

# **Änderung des Flächen- nutzungsplans Schildow der Gemeinde Mühlenbecker Land**

**für den Geltungsbereich des  
Bebauungsplans GML Nr. 44 „Neubau  
Vorplatz am Haltepunkt Schildow-  
Mönchmühle im Bereich Mühlenbecker  
Str.“, OT Schildow**



**GEMEINDE  
MÜHLENBECKER LAND**

Ortsteil Schildow



Gemeinde Mühlenbecker Land

Änderung des Flächennutzungsplans Schildow der  
Gemeinde Mühlenbecker Land  
für den Geltungsbereich des Bebauungsplans GML Nr. 44  
„Neubau Vorplatz am Haltepunkt Schildow-Mönchmühle  
im Bereich Mühlenbecker Str.“,  
OT Schildow

# 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 bdl  
Belziger Straße 25  
10823 Berlin

Projektleitung: Dipl.-Ing. Martin Janotta  
Bearbeitung: Susann Grigoleit, M.Sc.

## **Inhaltsverzeichnis**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>A. Planungsgegenstand.....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>1. Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung .....</b>  | <b>1</b>  |
| <b>2. Beschreibung des Änderungsbereichs .....</b>   | <b>2</b>  |
| 2.1 Räumliche Lage.....  | 2         |
| 2.2 Bestandssituation .....  | 3         |
| 2.3 Abgrenzung .....   | 3         |
| <b>3. Planungsbindungen.....</b>   | <b>4</b>  |
| 3.1 Raumordnung und Landesplanung.....   | 4         |
| 3.2 Regionalplanung.....   | 5         |
| 3.3 Flächennutzungsplan.....   | 7         |
| 3.4 Landschaftsplanung.....  | 8         |
| 3.5 Sonstige Planungen und Konzepte der Gemeinde.....  | 9         |
| 3.5.1 Reaktivierung und Ausbau der „Heidekrautbahn“ in der Gemeinde Mühlenbecker Land, Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet..... | 9         |
| 3.5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land .....   | 9         |
| 3.6 Fachplanungen.....   | 10        |
| <b>4. Bebauungsplan GML Nr. 44 .....</b>   | <b>10</b> |
| <b>B. Planinhalt.....</b>  | <b>12</b> |
| <b>1. Ziele und Zwecke der Planung.....</b>  | <b>12</b> |
| 1.1 Planungsalternativen .....   | 12        |
| 1.2 Bisherige Darstellung im Änderungsbereich .....  | 13        |
| 1.3 Beabsichtigte Änderung.....  | 14        |
| 1.4 Nachrichtliche Übernahmen.....   | 15        |
| 1.4.1 Landschaftsschutzgebiet.....   | 15        |
| <b>2. Flächenbilanz .....</b>  | <b>16</b> |
| <b>C. Umweltbericht zum Bebauungsplan .....</b>  | <b>17</b> |
| <b>1. Einleitung.....</b>  | <b>17</b> |
| 1.1 Inhalte und Ziele .....  | 17        |
| 1.2 Methodik der Umweltprüfung.....  | 18        |
| 1.3 Fachgesetze und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes mit Relevanz für die Planung und deren Berücksichtigung.....  | 18        |
| 1.3.1 Fachgesetze .....  | 18        |
| 1.3.2 Fachpläne.....   | 20        |

|            |   |           |
|------------|---|-----------|
| 1.4        | Schutzgebiete.....  | 20        |
| <b>2.</b>  | <b><u>Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen.....</u></b>  | <b>21</b> |
| 2.1        | Biotische Schutzgüter einschließlich Mensch und menschliche Gesundheit .....  | 21        |
| 2.2        | Abiotische Schutzgüter einschließlich Landschaftsbild .....   | 22        |
| <b>3.</b>  | <b><u>Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes.....</u></b>  | <b>23</b> |
| 3.1.1      | Prognose bei Durchführung der Planung .....   | 23        |
| 3.1.2      | Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung .....   | 24        |
| <b>4.</b>  | <b><u>Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern .....</u></b>  | <b>25</b> |
| <b>5.</b>  | <b><u>Zusammenfassende Prognosen des Umweltzustandes mit Eingriffsbilanzierung.....</u></b>   | <b>25</b> |
| 5.1        | Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen.....  | 25        |
| 5.2        | Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der Umweltauswirkungen.....   | 25        |
| 5.3        | Naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und –bilanzierung .....   | 26        |
| <b>6.</b>  | <b><u>Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind</u></b> | <b>26</b> |
| <b>7.</b>  | <b><u>Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie .....</u></b>   | <b>26</b> |
| <b>8.</b>  | <b><u>Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung</u></b>  | <b>26</b> |
| <b>9.</b>  | <b><u>Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten .....</u></b>  | <b>26</b> |
| <b>10.</b> | <b><u>Zusätzliche Angaben .....</u></b>   | <b>27</b> |
| 10.1       | Vereinbarkeit mit dem Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“ .....  | 27        |
| 10.2       | Verwendete technische Verfahren bei der Umweltprüfung und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben .....  | 27        |
| 10.3       | Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen.....   | 28        |
| <b>D.</b>  | <b><u>Auswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplans .....</u></b>  | <b>29</b> |
| <b>1.</b>  | <b><u>Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen.....</u></b>   | <b>29</b> |
| <b>2.</b>  | <b><u>Auswirkungen auf den Verkehr .....</u></b>  | <b>29</b> |
| <b>3.</b>  | <b><u>Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung .....</u></b>  | <b>29</b> |
| <b>4.</b>  | <b><u>Auswirkungen auf die Natur, Landschaft, Umwelt.....</u></b>   | <b>29</b> |
| <b>5.</b>  | <b><u>Bodenordnende Maßnahmen.....</u></b>  | <b>30</b> |

|                  |   |                  |
|------------------|---|------------------|
| <b><u>6.</u></b> | <b><u>Kosten und Finanzierung</u></b> ..... | <b><u>30</u></b> |
| <b><u>E.</u></b> | <b><u>Verfahren</u></b> .....               | <b><u>31</u></b> |
| <b><u>1.</u></b> | <b><u>Einleitungsbeschluss</u></b> .....    | <b><u>31</u></b> |
| <b><u>F.</u></b> | <b><u>Rechtsgrundlagen</u></b> .....        | <b><u>32</u></b> |
| <b><u>G.</u></b> | <b><u>Anlagen</u></b> .....                 | <b><u>33</u></b> |

## **Abbildungsverzeichnis**

|  |    |
|--|----|
| Abb. 1: Luftbild mit Änderungsbereich des Flächennutzungsplans (Brandenburgviewer der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg) .....                                    | 2  |
| Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow).....  | 7  |
| Abb. 3: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land, Entwurf 2019 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land).....                                | 8  |
| Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow)..... | 14 |
| Abb. 5: Schutzgebiete im Plangebiet (Fugmann Janotta Partner).....   | 21 |

## **Tabellenverzeichnis**

|  |    |
|--|----|
| Tab. 1: Flächenbilanz Änderung Flächennutzungsplan ..... | 16 |
|--|----|

## 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.

Das Planerfordernis zur Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) der ehemaligen Gemeinde Schildow ergibt sich aus dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan GML Nr. 44 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Schildow-Mönchmühle im Bereich Mühlenbecker Str.“ Der Bebauungsplan ist aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Schildow (Bekanntmachung am 12. Dezember 2002) nicht entwickelbar. Die beabsichtigte Flächenentwicklung zum Neubau des Haltepunktes ist nach den zurzeit für die Beurteilung von Vorhaben maßgeblichen Darstellungen des Flächennutzungsplans der Gemeinde nicht zulässig. Hierfür muss die planungsrechtliche Grundlage durch eine Änderung des Flächennutzungsplanes geschaffen werden.

Ziel des Bebauungsplans GML Nr. 44 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugestaltung des Umfeldes des zukünftigen Haltepunktes „Schildow-Mönchmühle“ der Heidekrautbahn. Das zugrundeliegende städtebaulich-verkehrliche Konzept sieht für den Haltepunktvorplatz neben einer gestalteten Platzfläche Fahrradabstellanlagen, Flächen für Kiss&Ride (K+R) sowie eine Fläche für die Niederschlagswasserversickerung vor.

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans befindet sich im direkten Umfeld der Mühlenbecker Straße (L21) / Schillerstraße und Mittelstraße. Er umfasst eine ca. 0,08 ha große Fläche. Den größten Teil nehmen Waldflächen ein, die Teil des Landschaftsschutzgebiets „Westbarnim“ nach § 26 BNatschG sind. Ein entsprechender Antrag auf Prüfung gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 NatSchZustV für die geplante Inanspruchnahme einer Teilfläche aus dem LSG „Westbarnim“ im Zuge einer kommunalen Bauleitplanung wird gestellt. Darüber hinaus umfasst der Änderungsbereich Teile einer planfestgestellten Bahnanlage der Niederbarnimer Eisenbahn AG.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan wird die Fläche innerhalb des Änderungsbereiches als Waldfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9 b) BauGB dargestellt. Die Waldfläche wird von der Signatur des Landschaftsschutzgebiets nach § 22 BbgNatschG überlagert. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplanes GML Nr. 44 „Neubau Vorplatz am

Haltepunkt Schildow-Mönchmühle im Bereich Mühlebecker Str.“, OT Schildow. Vorgehen ist die Darstellung der Flächen des betroffenen Bereichs als Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB. 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. 44 im Ortsteil Schildow sowie die Einleitung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Schildow für den Geltungsbereich des Bebauungsplans beschlossen.

