

Änderung des Flächen- nutzungsplans Mühlenbeck der Gemeinde Mühlenbecker Land

**für den Geltungsbereich des
Bebauungsplans GML Nr. 45 „Neubau
Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“,
OT Mühlenbeck**



**GEMEINDE
MÜHLENBECKER LAND**

Ortsteil Mühlenbeck

Gemeinde Mühlenbecker Land

Änderung des Flächennutzungsplans Mühlenbeck der
Gemeinde Mühlenbecker Land
für den Geltungsbereich des Bebauungsplans 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

A. Planungsgegenstand.....	1
1. Anlass und Erforderlichkeit der Planaufstellung	1
2. Beschreibung des Änderungsbereichs	2
2.1 Räumliche Lage.....	2
2.2 Bestandssituation	3
2.3 Abgrenzung	4
3. Planungsbindungen.....	4
3.1 Raumordnung und Landesplanung.....	4
3.2 Regionalplanung.....	6
3.3 Flächennutzungsplan.....	8
3.4 Landschaftsplanung.....	10
3.5 Sonstige Planungen und Konzepte der Gemeinde.....	10
3.5.1 Reaktivierung und Ausbau der „Heidekrautbahn“ in der Gemeinde Mühlenbecker Land, Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet.....	10
3.5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land	11
3.6 Fachplanungen.....	11
4. Bebauungsplan GML Nr. 45	12
B. Planinhalt.....	13
1. Ziele und Zwecke der Planung.....	13
1.1 Planungsalternativen	13
1.2 Bisherige Darstellung im Änderungsbereich	14
1.3 Beabsichtigte Änderung.....	15
1.4 Nachrichtliche Übernahmen.....	16
1.4.1 Bahnhof	16
2. Flächenbilanz	17
C. Umweltbericht	18
D. Auswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplans	22
1. Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen.....	22
2. Auswirkungen auf den Verkehr	22
3. Auswirkungen auf die Ver- und Entsorgung	22

<u>4.</u>	<u>Auswirkungen auf die Natur, Landschaft, Umwelt.....</u>	<u>23</u>
<u>5.</u>	<u>Bodenordnende Maßnahmen.....</u>	<u>23</u>
<u>6.</u>	<u>Kosten und Finanzierung.....</u>	<u>23</u>
<u>E.</u>	<u>Verfahren</u>	<u>24</u>
<u>1.</u>	<u>Einleitungsbeschluss</u>	<u>24</u>
<u>F.</u>	<u>Rechtsgrundlagen.....</u>	<u>25</u>
<u>G.</u>	<u>Anlagen.....</u>	<u>26</u>

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Luftbild mit Änderungsbereich (Brandenburgviewer der Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)	3
Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck)	8
Abb. 3: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land, Entwurf 2019 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land)	9
Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck).....	15

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Flächenbilanz Änderung Flächennutzungsplan	17
--	----

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 Mühlenbeck ergibt sich aus dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“. Der Bebauungsplan ist aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck (Bekanntmachung am 16. September 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 ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich, um die Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung zu schaffen.

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

eine landwirtschaftliche Nutzfläche. Der Änderungsbereich hat eine Größe von rd. 2,2 ha.

Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan 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 Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V. (BFW) befindet, gilt die Zweckbestimmung „Bildung“. Ein kleiner Teil im Norden des Änderungsbereichs wird im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß § 8 Abs. 3 BauGB im Parallelverfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplanes GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“, OT Mühlenbeck.

Vorgesehen ist die Darstellung der Flächen im Änderungsbereich als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB, als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Bildung“ gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO und als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB. Für die geplanten P&R-Stellplätze sind Standortsymbole mit der Zweckbestimmung „Park+Ride-Parkplatz“ (P&R) vorgesehen. Im Bereich des Haltepunktes soll ein Bahnhofs-Symbol dargestellt werden.

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 Flächennutzungsplans der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck für den Geltungsbereich des Bebauungsplans beschlossen.

