finanzierung**

Mit der Durchführung des Planverfahrens sind externe Planungskosten verbunden, da neben der Verwaltung auch Planungsbüros mit der Bearbeitung des Bebauungsplans sowie der Erstellung des Umweltberichts beauftragt sind.

Für die Planung und die Gestaltung des Haltepunktumfeldes wurden Fördermittel aus dem Förderprogramm „Öffentlicher Personennahverkehr des Landes Brandenburg“ beantragt. Mit dem Investitionsprogramm gemäß Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) werden u. a. Maßnahmen zur Verbesserung der Zugangsstellen zum ÖPNV gefördert. Mithilfe der Zuwendungen soll das Angebot des ÖPNV attraktiver gestaltet werden, die Barrierefreiheit verbessert werden sowie die Neugestaltung von Bahnhöfen und Haltestellen erleichtert werden.

## **E. Verfahren**

### **Übersicht Verfahrensablauf**

#### **1. Aufstellungsbeschluss**

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Mühlenbecker Land hat auf ihrer Sitzung am 22.06.2020, mit Beschluss-Nr. IV/0166/20/07 die Aufstellung des Bebauungsplanes GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz Haltepunkt Mühlenbeck“, OT Mühlenbeck sowie mit Beschluss-Nr. IV/0165/20/07 die Einleitung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes beschlossen. Der Einleitungs- sowie der Aufstellungsbeschluss wurden am 22.07.2020 im Amtsblatt der Gemeinde Mühlenbecker Land Nummer 3, S. 17, veröffentlicht.

*Das Kapitel wird im weiteren Verfahren ergänzt und fortgeschrieben.*

## F. Rechtsgrundlagen

- Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt durch geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
- Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), geändert die durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)
- Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802)
- Brandenburgische Bauordnung (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.2018 (GVBl. I/18, [Nr. 39]), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908)
- Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)
- Bundesnaturschutzgesetz vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3908)
- Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) vom 20. April 2004 (GVBl.I/04, [Nr. 06], S.137) zuletzt geändert durch Gesetz vom 30. April 2019 (GVBl.I/19, [Nr. 15])



## **G. Anlagen**

### Übersicht

**Anlage 1**      **Liste der textlichen Festsetzungen**

**Anlage 2**      **Städtebaulich-verkehrliches Konzept**

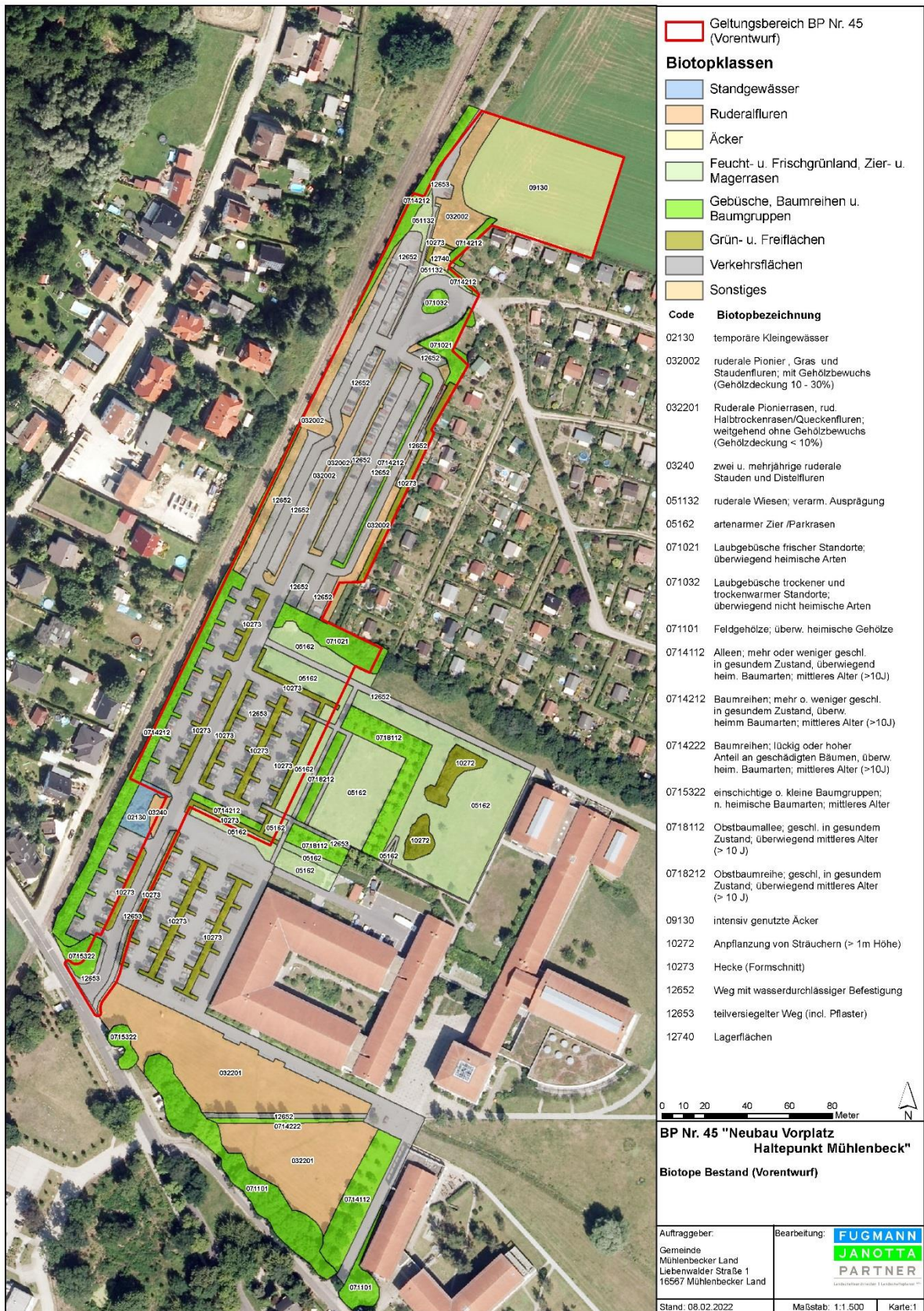
**Anlage 3**      **Biotoptypenkartierung**

## Anlage 1 – Liste der textlichen Festsetzungen

- TF 1**                    **Das Sonstige Sondergebiet „Garagengebäude“ dient dem Abstellen von Kraftfahrzeugen und Fahrrädern.**  
**Zulässig sind:**
- 1. Garagengebäude im Sinne eines Parkhauses,**
  - 2. Stellplätze für Kraftfahrzeuge,**
  - 3. Stellplätze für Fahrräder,**
  - 4. erforderliche Zufahrten und Wege, die der Nutzung des Sonstigen Sondergebietes dienen und**
  - 5. zugehörige Nebeneinrichtungen, wie bspw. Schrankengebäude oder Ticketautomaten.**
- [§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V. mit § 11 Abs. 2 und § 16 BauNVO]
- TF 2**                    **Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.**  
[§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB]



Anlage 3 Biotoptypenkartierung



Biotoptypenkartierung (Fugmann Janotta Partner, Stand 08.02.2022)