## 2. Beschreibung des Änderungsbereichs

### 2.1 Räumliche Lage

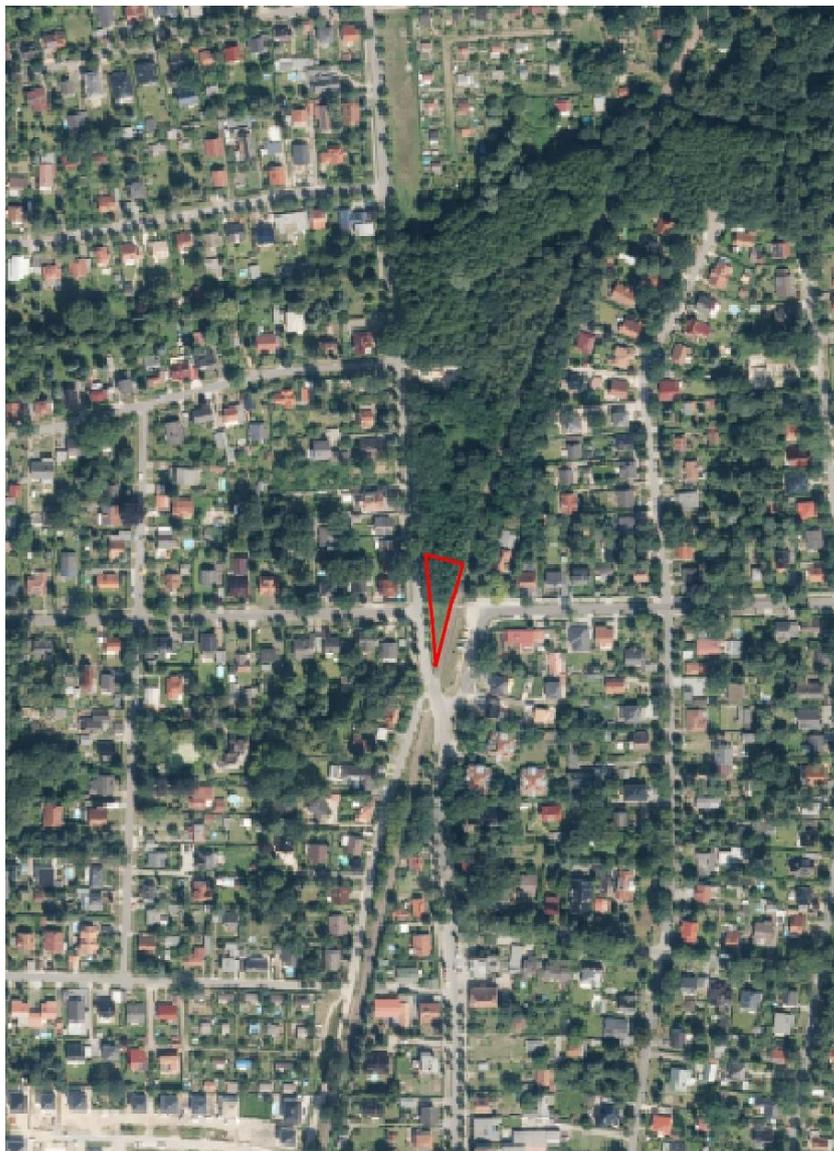


Abb. 1: Luftbild mit Änderungsbereich des Flächennutzungsplans (Brandenburgviewer der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

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 Einwohner\*innenzahl 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.

Der Änderungsbereich, welcher identisch Geltungsbereich des Bebauungsplans GML Nr. 44 ist, befindet sich im nördlichen Bereich des Ortsteils Schildow. Er bildet die Spitze einer sich Richtung Norden verbreiternden Waldfläche, die sich bis zum Bahndamm des Berliner Außenrings erstreckt.

Westlich grenzt der Änderungsbereich an die Mühlenbecker Straße (L21), die in Nord-Süd-Richtung durch das Gemeindegebiet führt. Dahinter erstreckt sich eine lockere Einfamilienhausbebauung. Im Osten grenzt der Änderungsbereich die Gleisanlage der Heidekrautbahn. Daran schließt sich ein ehemaliges Bahnhofsgebäude an, das heute die Räumlichkeiten des Restaurants „Kastanienhof“ bildet. Im Westen und Süden grenzt der Änderungsbereich an die Mühlenbecker Straße (L21). Auch die südliche und östliche Umgebung des Änderungsbereichs wird durch eine Einfamilienhausbebauung geprägt.

## 2.2 Bestandssituation

Der Änderungsbereich ist unbebaut und umfasst Wald- sowie Grünflächen, die Teil des Landschaftsschutzgebiets „Westbarnim“ sind. Die Grünfläche im südlichen Bereich des Plangebiets wird durch einen Trampelpfad von der Waldfläche getrennt. Östlich der Mühlenbecker Straße (L21) befindet sich entlang der Fahrbahn eine Reihe von Einzelbäumen.

## 2.3 Abgrenzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Größe von ca. 0,08 ha (776 m<sup>2</sup>). Er umfasst die Flurstücke 1, 4/1 (tlw.), 3/1, 36/3 (tlw.) und 43 (tlw.) der Flur 3 der Gemarkung Schildow.

Der Änderungsbereich wird begrenzt:

- im Norden durch Waldflächen,
- im Osten durch die Gleisanlagen der Strecke der Heidekrautbahn und dem altem Bahnhofsgebäude (heute als Restaurant genutzt),
- im Süden durch den Kreuzungsbereich der Mittel- und Schillerstraße sowie der Straße In den Ruthen,
- im Westen durch die Mühlenbecker Straße (L21) und die daran anschließende Wohnbebauung.

---

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

### **3. Planungsbindungen**

#### **3.1 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 Änderung des Flächennutzungsplans 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: (1) Zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase sollen eine energiesparende, die Verkehrsbelastung verringende und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung angestrebt werden.

Die geplante Änderung des Flächennutzungsplans steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des LEP HR. Der Änderungsbereich ist weder Teil des Gestaltungsraums Siedlung noch des Freiraumverbandes. Es bestehen somit keine Vorgaben, die der vorgesehenen Nutzung als Haltepunktvorplatz entgegenstehen. Mit der Realisierung des geplanten Haltepunktvorplatzes wird ein attraktiver Zugang zur Heidekrautbahn geschaffen. 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.

### **3.2 Regionalplanung**

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

Die Planungsregion Prignitz-Oberhavel liegt im Nordwesten Brandenburgs und erstreckt sich von der Elbtalau 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 die Änderung des Flächennutzungsplans relevanten Aussagen. In dem Gebiet bestehen weder Vorrang- noch Vorbehaltsgebiete zur „Sicherung oberflächennaher Rohstoffe“.

Die Änderung des Flächennutzungsplans steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Entwurfs des Sachlichen Teilplans „Rohstoffsicherung“.

#### Sachlicher Teilplan „Freiraum und Windenergie“

Der Sachliche Teilplan „Freiraum und Windenergie“ trifft keine für die Änderung des Flächennutzungsplans relevanten Aussagen. Das Plangebiet befindet sich in keinem Vorranggebiet „Freiraum“ oder Eignungsgebiet für „Windenergienutzung“. Es ist auch nicht Teil eines Vorbehaltsgebiets „Historisch bedeutsame Kulturlandschaften“, jedoch gibt es nach der Erläuterungskarte 2.1 im Bereich des Ortsteils Schildow einen Ort, der erlebbare Bezüge zur Landschaft aufweist. Das Plangebiet befindet sich in einem Gebiet nach Naturschutzrecht (Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“, Naturpark „Barnim“).

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

Der nördliche Teil des Änderungsbereichs 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 Änderung des Flächennutzungsplans steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Entwurfs des Sachlichen Teilplans „Windenergienutzung“.

#### 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 Änderung des Flächennutzungsplans steht 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 die Änderung des Flächennutzungsplans ist folgender Grundsatz:

- 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 dem Zugang zum Schienenpersonenverkehr. Der Ortsteil Schildow gehört zwar nicht zu den GPS, der geplante Haltepunkt trägt jedoch zur Anbindung des angrenzenden GSP Mühlenbeck bei.

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

### 3.3 Flächennutzungsplan

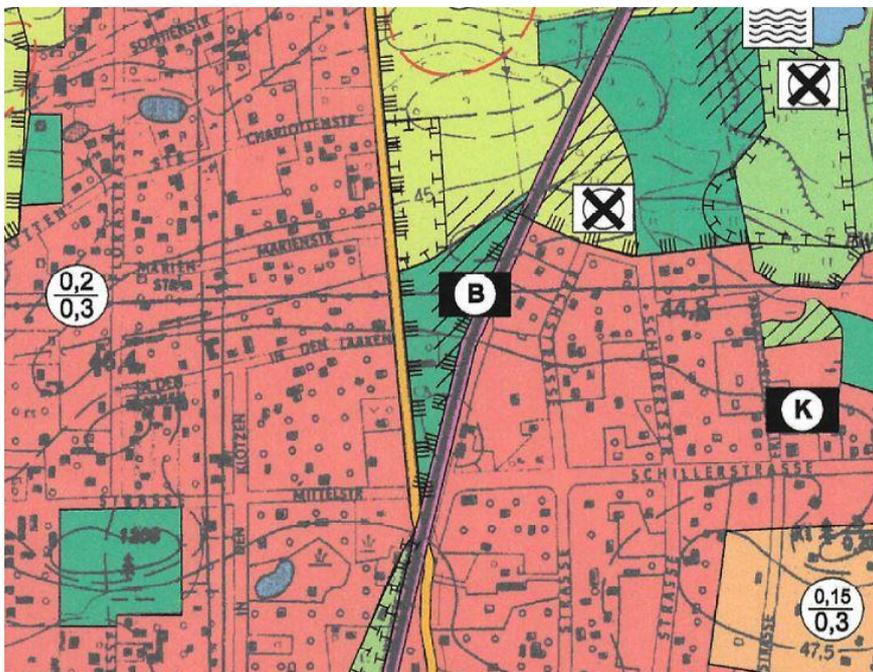
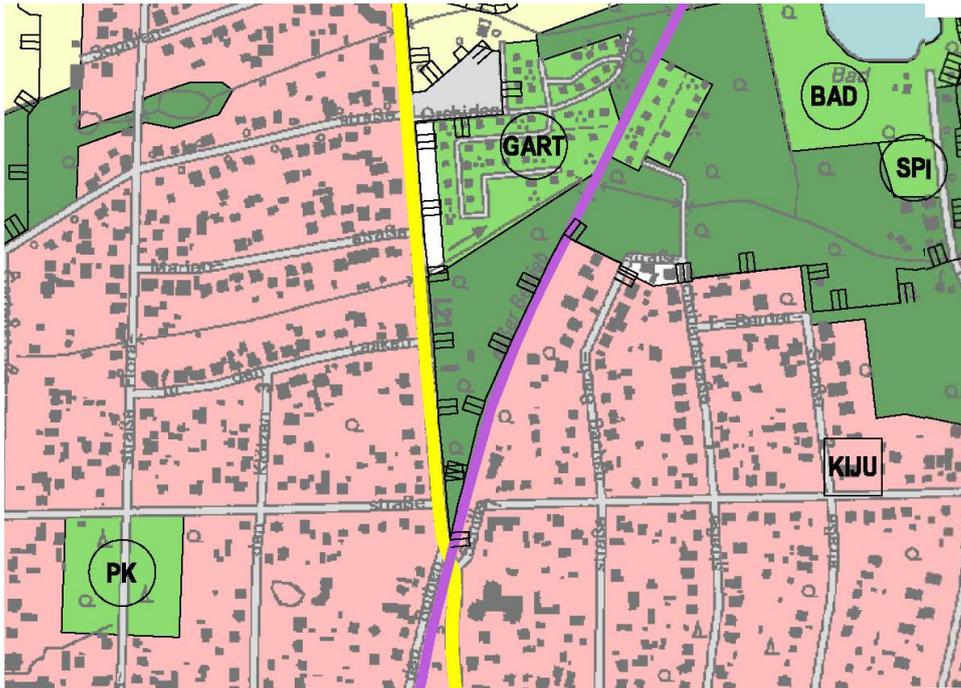


Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow)

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 Schildow, der mit seiner Bekanntmachung am 12. Dezember 2002 wirksam wurde.

Im rechtswirksamen FNP wird der überwiegende Teil des Plangebiets als Waldfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9 b) BauGB dargestellt. Die Waldfläche wird von der Signatur des Landschaftsschutzgebiets nach § 22 BbgNatSchAG überlagert. Die an den geplanten Haltepunktvorplatz westlich angrenzende Mühlenbecker Straße (L21) wird als Hauptverkehrsstraße dargestellt, die östlich angrenzenden Flächen der NEB als Trasse für den schienengebundenen Verkehr.

Der Bebauungsplan kann nicht aus dem Flächennutzungsplan 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 Flächennutzungsplan (Entwurf, Stand 06.03.2019) der Gemeinde Mühlenbecker Land aufgestellt, in dem die bisherigen Teilpläne zusammengeführt werden. Gleichzeitig wird ein neuer Landschaftsplan aufgestellt.

Durch den Entwurf zum neuen Flächennutzungsplan ergeben sich keine geänderten Darstellungen des Plangebiets. Die Flächen werden als Waldfläche gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 9 b) BauGB dargestellt und sowie als Landschaftsschutzgebiet nach § 22 BbgNatSchAG ausgewiesen.

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

### **3.4 Landschaftsplanung**

#### Landschaftsplan Gemeinde Mühlenbecker Land

Der Landschaftsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land wird derzeit, parallel zur Neuaufstellung des Flächennutzungsplans, aktualisiert. Er liegt im Entwurf, Stand 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.

Weitere Ausführungen sind dem Umweltbericht in Kapitel C zu entnehmen.

### **3.5 Sonstige Planungen und Konzepte der Gemeinde**

#### **3.5.1 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 Maßnahmenvorschläge für das Haltepunktumfeld Schildow-Mönchmühle bilden neben der Objektplanung die Grundlage für den Bebauungsplan GML Nr. 44. Die Machbarkeitsstudie sieht den Neubau des Haltepunktes „Schildow-Mönchmühle“ sowie die Entwicklung eines Haltepunktplatzes mit einer hohen Aufenthaltsqualität mittels Platzgestaltung und Baumpflanzungen vor. Zudem sind die Errichtung einer Bike&Ride-Anlage (B&R) und die Anpassung der Straßenverkehrsflächen vorgesehen.

#### **3.5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land**

Das Integrierte Klimaschutzkonzept (KSK) der Gemeinde Mühlenbecker Land (seecon Ingenieure GmbH, Stand 30.03.2018) 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>3</sup>

Die Planungen entsprechen dem Klimaschutzkonzept des Mühlenbecker Landes.

---

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

<sup>3</sup> vgl. Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land, seecon Ingenieure GmbH, Stand 30.03.2018, S. 63/64.

### 3.6 Fachplanungen

#### Lärmaktionsplan Mühlenbecker Land

Ziel der Lärminderungsplanung ist insbesondere die Gesundheitsvorsorge sowie gemäß EU-Umgebungsärmrichtlinie 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>4</sup>.

Die Gemeinde ist zur Lärmaktionsplanung an Hauptverkehrsstraßen (> 3 Mio. Kfz/a) verpflichtet. Hierzu zählt auch die L 21 südlich der BAB A 10 (Liebenwalder Straße, Hauptstraße und Berliner Straße in Mühlenbeck, Mühlenbecker Straße in Schildow)<sup>5</sup>, welche an das Plangebiet des Bebauungsplans angrenzt.

Um konkrete Schwerpunkte der Lärmbetroffenheit ausmachen zu können, wurde eine kleinräumige Betroffenheitsanalyse durchgeführt. In diesem Zuge wurde eine Unterteilung in einzelne Straßenabschnitte vorgenommen und Schätzwerte der belasteten Personen in Pegelintervallen ermittelt. Der Abschnitt der L 21, der westlich an das Plangebiet angrenzt, gehört nicht zu den Schwerpunkten der Lärmbetroffenheit bzw. ist die Anzahl der von Lärm Betroffenen in diesem Bereich gering, weshalb keine weiteren Maßnahmen zur Lärminderung untersucht wurden:<sup>6</sup>

Folgende Maßnahmen werden für den gesamten Streckenverlauf der L21 innerhalb des Untersuchungsgebiets empfohlen:

- Beantragung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der L 21 auf 30 km/h in der Nacht
- Einbau von lärmoptimiertem Asphalt

Die empfohlenen Maßnahmen in Schildow/Mönchmühle aus dem Lärmaktionsplan Gemeinde Mühlenbecker Land 2013 wurden bisher nicht umgesetzt. Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird keine wesentliche Zunahme des Lärms erwartet.

### 4. Bebauungsplan GML Nr. 44

Die Änderung des Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Schildow erfolgt parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans GML Nr. 44 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Schildow-Mönchmühle im Bereich Mühlenbecker Str.“.

Der überwiegende Teil der Fläche innerhalb des Geltungsbereichs soll als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Die Voraussetzung für die Festsetzung des Gebietes als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ist mit der Nutzung als Haltepunktvorplatz gegeben. Planungsrechtlich werden zu Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung beispielsweise

---

<sup>4</sup> Lärmaktionsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 08.01.2020.

<sup>5</sup> Lärmaktionsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 08.01.2020, S. 8/9.

<sup>6</sup> Lärmaktionsplan für die Gemeinde Mühlenbecker Land, Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 08.01.2020, S. 14/15.

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.

Bestandsbäume, die in die Platzfläche integriert werden können, werden zum Erhalt festgesetzt.

Angrenzende Flächen, darunter die Waldfläche nördlich des Plangebiets sowie die Bahnflächen der NEB, werden nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets ist durch die angrenzende Mühlenbecker Straße (L21) und die Schillerstraße gesichert. Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen haben über die öffentlichen Straßenverkehrsflächen (Übergang Mühlenbecker Straße und über Gleisanlage) Zugang zum Plangebiet.

## B. Planinhalt

### 1. Ziele und Zwecke der Planung

Ziel der Änderung des Flächennutzungsplans ist es, die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung, in diesem Fall der Umsetzung des geplanten Haltepunktumfeldes des Haltpunkts Schildow-Mönchmühle, ergebende Art der Bodennutzung darzustellen (vgl. § 5 Abs. 1 BauGB). Als vorbereitender Bauleitplan soll durch die Änderung des Flächennutzungsplans der Bebauungsplan GML Nr. 44 aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar werden (vgl. § 8 Abs. 1 Satz 1 BauGB).

Das städtebauliche Erfordernis für die Änderung des Flächennutzungsplans ergibt sich aus dem Bedarf der Errichtung von neuen Haltepunkten und der jeweiligen Umfeldern im Zuge der Reaktivierung der Heidekrautbahn.

Mit der Planung soll die Mobilität der Bevölkerung durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und einer attraktiven Gestaltung des Umfeldes erhöht sowie der Nutzungskomfort des öffentlichen Nahverkehrs verbessert werden. Mit der Stärkung des ÖPNV wird darüber hinaus eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs begünstigt, was zum Klima- und Umweltschutz beiträgt. Zudem trägt die Planung zum Ausbau der Daseinsvorsorge und zur Erhaltung und Fortentwicklung des Ortsteils Schildow bei. Durch die verbesserte Anbindung an den ÖPNV wird die Wettbewerbsfähigkeit des Ortsteils Schildow gefördert, wodurch Arbeitsplätze erhalten, gesichert und geschaffen werden können.

#### 1.1 Planungsalternativen

Ausgangspunkt für die Aufstellung des Bebauungsplans in Verbindung mit der Änderung des Flächennutzungsplans 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 für anderweitige Nutzungen dienten, gab es keine Unterhaltung der bahnhofs begleitenden Infrastruktur. Die Trasseninfrastruktur wurde aufgrund vorhandenem Gelegenheitsverkehr weiterhin unterhalten. Während sich die Gemeinde wuchs wurden die Umfeldern der Haltepunkte nicht weiter entwickelt oder städtebaulich im Gemeindegebiet integriert.<sup>7</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 Umstei-

---

<sup>7</sup> vgl. Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, S. 5, Stand April 2021

gemöglichkeiten zu schaffen und die verschiedenen Verkehrsträger miteinander zu verknüpfen. Abstände von ca. 1 km zwischen den Haltepunkten haben sich hierfür als geeignet erwiesen.