2. Beschreibung des Änderungsbereichs

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)¹. 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.

¹vgl. Gemeinde Mühlenbecker Land, Abfrage Einwohnermeldeamt am 07.01.2022



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

Der Änderungsbereich, der identisch zum Geltungsbereich des BP GML Nr. 45 ist, 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 Änderungsbereichs befindet sich, jenseits der Bahntrasse der Heidekrautbahn, die Ortslage Mühlenbeck mit einer überwiegenden Einfamilienhausbebauung (Westen). Gewerblich genutzte Flächen befinden sich südliche des Änderungsbereichs (Collonil Logistik GmbH und office-4-sale Büromöbel GmbH). Östlich befindet sich das Landschaftsschutzgebiet „Westbarnim“.

2.2 Bestandssituation

Die Flächen innerhalb des Änderungsbereichs 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 befindet 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 Änderungsbereich. 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 Änderungsbereichs.

2.3 Abgrenzung

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans 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 Änderungsbereich 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.

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 Gesamttraumes. 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.

Die Änderung des Flächennutzungsplans steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des LEP HR. Das Plan 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.

3.2 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 km². 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 Änderung des FNPs steht 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 die FNP-Änderung relevanten Aussagen. Der Änderungsbereich befindet sich in keinem Vorranggebiet „Freiraum“ oder Eignungsgebiet für „Windenergienutzung“. Er ist auch nicht Teil eines Vorbehaltsgebiets „Historisch bedeutsame Kulturlandschaften“. Der Änderungsbereich befindet sich in einem Gebiet nach Naturschutzrecht (Naturpark „Barnim“).

Die Fläche im Änderungsbereich 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 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 FNPs steht 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 Aufstel-

lung 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 FNPs 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 FNP-Änderung 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 Änderung des FNPs steht nicht im Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des sachlichen Teilregionalplans GSP.