Für den Haltepunkt Schildow-Mönchmühle wurde zunächst der Bereich südlich der Kreuzung Mühlenbecker Straße/ In den Ruthen/ Schillerstraße in Erwägung gezogen. Dieser befindet sich ca. 120 m südlich des Standorts der jetzigen Planung. Aufgrund der sehr schmalen Flächen zwischen der Straße In den Ruthen und der Mühlenbecker Straße (L21) sowie der Gleisanlage, die mittig über diese Fläche verläuft, hat sie sich für die Realisierung einer Platzfläche mit Fahrradabstellanlagen als ungeeignet erwiesen. Der Haltepunktvorplatz soll durch eine entsprechende Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität erhalten, was an diesem Standort aufgrund der fehlenden Fläche und deren Zugschnitt nicht möglich ist. Auch eine unmittelbare Verknüpfung mit dem Busverkehr wäre hier nicht gegeben.

Im Ergebnis hat die Gemeinde beschlossen, diesen Standort nicht weiter zu verfolgen, da die Voraussetzungen für die Entwicklung des Haltepunktumfeldes nördlich der Kreuzung deutlich besser sind. Der Standort, für den anschließend eine Objektplanung beauftragt wurde, eignet sich neben der ausreichend vorhandenen Fläche besonders aufgrund seiner optimalen Erreichbarkeit für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr. Er befindet sich westlich der Gleisanlage der Heidekrautbahn. Die Flächen auf der östlichen Seite werden durch das „Restaurant Kastanienhof“ genutzt und stehen aus eigentumsrechtlichen Gründen keiner Nutzung als Haltepunktvorplatz zur Verfügung.

Auf der für den Vorplatz vorgesehenen Fläche befindet sich bereits ein informeller Weg, der eine Verbindung der Mittel- und Schillerstraße darstellt. Durch die Qualifizierung der Fläche entsteht eine sichere Quermöglichkeit, die die Erschließung für Fußgänger\*innen und Fahrradfahrer\*innen verbessert. Durch die Lage des Plangebiets an der Mühlenbecker Straße (L21), der Schiller- und Mittelstraße ist auch die Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr sehr gut. Da der Fokus bei der Erschließung auf dem Umweltverbund liegt, werden lediglich einige Kiss&Ride-Stellplätze an der Mühlenbecker Straße (L21) vorgesehen, jedoch keine größere Park&Ride-Anlage. Eine Verknüpfung mit dem Busverkehr besteht durch die Strecken der Buslinien 806 und 810. Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn wird die Haltestelle Haydnstraße Richtung Norden in die Schillerstraße verlegt.

## **1.2 Bisherige Darstellung im Änderungsbereich**

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Schildow, in Kraft getreten durch Bekanntmachung am 12. Dezember 2002, wird der überwiegende Teil des Plangebiets als „Waldfläche“ nach § 5 Abs. 2 Nr. 9b) BauGB dargestellt. Die Waldfläche wird von der Signatur des Landschaftsschutzgebiets nach § 22 BbgNatschG überlagert.

Im östlichen Teil des Änderungsbereichs stellt der Flächennutzungsplan eine Trasse für den schienengebundenen Verkehr dar (siehe Kap. A.3.3).

### 1.3 Beabsichtigte Änderung

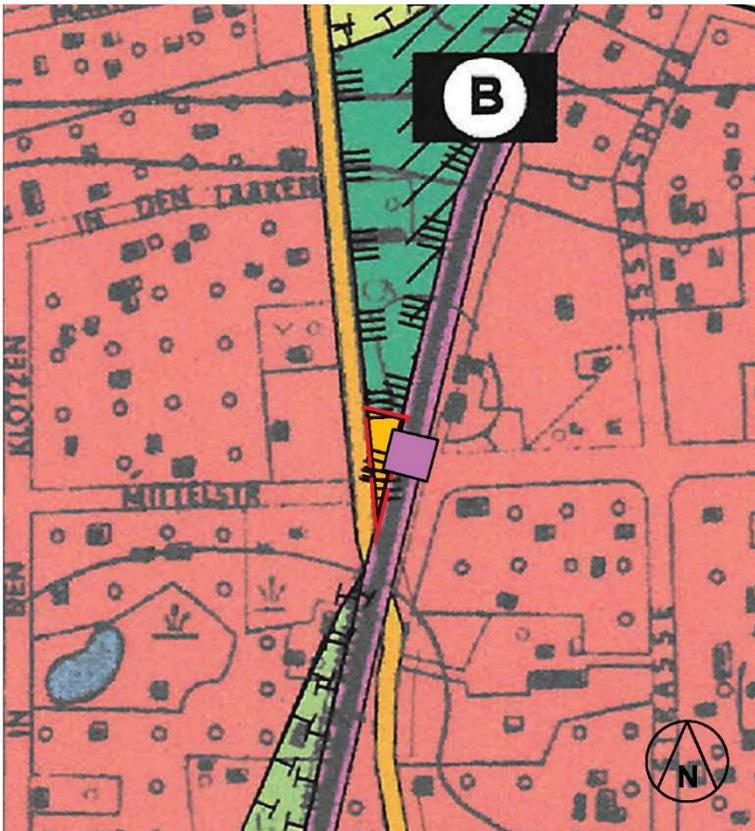


Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Schildow)

Entsprechend der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung innerhalb des Änderungsbereichs sieht der geänderte Flächennutzungsplan für die bisher als Waldfläche dargestellten Flächen die Darstellung einer Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB vor. Zu 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 (vgl. EZBK/Söfker BauGB § 5 Rn. 30, BeckOK BauGB/Jaeger BauGB § 5 Rn. 47, 48 und Battis/Krautzberger/Löhr/Mitschang BauGB § 5 Rn. 18).

Für den Bereich unmittelbar an den geplanten Haltepunkt angrenzend 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.

Die geplante Festsetzung des Haltepunktvorplatzes des Bebauungsplans GML Nr. 44 als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gemäß § 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB ist aus einer Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 3 Nr. 2 BauGB entwickelbar.

*Hinweis:*

Im Bebauungsplan GML Nr. 44 werden eine kleine Waldfläche (ca. 42 m<sup>2</sup>) und eine Fläche, die als Trasse für den schienengebundenen Verkehr dargestellt wird (ca. 102 m<sup>2</sup>), nachträglich in den Bebauungsplan übernommen.

Diese befinden sich, da der Geltungsbereich des Bebauungsplans und der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans identisch sind, folglich auch im Änderungsbereich des Flächennutzungsplans.

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 nur Flächen mit einer Größe von mehr als 0,5 ha gesondert dar.

Aufgrund der Unterschreitung der 0,5 ha der beiden Flächen und der fehlenden Detailschärfe werden diese Flächen in der Änderung des Flächennutzungsplans nicht gesondert dargestellt.

#### **1.4 Nachrichtliche Übernahmen**

Bei Nachrichtlichen Übernahmen gemäß § 5 Abs. 4 BauGB handelt es sich um Planungen und sonstige Nutzungsregelungen, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt sind und nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen werden sollen.

##### **1.4.1 Landschaftsschutzgebiet**

Die Voraussetzung für die Umsetzung der Planung ist eine Befreiung aus dem Landschaftsschutzgebiet (LSG), da das Vorhaben Flächen des Schutzgebiets beansprucht.

Gemäß § 7 NSG-Verordnung und § 7 LSG-Verordnung i.V.m. 67 Abs. 1 BNatSchG kann von den Verboten der NSG-Verordnung und LSG-Verordnung auf Antrag Befreiung gewährt werden, wenn aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art, eine Notwendigkeit zur Umsetzung des geplanten Vorhabens besteht. Die Reaktivierung der Heidekrautbahn leistet einen wichtigen Beitrag zur Förderung des ÖPNV und damit zur Sicherung der infrastrukturellen Daseinsvorsorge. Indem das Angebot des ÖPNV verbessert wird, kann eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bewirkt werden. Die Lage des Haltepunktes in Schildow gilt als planfestgestellt. Der Ausbau des Haltepunktes ist daher alternativlos. Das geplante Vorhaben dient dem öffentlichen Interesse an einem geregelten Zugang zum ÖPNV und fördert die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel. Im Sinne des Klimaschutzes wird eine Reduzierung kraftfahrzeugbedingter Schadstoffemissionen angestoßen und somit insgesamt die Luftschadstoff- und CO<sub>2</sub>-Belastung in der Metropolregion Berlin-Brandenburg gesenkt. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtliche Grundlage für einen attraktiven sowie barrierefreien Zugang zur Heidekrautbahn und somit die Voraussetzung der Nutzung der Heidekrautbahn.

Die Gewährung der Befreiung beruft sich auf objektive Gründe, die ein überwiegendes öffentliches Interesse darlegen.

*Die Betroffenheit des Änderungsbereichs hinsichtlich des Landschaftsschutzgebiets wird im Umweltbericht in Kapitel C ausführlich dargelegt.*

*Nachrichtliche Übernahme, ZD*      *Innerhalb des Änderungsbereichs erfolgt die nachrichtliche Übernahme von Flächen des Landschaftsschutzgebiets „Westbarnim“.*

**Begründung:**

Der Änderungsbereich liegt innerhalb des Landschaftsschutzgebiets „Westbarnim“ (Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“ vom 10. Juli 1998 (GVBl.II/98, [Nr. 20], S. 482), zuletzt geändert durch Verordnung vom 29. Januar 2014 (GVBl.II/14, [Nr. 05])). Die Lage des LSG wird nachrichtlich in die Änderung des Flächennutzungsplans übernommen.