3.3 Flächennutzungsplan

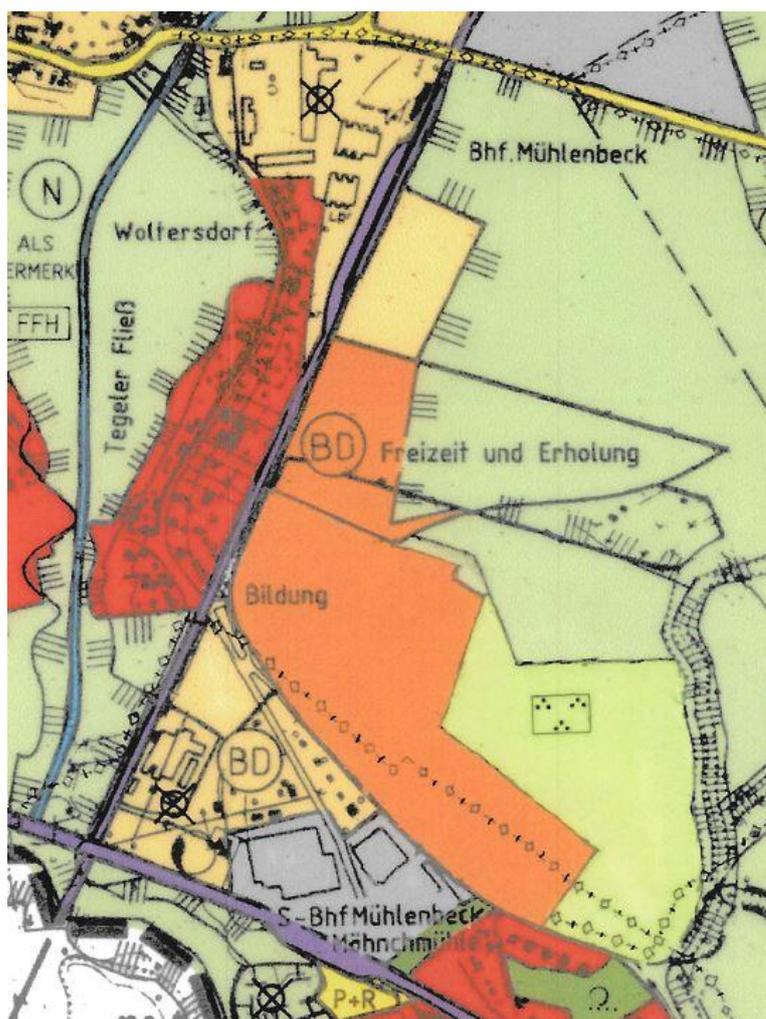


Abb. 2: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck)

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 Änderungsbereichs 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 Änderungsbereichs wird im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 2 BauNVO dargestellt.

Der geplante Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“ kann nicht aus dem FNP entwickelt werden, weshalb eine Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren durchgeführt wird.

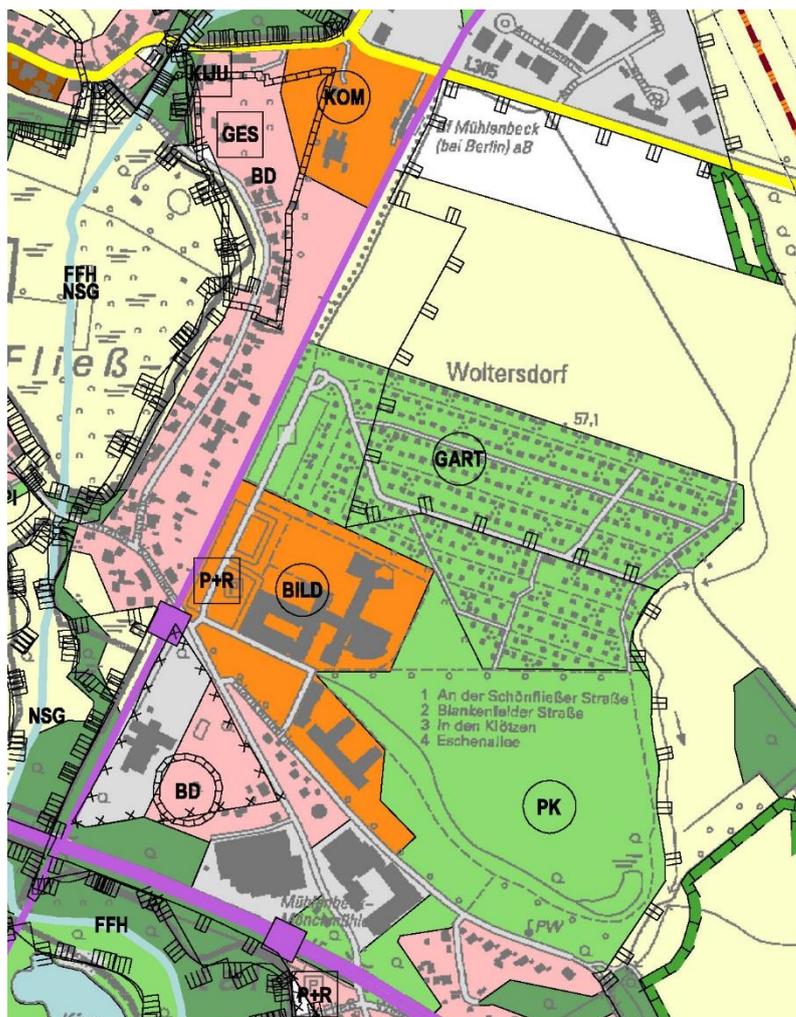


Abb. 3: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land, Entwurf 2019 (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbecker Land)

Derzeit wird ein neuer FNP (Entwurf, Stand 23.01.2019) 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.

3.4 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.

3.5 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 Machbarkeitsstudie², 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.

² 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.

3.5.2 Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land

Das Integrierte Klimaschutzkonzept (KSK)³ 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.⁴

Die Planungen entsprechen dem Klimaschutzkonzept des Mühlenbecker Landes.

3.6 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 fortgeschrieben⁵.

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

³ Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Mühlenbecker Land, seecon Ingenieure GmbH, Stand 30.03.2018

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

⁵ 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.

4. Bebauungsplan GML Nr. 45

Die Änderung des Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck erfolgt parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“. Dieser wird auf Grundlage eines städtebaulich-verkehrlichen Konzepts (Gruppe Planwerk, Stand 07.02.2022) erstellt.

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 sehen öffentliche Nutzungen (Vorplatz, Stellplätze für P&R und K&R, Behindertenstellplätze) vor. 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.

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 Haltepunkts Mühlenbeck und der Neuordnung seines Umfeldes, ergebende Art der Bodennutzung darzustellen (vgl. § 5 Abs. 1 BauGB). Als vorbereitender Bauleitplan soll durch die Änderung des Flächennutzungsplans der Bebauungsplan GML Nr. 45 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 Entwicklung der jeweiligen Umfelder 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 Mühlenbeck bei. Durch die verbesserte Anbindung an den ÖPNV wird die Wettbewerbsfähigkeit des Ortsteils Mühlenbeck gefördert, wodurch Arbeitsplätze erhalten, gesichert und geschaffen werden können.

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 dienen, gab es keine Unterhaltung der bahnhofs begleitenden 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.⁶

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.

⁶ vgl. Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021, S. 5.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie⁷ 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).

1.2 Bisherige Darstellung im Änderungsbereich

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.

⁷ Entwurf Machbarkeitsstudie für die städtebaulich-verkehrliche Entwicklung der 3 Bahnhöfe im Gemeindegebiet, Gruppe Planwerk, Stand April 2021, S. 5.

1.3 Beabsichtigte Änderung

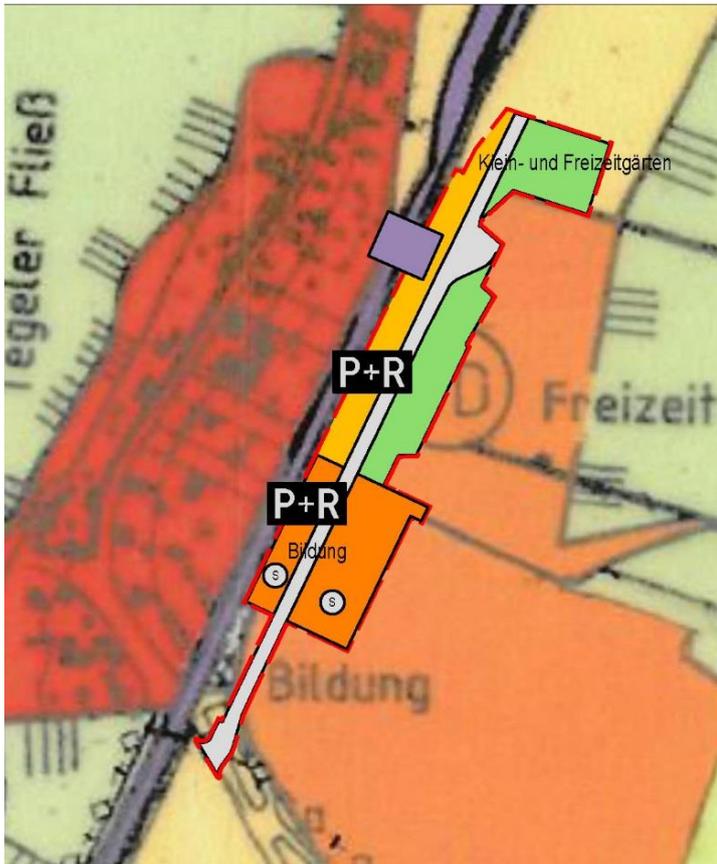


Abb. 4: Unmaßstäblicher Ausschnitt Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck, Stand 2002, mit Änderungsbereich und Darstellung der Änderung (Flächennutzungsplan Gemeinde Mühlenbeck)

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 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.