**2. Flächenbilanz**

| <b>Allgemeine Nutzung</b>          | <b>Dargestellte Nutzung</b>  | <b>Flächengröße (m<sup>2</sup>)</b> |
|------------------------------------|--|-------------------------------------|
| <b>Änderungsbereich<br/>gesamt</b> |  | <b>ca. 776 m<sup>2</sup></b>        |
| <b>Verkehrsflächen</b>             | <i>Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge</i> | ca. 776 m <sup>2</sup>              |
| <b>Nachrichtliche Übernahmen</b>   | <i>Landschaftsschutzgebiet</i>   | ca. 612 m <sup>2</sup>              |

**Tab. 1: Flächenbilanz Änderung Flächennutzungsplan**

## **C. Umweltbericht zum Bebauungsplan**

### **1. Einleitung**

#### **1.1 Inhalte und Ziele**

Das Planerfordernis zur Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) der ehemaligen Gemeinde Schildow ergibt sich aus dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 44 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Schildow-Mönchmühle im Bereich Mühlebecker Str.“ Der Bebauungsplan ist aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan nicht entwickelbar. Ziel des Bebauungsplans GML Nr. 44 ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Neugestaltung des Umfeldes des zukünftigen Haltepunktes „Schildow-Mönchmühle“ der Heidekrautbahn. Das zugrundeliegende städtebaulich-verkehrliche Konzept sieht für den Haltepunktvorplatz neben einer gestalteten Platzfläche Fahrradabstellanlagen, Flächen für Kiss+Ride (K+R) sowie eine Fläche für die Niederschlagswasserversickerung vor. Die Lage des Haltepunktes der Niederbarnimer Eisenbahn-AG (NEB) in Schildow an der Mühlenbecker Straße (L21) gilt als planfestgestellt.

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans befindet sich im direkten Umfeld der Mühlenbecker Straße (L21) / Schillerstraße und Mittelstraße. Er umfasst eine ca. 0,08 ha große Fläche. Den größten Teil nehmen Waldflächen ein, die Teil des Landschaftsschutzgebiets „Westbarnim“ nach § 26 BNatSchG sind. Ein entsprechender Antrag auf Prüfung gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 NatSchZustV für die geplante Inanspruchnahme einer Teilfläche aus dem LSG „Westbarnim“ im Zuge einer kommunalen Bauleitplanung wird gestellt.

#### **Integrierte Umweltprüfung**

Im Rahmen der Flächennutzungsplanung wird eine Umweltprüfung gemäß § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt und ein Umweltbericht gemäß § 2a BauGB erstellt. Die Umweltprüfung führt alle umweltrelevanten Belange zusammen und legt sie in einem so genannten Umweltbericht den Behörden und der Öffentlichkeit zur Stellungnahme vor. In einer Umwelterklärung wird im Rahmen der Bekanntmachung des FNP dargelegt, in wieweit diese Anregungen Eingang in die Planung gefunden haben. Im Rahmen der Umweltüberwachung trägt die Gemeinde nach Abschluss des Planverfahrens dafür Sorge, dass unvorhersehbare nachteilige Umweltauswirkungen frühzeitig erkannt werden, um geeignete Abhilfemaßnahmen zu ergreifen.

Nach Abs. 1 Satz 2 der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB sind bei der Festlegung des Untersuchungsumfangs und Detaillierungsgrades Zumutbarkeits- und Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkte zu berücksichtigen.

Der Umweltbericht hat die Aufgabe, die Umweltauswirkungen konzentriert darzustellen. Sowohl in der Bestandsdarstellung als auch bei der Beschreibung und der Bewertung der Umweltauswirkungen ist es nicht erforderlich, dass jede Darstellung und Festsetzung mit all ihren denkbaren Umweltauswirkungen ermittelt, dargestellt und bewertet werden. Hier sind nur die nach Lage der Dinge abwägungserheblichen Umweltauswirkungen darzustellen und zu bewerten.

## **1.2 Methodik der Umweltprüfung**

Im Rahmen der Änderung des FNP erfolgt die Umweltprüfung mit Hilfe von ausgewählten, der FNP-Darstellungssystematik angepassten Indikatoren für die Belange des Umweltschutzes gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 und § 1a BauGB, gegliedert nach den einzelnen Schutzgütern. Wesentliche Grundlage für Umweltprüfung und -bericht bilden neben den Aussagen der einschlägigen Fachgesetze und weiterer spezifischer Fachpläne, -programme und Informationsgrundlagen.

Die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen des Bebauungsplans GML Nr. 44 auf die Schutzgüter des Umwelt- und Naturschutzes und ihre Wechselwirkungen werden im Rahmen der Umweltprüfung ermittelt, beschrieben und bewertet. Zunächst wird der derzeitige Umweltzustand anhand der Schutzgüter und ihrer Funktionen beschrieben.

Anknüpfend an die Bestandsbeschreibung werden die Empfindlichkeiten der jeweiligen Schutzgüter gegenüber den zu erwartenden planungsbedingten Veränderungen anhand der betrachteten Schutzgutfunktionen abgeschätzt und die jeweilige Beeinträchtigung abgeleitet. Hierfür werden gegebenenfalls auch relevante Grenz- oder Richtwerte herangezogen.

Im Anschluss an die Ermittlung möglicher Umweltauswirkungen werden Empfehlungen zur Vermeidung, zur Minimierung sowie gegebenenfalls zum Ausgleich der Beeinträchtigungen dargelegt. Zudem werden eventuell erforderliche Überwachungsmaßnahmen bei erheblichen Umweltauswirkungen benannt.

## **1.3 Fachgesetze und fachplanerische Ziele des Umweltschutzes mit Relevanz für die Planung und deren Berücksichtigung**

### **1.3.1 Fachgesetze**

#### Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG)

Gemäß § 1 BNatSchG sind Natur und Landschaft aufgrund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für die künftigen Generationen so zu schützen, dass die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit und der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind. Erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind gemäß dem § 13 BNatSchG vorrangig zu vermeiden, nicht vermeidbare Beeinträchtigungen sind auszugleichen oder zu ersetzen.

Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten werden in § 44 BNatSchG aufgeführt. Zur Prüfung möglicher artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ist für die europarechtlich geschützten Tierarten im Plangebiet eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) durchgeführt worden. Diese beinhaltet die Prüfung möglicher planungsbedingter Verstöße gegen die Zugriffsverbote des § 44 BNatSchG sowie die Konzeption von Maßnahmen zur Vermeidung und dem Ausgleich von Beeinträchtigungen dieser Tierarten. Die Dokumentation der saP ist in einem eigenständigen Artenschutzfachbeitrag (ASB) zusammengetragen.

Die Prüfung planungsbedingter Beeinträchtigungen von national besonders und streng geschützten Tierarten im Plangebiet erfolgt im Rahmen der Umweltprüfung zum Bebauungsplanverfahren.

#### Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz (BbgNatSchAG)

Das brandenburgische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz (BbgNatSchAG) ergänzt die Inhalte des BNatSchG um landesspezifische Regelungen. Für den Bauleitplan sind hierbei insbesondere die ergänzenden Vorschriften zur Verfahrenszulassung gemäß § 16 BbgNatSchAG sowie der Schutz bestimmter Biotope in Ergänzung zu § 30 BNatSchG relevant.

#### Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG)

Im § 1 des BBodSchG werden die allgemeinen Ziele des Bodenschutzes dargelegt. Zweck dieses Gesetzes ist es, nachhaltig die Funktionen des Bodens zu sichern oder wiederherzustellen. Hierzu sind schädliche Bodenveränderungen abzuwehren, der Boden und Altlasten sowie hierdurch verursachte Gewässerverunreinigungen zu sanieren und Vorsorge gegen nachteilige Einwirkungen auf den Boden zu treffen. Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden.

#### Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG)

Das WHG regelt i.V.m. dem BbgWG den Schutz, den Umgang und die Benutzung von Oberflächen- und Grundwasser mit dem Ziel einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung. Von Bedeutung für die Bauleitplanung sind insbesondere die Vorschriften über die Bewirtschaftung des Grundwassers sowie die Regelungen zur Abwasser- und Niederschlagsbeseitigung.

#### Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) und Verordnungen (BImSchV) / Landesimmissionsschutzgesetz Brandenburg (LImSchG BB)

Ziel des BImSchG ist es gemäß § 1 Abs. 1, Menschen, Tiere und Pflanzen, den Boden, das Wasser, die Atmosphäre sowie Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorzubeugen. Für die Bauleitplanung legt § 50 BImSchG den Planungsgrundsatz fest, wonach die von schädlichen Immissionen hervorgerufenen Auswirkungen auf schutzwürdige Gebiete so weit wie möglich vermieden werden sollen.

In der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) werden u. a. Zielwerte, Immissionsgrenzwerte und die maximal zulässigen Emissionen für bestimmte Luftschadstoffe festgelegt. Damit sollen die Luftschadstoffe, die zusammen mit anderen Stoffen als Feinstaub auftreten sowie die wichtigsten Bestandteile von Abgasen des motorisierten Verkehrs, erfasst werden.

### Gesetz zur Erhaltung des Waldes und zur Förderung der Forstwirtschaft (Bundeswaldgesetz - BWaldG) und Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG)

Das Bundeswaldgesetz regelt u. a. die Erhaltung und Bewirtschaftung der Wälder in Deutschland, die forstwirtschaftlichen Zusammenschlüsse sowie die Förderung der Forstwirtschaft. In § 2 wird die Waldfläche definiert und in § 9 BWaldG die Pflicht zum Waldausgleich bei Waldumwandlung festgelegt.

Im Waldgesetz des Landes Brandenburg werden in § 8 die Pflicht zum Waldausgleich bei Waldumwandlung für Waldflächen ab 2.000 m<sup>2</sup> (gemäß Gesetzesbegründung zu § 2 BWaldG) festgelegt und die walddrechtlichen Kompensationserfordernisse geregelt.

#### **1.3.2 Fachpläne**

##### Landschaftsrahmenplan, Biotopverbundkonzept Landkreis Oberhavel

Statt einer Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans wurde 2006 ein Biotopverbundkonzept für den Landkreis Oberhavel im Maßstab 1:100.000 erstellt. Das Gesamtkonzept wurde durch Maßnahmenkonzepte im Maßstab 1:10.000 konkretisiert. Das Plangebiet ist nicht Teil eines der Maßnahmenkonzepte.

##### Landschaftsplan Mühlenbecker Land

Die Aktualisierung des Landschaftsplans liegt seit Januar 2019 im Entwurf vor. Dabei handelt es sich um die Fortschreibung des 1996 noch vor der Gemeindegebietsreform erarbeiteten Planes des Amtes Alt Schildow. Der Landschaftsplan wird parallel zum Flächennutzungsplan aufgestellt. 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.