Im Bereich der Stellplatzflächen der Kleingartengemeinschaft 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 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 geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans BP GML Nr. 45 sind aus den vorgesehenen Änderungen des Flächennutzungsplans entwickelbar.

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. Im Flächennutzungsplan können keine Darstellungen erfolgen, die den nachrichtlich übernommenen Inhalten entgegenstehen.

1.4.1 Bahnhof

Innerhalb des Plangebietes erfolgt gemäß § 5 Abs. 4 BauGB die nachrichtliche Übernahme eines Bahnhofs (Haltepunkt Mühlenbeck). Neben dem Bahnhof und der Bahntrasse selbst werden für die Reaktivierung der Heidekrautbahn auch angrenzende Flächen benötigt. Für diese hat die NEB als Vorhabenträgerin der Wiedereinbetriebnahme die Genehmigungsplanung zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Genehmigungsbehörde eingereicht.

Die in Zukunft voraussichtlich planfestgestellten Flächen werden in der FNP-Änderung nicht gesondert ausgewiesen, da sich der Flächennutzungsplan auf die Grundzüge der Planung (§ 5 Abs. 1 BauGB) beschränkt und in der Regel nur Flächen mit einer Größe von mehr als 0,5 ha gesondert darstellt. Die Darstellung des Bahnhofs verdeutlicht die Planung ausreichend.

2. Flächenbilanz

Allgemeine Nutzung	Dargestellte Nutzung	Flächengröße (m ²)
Änderungsbereich gesamt		ca. 21.850 m²
Sonderbaufläche	<i>Sonderbaufläche „Bildung“</i>	ca. 6.322 m ²
Verkehrsflächen	<i>Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge</i>	ca. 4.086 m ²
	<i>Straßenverkehrsfläche</i>	ca. 4.888 m ²
Grünfläche	<i>Grünfläche „Klein- und Freizeitgärten“</i>	ca. 6.554 m ²

Tab. 1: Flächenbilanz Änderung Flächennutzungsplan

C. Umweltbericht

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.

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplans 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 der FNP-Änderung

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.

Das Planerfordernis zur Änderung des Flächennutzungsplans (FNP) der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck ergibt sich aus diesem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan GML Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“. Der Bebauungsplan ist aus dem rechtskräftigen Flächennutzungsplan der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck (Bekanntmachung am 16. September 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 ist eine Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich, um die Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung zu schaffen.

Rechtsgrundlage und Ziel

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 diesem Umweltbericht beschrieben

und bewertet werden. 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.

Mit der Änderung des FNP der ehemaligen Gemeinde Mühlenbeck sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, den innerhalb des 2,2 ha großen Änderungsbereichs vorgesehenen Bebauungsplan Nr. 45 „Neubau Vorplatz am Haltepunkt Mühlenbeck“, der im Parallelverfahren aufgestellt wird, umsetzen zu können. Im rechtswirksamen Flächennutzungsplan 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 Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V. (BFW) befindet, gilt die Zweckbestimmung „Bildung“. Ein kleiner Teil im Norden des Änderungsbereichs wird im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche dargestellt.

Vorgesehen ist die Darstellung der Flächen im Änderungsbereich als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“ gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 5 BauGB, als Sonderbaufläche mit der Zweckbestimmung „Bildung“ gemäß § 1 Abs. 1 Nr. 4 BauNVO sowie als Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge gemäß § 5 Abs. 2 Nr. 3 BauGB. Für die geplanten P&R-Stellplätze sind Standortsymbole mit der Zweckbestimmung „Park+Ride-Parkplatz“ (P&R) vorgesehen. Im Bereich des Haltepunktes soll ein Bahnhofs-Symbol dargestellt werden.

Vorgesehener Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung

Wesentliche Grundlage für die Umweltprüfung zur Änderung des FNP stellen Untersuchungen zu verschiedenen Tiergruppen und eine Kartierung des Biotopbestandes dar, die im Änderungsbereich und dessen Umfeld im Jahr 2021 durchgeführt wurden. Diese Informationen werden für die Beschreibung der Umweltsituation im Plangebiet im Bestand herangezogen und dienen als Maßstab zur Beurteilung planungsbedingter Umweltauswirkungen.

Biotoptypen

Für den Änderungsbereich des FNPs und seiner näheren Umgebung ist im Juli 2021 eine flächendeckende terrestrische Biotoptypenkartierung nach dem Biotopschlüssel Brandenburg durchgeführt worden. Die Biotoptypen wurden auf Grundlage des Biotopschlüssels des Landes Brandenburg erfasst und im Maßstab 1:1.000 in der Biotoptypenkarte dargestellt (vgl. Anlage 1). Die Einzelbäume außerhalb der Gehölzbiotopflächen wurde 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 der Änderungsflächen, bestehend aus Wegen mit wasserdurchlässiger Befestigung sowie teilversiegelter Wege, ist mit ca. 1,2 ha und 52 % der Gesamtfläche hoch. Im Osten befinden sich Flächen im Besitz des Berufsförderungswerks Berlin-Brandenburg e.V., geprägt von Zier- und Parkrasen mit Obstbaumrei-

hen und Gehölzbeständen. Diese Flächen sind zukünftig für die Nutzung für Photovoltaik-Freiflächenanlagen vorgesehen. Im Süden vom Änderungsbereich des FNPs befinden sich ruderales Pionierrasen (032201) mit Feldgehölzen (071101) und Baumreihen entlang der Wege (0714222). Innerhalb des Änderungsbereichs hervorgehoben werden kann das temporäre Kleingewässer im Westen des Geltungsbereichs, 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 Geltungsbereichs Vorkommen festgestellt. Die vorhandene trockene bis mäßig frische Ruderalve-

getation zusammen mit dem Schotterbett der Gleise ließ bereits vorher eine gute Habitateignung für die Zauneidechsen 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 Talaue 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 Bildungswerkes angesehen werden. Südlich des Plangebietes, außerhalb des Wirkungsbereiches, befindet sich ein Bodendenkmal. Emissionen finden derzeit nur durch den Parkplatzverkehr statt

D. Auswirkungen der Änderung des Flächennutzungsplans

1. Auswirkungen auf ausgeübte Nutzungen

Die Flächen innerhalb des Änderungsbereichs umfassen 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.

Die Änderung des Flächennutzungsplans, die die Darstellung einer Grünfläche mit Zweckbestimmung „Klein- und Freizeitgärten“, einer Fläche für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge sowie Standorte für P&R vorsieht, bildet die Grundlage für die verbindliche Bauleitplanung.

Die bisher ausgeübten Nutzungen, die überwiegend aus einer Stellplatznutzung besteht, können durch die Änderungen des Flächennutzungsplans weiterhin innerhalb des Änderungsbereichs ausgeübt werden. Davon ausgeschlossen ist die landwirtschaftlich genutzte Fläche im Norden des Änderungsbereichs. Durch den geplanten Haltepunktvorplatz wegfallende Stellplätze können innerhalb des Änderungsbereichs kompensiert werden.

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.

2. Auswirkungen auf den Verkehr

Mit der Änderung des Flächennutzungsplans im Parallelverfahren 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-Begegnungen 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 Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 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 der Änderung des Flächennutzungsplans sind externe Planungskosten verbunden, da neben der Verwaltung auch Planungsbüros mit der Bearbeitung der FNP-Änderung 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/0166/20/07 die Aufstellung des Bebauungsplanes GML Nr. 44 „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 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 Biotoptypenkartierung

Anlage 1 Biototypenkartierung