Die im Landschaftsplan vorgenommene Bestandsaufnahme und Bewertungen der Schutzgüter im Bereich des Plangebietes stellt eine wesentliche Grundlage für die Beurteilung der planungsbedingten Umweltauswirkungen dar.

#### **1.4 Schutzgebiete**

Teilflächen des Plangebiets sind Bestandteil eines nach § 26 BNatSchG ausgewiesenen Landschaftsschutzgebietes (LSG). Das LSG „Westbarnim“ zeichnet sich durch großflächige zusammenhängende Waldgebiete aus. In einem Landschaftsschutzgebiet sind unter besonderer Beachtung des § 5 Abs. 1 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“ und nach Maßgabe näherer Bestimmungen alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebiets verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Der Flächenumfang des LSGs im Plangebiet beträgt 612 m<sup>2</sup> und damit rund 79 % der Gesamtfläche des Plangebiets (Abb. 5), das LSG selbst hat eine Gesamtfläche von 16.797 ha.

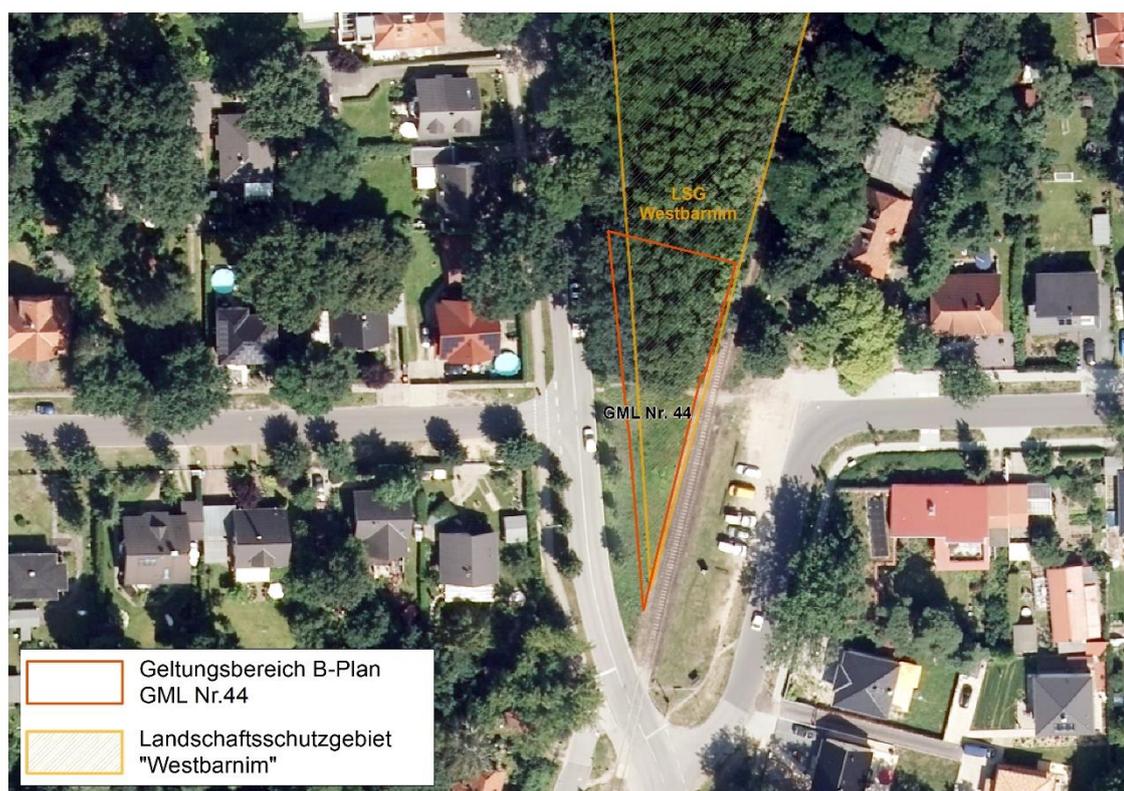


Abb. 5: Schutzgebiete im Plangebiet (Fugmann Janotta Partner)

## 2. Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden der Umweltzustand und die besonderen Umweltmerkmale der einzelnen Schutzgüter im Plangebiet übersichtsartig beschrieben. Die Schutzgüter werden dabei nicht im Einzelnen abgearbeitet, sondern entsprechend ihrer abiotischen und biotischen Umweltfaktoren zusammenfassend betrachtet. Die Beschreibung erfolgt anhand des Ist-Zustands, der Vorbelastungen und der Empfindlichkeit der Schutzgüter und nimmt Bezug auf die zu erwartenden Umweltauswirkungen bei Durchführung der im Flächennutzungsplan vorbereiteten Planungen. Als Grundlage für die Beschreibung des Bestands und dessen Empfindlichkeit dienen die Angaben des Geoportals Brandenburg sowie die Daten des Landesamtes für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) und des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe (LBGR), welche im Entwurf des Landschaftsplans von 2019 zusammengetragen worden sind.

In der Bewertung der Schutzgüter werden die mit den Planungen verbundenen Umweltauswirkungen deutlich herausgestellt, um daraus anschließend Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen abzuleiten.

### 2.1 Biotische Schutzgüter einschließlich Mensch und menschliche Gesundheit

Bei der Planfläche handelt es sich um eine kleinräumige exponierte Fläche, inmitten eines Siedlungsgebiets. Die gegenwärtige **Biotopausstattung** des Plangebietes wird von Vorwäldern unterschiedlicher Entwicklungsstadien sowie von Spontanvegetation dominiert. Die Planfläche ist wenig frequentiert, sodass sich Biotopstrukturen ungehindert entwickeln konnten. Somit ist der Anteil an höherwertigen Biotopen hoch.

Im Folgenden wird aus den Ergebnissen der Biotopkartierung eine allgemeine Einschätzung des Untersuchungsraums als Lebensraum für die **Fauna** abgeleitet. Potenziell wertvolle Lebensraumbedingungen bieten die Vorwälder insbesondere für Brutvögel und Fledermäuse. Des Weiteren dient die ruderale Wiese als Nahrungshabitat für die Arten und weist ebenfalls eine potenzielle Lebensraumeignung für Zauneidechsen auf. Aufgrund der vorhandenen Biotopstrukturen ist die Lebensraumeignung der Planfläche für Tiere gut. Die Eignung als Lebensraum wird insbesondere durch die Kleinflächigkeit und die erhöhten verkehrsbedingten Störreize durch die umliegenden Straßen herabgesetzt. Entsprechend ist von einem ubiquitären, euryöken und in ihren Beständen nicht gefährdetes Arteninventar innerhalb der Planfläche auszugehen, welches über keine engen Bindungen an bestimmte Biotopstrukturen verfügt.

Auf Grundlage der biotischen und faunistischen Parameter ist die **biologische Vielfalt** unter Berücksichtigung der Gesamtfläche des Plangebiets als mittelwertig einzustufen.

Laut Entwurf zum Landschaftsplan (2019) zählt die Planfläche zu einem mäßig durch Luftschadstoffe belasteten Siedlungsbereich von Mühlenbeck. Lokale Immissionsbelastungen werden vor allem durch die regelmäßige Pkw-Befahrung der Mühlenbecker Straße (L21) verursacht. Da es sich bei dem Plangebiet nicht um ein permanent durch den **Menschen** genutztes Gebiet handelt, ist die Beeinträchtigung der **menschlichen Gesundheit** durch Schadstoffkonzentrationen sehr gering. Mit der Einstufung als Erholungswald hat das Plangebiet eine übergeordnete Bedeutung für den Erholungswert der ansässigen Bevölkerung im Verbund mit den nördlich angrenzenden Flächen. Eigenständig betrachtet ist der Wert aufgrund der Lage im Verkehrsknoten eher gering einzuordnen.

## 2.2 Abiotische Schutzgüter einschließlich Landschaftsbild

Die Planfläche ist im Osten, Süden und Westen von einem Wohngebiet umgeben. Im Norden befindet sich der Übergang zum Waldgebiet, wobei das Plangebiet selbst zu fast 63 % als Waldfläche ausgewiesen ist. Insgesamt weist die Planfläche damit zwar unzerschnittene, unversiegelte und naturnahe **Flächen** auf, aufgrund der Flächengröße und der Lage im Verkehrsknotenpunkt sowie im Siedlungsbereich ist die übergeordnete Bedeutung für das Schutzgut Fläche jedoch sehr gering.

Die Planfläche ist naturräumlich dem Westbarnim zuzurechnen. Als Ausgangsgestein liegen vorrangig pleistozäne Ablagerungen der Weichsel-Eiszeit vor. Die vorherrschenden **Bodentypen** im Plangebiet sind podsolige Braunerden und Podsolbraunerden bis zu Braunerden-Gleye aus Geschiebedecksand über Schmelzwassersand. Charakteristisch für sandige Böden, sind eine hohe Wasserdurchlässigkeit und damit einhergehend ein geringes Puffervermögen. Typisch ist durch den niedrigen pH-Wert und Humusgehalt des Oberbodens, ein geringer Nährstoffgehalt. Aufgenommene Schadstoffe können durch das sandige Substrat ebenfalls nicht gut gefiltert werden, sodass sie fast ungehindert ins Grundwasser gelangen können. Örtlich kann damit die Gefahr der Grundwasserbelastung durch mobilisierte Schwermetalle bestehen. Die Verweildauer des Sickerwassers beträgt wenige Tage bis maximal 1 Jahr. Die Grundwasserneubildungsrate ist mit <150 mm/a gering. Diese Faktoren wirken sich somit positiv auf den Landschaftswasserhaushalt aus. Der Boden ist für Pflanzen gut durchwurzelbar und weist einen erhöhten Luftgehalt sowie eine hohe Wasserspeicherfähigkeit auf. Dadurch ist von einem aktiven Bodenleben auszugehen. Gemäß des Altlastenkatasters Landkreis Oberhavel

befindet sich im Plangebiet oder in unmittelbarer Nähe keine Altablagerung oder Altlastenverdachtsfläche.

Der Grundwasserflurabstand liegt zwischen 1 bis 5 m (LP, Entwurf 2019). Da im Bestand keine Versiegelung von Flächen vorliegt, ist der natürliche Wasserhaushalt im Plangebiet weitestgehend ungestört. Die Verweildauer des Sickerwassers ist aufgrund des Ausgangssubstrats aus Sand kurz. Hieraus resultiert insgesamt eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers im Untersuchungsraum. Der Untersuchungsraum ist nicht Bestandteil eines Überschwemmungsgebiets, liegt weder in einem Trinkwasserschutz-, Heilquellenschutz-, Trinkwassergewinnungs- oder Berichtsgebiet zur WRRL noch in einem Bereich des Prioritätsprogrammes Trinkwasserschutz. Eine direkte oder indirekte Wechselbeziehung zwischen diesen Gebieten und der Planfläche kann somit ausgeschlossen werden.

Die Planfläche liegt im Übergangsbereich zwischen dem maritimen Westen und dem kontinental geprägten Osten Europas. Kleinräumig betrachtet ist es dem **Niederungsklima** der Landesmitte Brandenburg zuzuordnen, das sich durch eine Jahressumme der Niederschlagshöhe von 480-540 mm sowie schwach ausgeprägte Jahressummen von **Lufttemperatur** und Niederschlag auszeichnet. Das Jahresmittel der Lufttemperatur beträgt 8,9°C. Der Januar ist mit durchschnittlich 0,6°C der kälteste, der Juli mit 18,0°C im Mittel der wärmste Monat. Die Jahressumme der Niederschläge liegt bei 578 mm. Die Anzahl der Niederschlagstage pro Jahr liegt im Mittel bei 163 Tagen (Landschaftsplan, Entwurf 2019). Laut dem Landschaftsplan (Entwurf, 2019) ist die Planfläche Teil eines Frischluftentstehungsgebietes und wird durch die umliegende Wohnbebauung durch einen mäßig belasteten Siedlungsbereich umgeben. Die lufthygienische Belastung ist auf der Planfläche damit allgemein als geringfügig erhöht einzustufen.

Die Planfläche befindet sich in einem Siedlungsbereich ohne Bedeutung für das **Landschaftsbild** (Landschaftsplan, Entwurf 2019). Das Ortsbild in der Umgebung wird durch eine Einfamilienhausbebauung geprägt. Trotz der Zuordnung zum Siedlungsraum wird die Planfläche laut Landschaftsplan als Erholungswald (Stufe 1) eingestuft. Obwohl der Untersuchungsraum über keine charakteristischen Merkmale verfügt und im Verkehrsknoten liegt, kann ein erhöhter Wert für das Ortsbild ermittelt werden.

### 3. Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes

#### 3.1.1 Prognose bei Durchführung der Planung

Mit Umsetzung der Planung kommt es zu einer vollständigen Umstrukturierung der **Biotopkulisse** der Planfläche, sodass vorrangig Waldfläche von naturschutzfachlich hoher Bedeutung überprägt wird. Die Genehmigung zur Umwandlung der verbleibenden Waldfläche erfolgt auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Mit Umsetzung der Planung sollte prägnanter Einzelbaumbestand erhalten bleiben. Insbesondere der Verlust von Waldflächen hat Auswirkungen auf die Lebensraumeignung für die **Fauna** (vorrangig Brutvögel, Fledermäuse und Amphibien). Insbesondere während der Bauphase sind Bauzeitenregelungen einzuhalten.

Die Vorschriften des § 44 BNatSchG erfordern vorsorglich eine Prüfung, inwieweit die durch die Planung ermöglichten Bauvorhaben zu einer Beeinträchtigung besonders bzw. streng geschützter Tier- und Pflanzenarten führen können. Im Rahmen der Bauleitplanung sind die europäisch geschützten Arten (FFH-Arten) besonders zu berücksichtigen,

da die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für diese Arten nicht der Abwägung unterliegen. Im Falle einer Beeinträchtigung dieser Arten durch ein im Rahmen der Bauleitplanung vorbereitetes Vorhaben sind Vermeidungs- und gegebenenfalls vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) zwingend vorzusehen, anderenfalls ist eine Ausnahme von den Verbotstatbeständen gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG zu beantragen. Aufgrund der geringen Größe und den randlichen Störeinträgen besteht ein geringes Potenzial für Vorkommen planungsrelevanter Arten.

Mit Neuausweisung der Planfläche als Verkehrsfläche könnte die temporäre Befahrung durch den Bring- und Abholverkehrs zunehmen; wird jedoch zu keiner nutzungsbedingten Erhöhung von Luft- und Lärmimmissionen führen. Die Mehrbelastung der **menschlichen Gesundheit** mit Umsetzung der Planung kann somit ausgeschlossen werden. Begründet liegt dies vorrangig in der Kleinflächigkeit des Plangebiets.

Durch die Neuausweisung der Fläche wird die vegetationsbestandene Fläche fast vollständig überprägt. Für das Schutzgut **Boden** bedeutet dies ebenfalls aufgrund von vielfältigen Funktionsverlusten und -einschränkungen eine Beeinträchtigung. Zudem wird sich die **Grundwasserneubildung** reduzieren. Mit Umsetzung der Planung sollte zur Gewährleistung der Bodenfunktionen ein teilweiser wasser- und luftdurchlässiger Aufbau des Haltepunktvorplatzes realisiert werden und eine Vorortversickerung des Regenwassers gewährleistet werden. Durch die Nutzungsänderung ist keine Erhöhung der Verschmutzungsgefahr des Grundwassers ableitbar, da keine Gefahr für den Austritt grundwassergefährdender Stoffe besteht. Eine zusätzliche Grundwassergefährdung kann daher ausgeschlossen werden.

Trotz der Zunahme an versiegelter Fläche wird dies nicht zu einer signifikanten erhöhten Erwärmung der **Lufttemperatur** führen. Planungsbedingte **klimatische Belastungen** des Umfeldes können somit ausgeschlossen werden. Begründet liegt dies vorrangig in der Kleinflächigkeit der Umwandlungsfläche. Zugleich sorgt der Ausbau des Haltepunktes jedoch dafür, dass der Individualverkehr mit Pkws verstärkt auf die Schienen umgeleitet wird und so die CO<sub>2</sub>-Belastung in der Metropolregion Berlin-Brandenburg weiter sinkt. Darüber hinaus wird der Fahrradverkehr zum Haltepunkt gefördert. Damit leistet der Bebauungsplan einen wichtigen Beitrag zur Eindämmung des Klimawandels und seiner Folgen.

Mit Umsetzung der Planung wird das Plangebiet an der Mühlenbecker Straße (L21) im Zentrum von Schildow wieder in eine infrastrukturelle Nutzung überführt. Dadurch wird in Bezug auf das **Landschaftsbild** die Waldfläche als prägendes Element zugunsten eines Haltepunktvorplatzes reduziert. Im Hinblick auf das **Ortsbild** wird die Fläche jedoch in eine geordnete Nutzung überführt.

### 3.1.2 Prognose bei Nicht-Durchführung der Planung

Bei Nicht-Durchführung der Planung würden die relativ bedeutsamen Biotopflächen im Norden nicht beeinträchtigt werden. Auch die **Biotope** im Zentrum des Untersuchungsraums würden sich entsprechend der natürlichen Sukzession entwickeln. Die Eignung der Planfläche für die **Fauna** entspricht der Bestandssituation, da die randlichen Störeinträgen bestehen bleiben.

Bei Nichtdurchführung der Planung sind bezüglich der Auswirkungen auf den **Menschen, die menschliche Gesundheit und sein Wohlbefinden** keine Veränderungen zur Bestandssituation zu erwarten.

Da von keiner Neuversiegelung im Plangebiet auszugehen ist, kann ein zusätzlicher Eingriff in den **Bodenkörper** vermieden werden. In der Folge würden die Funktionen des Bodens für den Naturhaushalt gegenüber einer Umsetzung der Planung somit weniger stark belastet und es sind auch keine Änderungen der Qualität und Beschaffenheit des **Grundwassers** zu erwarten, der **Luftaustausch** würde weiterhin günstig bleiben. Die lufthygienischen und thermischen Belastungen entsprächen denen im Bestand, gegenüber dem Bestand würde keine Veränderung des **Landschafts- und Ortsbildes** entstehen.

#### **4. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern**

Komplexe Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, die über die bereits beschriebenen Wirkzusammenhänge in den Schutzgutkapiteln hinausgehen, sind im Zuge der Planung nicht zu erwarten.

#### **5. Zusammenfassende Prognosen des Umweltzustandes mit Eingriffsbilanzierung**

##### **5.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

Die Situation ändert sich durch die Umsetzung der Planung im Wesentlichen durch eine Erhöhung der baulichen Inanspruchnahme, welche eine zusätzliche Versiegelung des Bodens verursacht.

So steigt die versiegelte und teilversiegelte Fläche planungsbedingt auf über 94 % der Gesamtfläche an, was für das Schutzgut Boden aufgrund von vielfältigen Funktionsverlusten eine Beeinträchtigung darstellt. Die Erhöhung der Versiegelung verringert auch die Grundwasserneubildung im Untersuchungsraum. Beides kann durch die Maßnahme zur Anlage von wasser- und luftdurchlässigem Aufbau eines Teils des Vorplatzes und durch die Anlage einer Fläche für die Niederschlagswasserversickerung im Süden des Plangebiets insoweit gemindert werden, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter zu erwarten sind.

Mit der Neuversiegelung kommt es innerhalb des Bebauungsplangebiets zum Verlust wertvoller vegetationsbestandener Flächen und zum Verlust von Bäumen. Es wird in ein Vorwaldbestand im Umfang von ca. 451 m<sup>2</sup> eingegriffen, der anderorts durch eine Erstaufforstungsmaßnahme ausgeglichen werden muss. Der Vegetationsverlust hat darüber hinaus ebenfalls Auswirkungen auf die Habitataignung der Flächen für Tiere.

Allgemein sind die beschriebenen planungsbedingten Mehrbelastungen aufgrund der geringen Flächengröße und der Lage des Plangebiets im Zentrum des Ortsteils Schildow als gering einzustufen.

##### **5.2 Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung der Umweltauswirkungen**

Während des Planverfahrens wurde bereits eine Minimierung der Flächeninanspruchnahme durch Reduzierung der Einbauten und Optimierung der Lagebeziehungen vorgenommen. Weitere Maßnahmen bestehen im Erhalt eines Baumdaches über dem Vorplatz, der Versickerung von Niederschlagswasser und der Verwendung wasserdurchlässiger Belagsarten.

### **5.3 Naturschutzfachliche Eingriffsbewertung und –bilanzierung**

Durch die Inanspruchnahme der Waldfläche wird eine Erstaufforstung im Zuge der Waldumwandlung erforderlich. Diese wird voraussichtlich 1:3 betragen. Mit der Schaffung von mindestens 2.100 m<sup>2</sup> Waldfläche ist das zu erwartende naturschutzrechtliche Ausgleichserfordernis voraussichtlich ebenfalls abgedeckt.

## **6. Auswirkungen, die aufgrund der Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen zu erwarten sind**

Eine Anfälligkeit der nach dem Bebauungsplan zulässigen Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen ist nicht gegeben. Nach Umsetzung des Bebauungsplans werden keine gefährlichen Stoffe im Sinne des Störfallrechts, § 3 Abs. 5b/5c BImSchG im Plangebiet entstehen. Die Errichtung von Störfallbetrieben im Plangebiet wird durch den Bebauungsplan ausgeschlossen und es befinden sich auch keine derartigen Betriebe in der Umgebung. Ebenso befindet sich der Geltungsbereich des Bebauungsplans außerhalb von Hochwasser- oder Erdbebengefährdungsgebieten.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Biologische Vielfalt, Mensch, Gesundheit, Bevölkerung sowie Kultur- und sonstige Sachgüter durch schwere Unfälle oder Katastrophen sind somit nicht zu erwarten.

## **7. Nutzung erneuerbarer Energien sowie die sparsame und effiziente Nutzung von Energie**

Da der Bebauungsplan eine Nutzung allein als Haltepunktvorplatz im Rahmen der Reaktivierung des Streckennetzes der Heidekrautbahn vorsieht, ist der hiermit zukünftige im Plangebiet anfallende Energieverbrauch nicht relevant.

## **8. Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung**

Über die Art und Menge der erzeugten Abfälle kann zum aktuellen Kenntnisstand keine belastbare Aussage getroffen werden. Gemäß dem Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (KrWG) gilt jedoch der allgemeine Grundsatz der Abfallbewirtschaftung.

Aufgrund der mit dem Bebauungsplan GML Nr. 44 zukünftigen zulässigen Nutzung des Plangebiets sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf diesen Umweltbelang zu erwarten. Die Entstehung erhebliche Umweltauswirkungen infolge der im Plangebiet zukünftig erzeugten Abfälle kann insgesamt ausgeschlossen werden.

## **9. Ergebnis der Prüfung anderweitiger Planungsmöglichkeiten**

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. Die Trasseninfrastruktur ist entsprechend gegeben, sie gilt als planfestgestellt.

Damit ist der gewählte Haltepunkt auch aus naturschutzfachlicher Sicht die bestmögliche Alternative um im gesamträumlichen Planungsprozess des Ausbaus der Heidekrautbahn den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten.

Im Rahmen der Planung wurde die Alternative geprüft den Haltepunkt auf die Südseite der Mühlenbecker Straße (L21) zu verlegen. Die Fläche ist jedoch zu klein für die Umsetzung der Fahrradstellplätze sowie die Bereitstellung von Flächen für Kiss+Ride und ist aus stadtplanerischer Sicht nicht geeignet. Die Größe der in Anspruch genommenen Fläche konnte im Planungsprozess durch optimierte Anordnung der Infrastruktur und multifunktionale Nutzung am Standort minimiert werden.

## **10. Zusätzliche Angaben**

### **10.1 Vereinbarkeit mit dem Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“**

Ein Teil des geplanten Baufeldes ragt in das LSG „Westbarnim“ (612 m<sup>2</sup>) hinein. Im Plangebiet kann eine planungsbedingte Beeinträchtigung von Schutzgebieten somit nicht von vornherein ausgeschlossen werden. Die erforderlichen naturschutzrechtlichen Genehmigungen zur Befreiung von den Verboten und Genehmigungsvorbehalten der Verordnung über das LSG „Westbarnim“ werden entsprechend des § 67 BNatSchG i.V.m. § 72 BbgNatSchAG im Rahmen der Baugenehmigung ergehen. Aufgrund der planfestgestellten Lage des Haltepunktes ist die Lage des Vorplatzes zum Haltepunkt alternativlos.

### **10.2 Verwendete technische Verfahren bei der Umweltprüfung und Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben**

Als wesentliche Grundlage für die Beurteilung des aktuellen Zustandes von Natur und Landschaft im Plangebiet des Bebauungsplans GML Nr. 44 sowie der Ermittlung vorhabenbedingter Eingriffe dient der Landschaftsplan (Entwurf, 2019) als Grundlage der Schutzgutbeschreibung. Als maßgebliche Informationsquelle zur Bewertung des Zustandes der Umwelt im Bestand insbesondere bezüglich ihrer abiotischen Bestandteile dienen auch die Angaben des Geoportal Brandenburg und das Kartenmaterial des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg (LBGR).

Maßgeblich für die Einschätzung möglicher planungsbedingter Umweltauswirkungen ist die Gegenüberstellung der Situation im Bestand zu den zeichnerischen und textlichen Festsetzungen des Bebauungsplans GML Nr. 44 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Schildow-Mönchmühle“.

Grundsätzlich treten bei der Bewertung des Umweltzustands sowie der Beurteilung der Erheblichkeit von Umweltauswirkungen Prognoseunsicherheiten auf. Ein Grund hierfür

ist, dass die für die Prognosen verwendeten Aussagen einer methodischen oder maßstäblichen Unschärfe unterliegen.

### **10.3 Maßnahmen zur Überwachung erheblicher Umweltauswirkungen**

Die geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Umweltauswirkungen sind im Umweltbericht zum Bebauungsplan zu beschreiben (Nr. 3b Anlage 1 zum BauGB). Derzeit sind keine Maßnahmen zur Überwachung absehbar.

## **D. Auswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplans**

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

Die Flächen innerhalb des Änderungsbereichs umfassen überwiegend Waldflächen sowie eine kleine Grünfläche, die mit Einzelbäumen bepflanzt ist. Zwischen der Wald- und der Grünfläche befindet sich ein Trampelpfad in Verlängerung der Mittel- bzw. Schillerstraße. Im Änderungsbereich des Flächennutzungsplans sind demnach Flächen, die als Wald- und Grünflächen dienen, von der Planung betroffen.

Mit der Darstellung einer Fläche für die örtlichen Hauptverkehrszüge wird die planungsrechtliche Grundlage für die vorgesehene Umsetzung des Haltepunktumfeldes geschaffen.

Im Interesse der Allgemeinheit wird 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.

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

Durch die Aufstellung des Bebauungsplans sind keine wesentlichen Auswirkungen auf den Verkehr absehbar. Vor der Einfahrt der Heidekrautbahn sowie nach Abfahrt wird ein erhöhter Pkw- sowie Fußgänger- und Radverkehr erwartet. Für K&R werden nach aktuellem Planungsstand neun Stellplätze vorgesehen, die aufgrund dessen temporär höher ausgelastet sein werden. Geplant sind zudem ca. 260 Fahrradstellplätze, die ein sicheres Abstellen der Fahrräder ermöglichen.

Um die Auswirkungen der Reaktivierung der Heidekrautbahn auf den Kfz-Verkehr abzuschätzen, wurde im November 2020 eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung<sup>8</sup> erstellt, in welcher die Auswirkungen verschiedener Varianten der Verkehrsführung untersucht wurden. Im aktuellen Zustand, mit der Mühlenbecker Straße (L21) als bevorrechtigte Straße, sind alle Knotenströme leistungsfähig (Qualitätsstufe B des Verkehrsablaufs). Sobald die Bahn im Stundentakt fährt, wird sich mit einer Taktrate von vier Zügen pro Stunde (2-mal Fahrtrichtung nach Norden, 2-mal Fahrtrichtung nach Süden) die Kapazität des Knotens um ca. 10 % reduzieren. Mit dieser Kapazitätsreduzierung wird die bestandsorientierte Variante auch weiterhin leistungsfähig bleiben, da die Kapazitätsgrenze im Bestand bei weitem nicht erreicht ist. Der Rückstau aufgrund der Schrankenschließzeit wird sich in der Spitzenstunde voraussichtlich binnen einer Minute abbauen.

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

Nach aktuellem Stand der Planung sind keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung erkennbar.

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

*Siehe Ausführungen im Umweltbericht in Kapitel C.*

---

<sup>8</sup> Ergebnisdokumentation - Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Wiederinbetriebnahme der Heidekrautbahn in Schildow, HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, Stand 19.11.2020

## **5. Bodenordnende Maßnahmen**

Im Vorfeld des Verfahrens hat die Gemeinde die von der Planung betroffenen und sich nicht bereits in ihrem Eigentum befindlichen Grundstücke erworben. Dies trifft nicht auf die planfestgestellten Flurstücke der NEB zu.

## **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. Einleitungsbeschluss**

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Mühlenbecker Land hat auf ihrer Sitzung am 22.06.2020, mit Beschluss-Nr. IV/0114/19/07 die Aufstellung des Bebauungsplanes GML Nr. 44 „Neubau Vorplatz Haltepunkt Schildow-Mönchmühle im Bereich Mühlenbecker Str.“, OT Schildow sowie mit Beschluss-Nr. IV/0115/19/07 die Einleitung eines Verfahrens zur Änderung des Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Schildow für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes beschlossen. Der Einleitungs- sowie der Aufstellungsbeschluss wurde 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 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), zuletzt geändert 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 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** Biotop im Bestand und Biotop in der Planung

Anlage 1 Biotope im Bestand



Karte 1: Biotope im Bestand (Stand Februar 2022)



Karte 2: Baumplan (Stand Juli 2021)