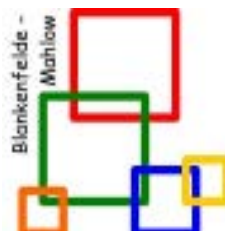


Rahmenplanung Mahlow-Nord

Bestandsaufnahme und Planungsgrundlagen



Inhaltsverzeichnis

A Einleitung	Seite
<i>Lage und Abgrenzung des Plangebiets</i>	3
<i>Anlass und Erforderlichkeit der Planung</i>	3
<i>Lage und Abgrenzung der W5-Gebiet</i>	4
<i>Planungserfordernis W5-Gebiet</i>	5
B Rahmenbedingungen	
<i>Städtebauliche Rahmenbedingungen</i>	6
<i>Städtebauliche Rahmenbedingungen W5-Gebiet</i>	9
<i>Soziale Infrastruktur</i>	11
<i>Verkehr und technische Infrastruktur</i>	12
<i>Verkehr und technische Infrastruktur W5-Gebiet</i>	15
<i>Ökologie</i>	17
<i>Ökologische Rahmenbedingungen W5-Gebiet</i>	20
<i>Öffentlichkeit und Rechtlich-Formales</i>	22
C Bewertung	
<i>Städtebauliche Potenziale – Überörtliche Betrachtung / Standortvergleich</i>	27
<i>Städtebauliche Potenziale – Örtliche Betrachtung</i>	28
<i>Soziale Infrastruktur</i>	31
<i>Verkehr und technische Infrastruktur</i>	31
<i>Ökologie</i>	32
<i>Öffentlichkeit Rechtlich-Formales</i>	33
<i>Stärken und Schwächen</i>	35
D Folgerungen	
<i>Allgemeine Zielformulierung</i>	36
<i>Entwicklung städtebaulicher Ziele für Teilbereiche</i>	36
<i>Maßnahmen und Phasen der Entwicklung</i>	38
<i>Aktuelle Planungsentwicklungen</i>	40
E Ausblick	
<i>Nächste Arbeitsschritte</i>	43
F Abbildungen und Quellen	44
Impressum	45

A EINLEITUNG

Die folgende Arbeit soll die Grundlage für die von der Gemeindevertretung am 18.06.2009 beschlossene Ausarbeitung eines städtebaulichen Rahmenkonzepts für den Bereich Mahlow-Nord liefern. Das Gebiet wird im Folgenden kurz vorgestellt. Dabei wird ein erster Überblick über die planerischen Ausgangsbedingungen gegeben. Im anschließenden Kapitel *Rahmenbedingungen* erfolgt dann eine genauere Betrachtung der Grundlagen. Hierbei wird eine sektorale Unterteilung nach städtebaulichen, infrastrukturellen, ökologischen und rechtlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Das darauf folgende Kapitel *Bewertung* enthält eine ebenfalls sektoral unterteilte Bewertung der Ergebnisse aus den Untersuchungen der Rahmenbedingungen. Daraus werden anschließend im Kapitel *Folgerungen* erste Maßnahmen abgeleitet, welche dann diskutiert werden und sich in einem späteren Handlungskonzept wiederfinden sollen.

Lage und Abgrenzung des Plangebiets

Der Planungsbereich liegt im nördlichen Bereich des Ortsteils Mahlow der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow. Das Gebiet umfasst die zwischen den Gemeindeteilen Mahlow-Waldblick und Roter Dudel nördlich der L 76 bis zur Berliner Stadtgrenze reichenden Flächen, die im aktuellen FNP-Entwurf als **Wohnbauflächen W7a-c, W8, W9 und W10** dargestellt sind (siehe Abbildung 1). Weiterer Bestandteil des Planungsbereichs ist die im FNP-Entwurf als **Wohnbaufläche W5** bezeichnete Fläche südlich der L 76. Hierbei handelt es sich um den Bereich des ehemaligen Bebauungsplangebiets M12.

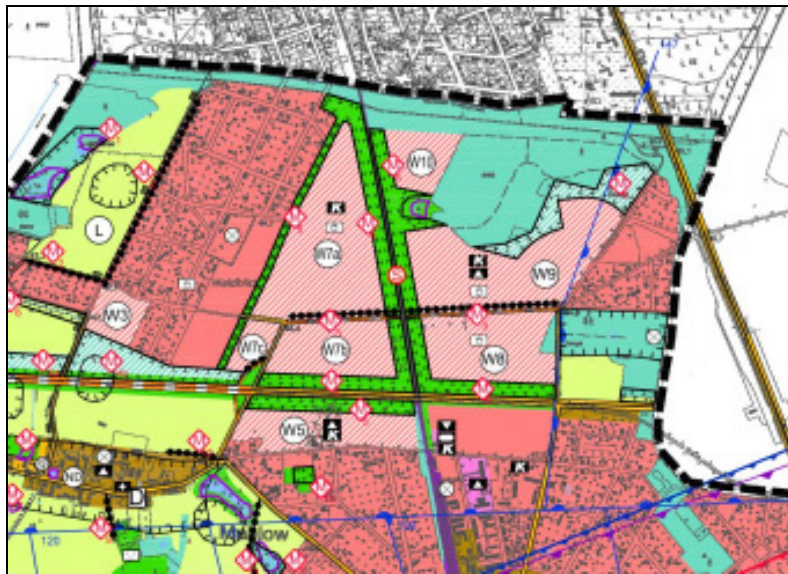


Abbildung 1 – Ausschnitt aus dem FNP-Vorentwurf (Stand Mai 2009)

Anlass und Erforderlichkeit der Planung

Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow hat wie weitere Gemeinden im direkten Berliner Umland nach wie vor einen stetigen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Dies ungeachtet der Tatsache, dass die Bevölkerungszahlen im Raum Berlin-Brandenburg insgesamt leicht rückläufig sind. Allein im ersten Halbjahr 2009 wuchs die Bevölkerungszahl in der Gemeinde um fast 500 Einwohner auf nunmehr knapp 26.000 Bewohner.¹

Laut einer Prognose zur Bevölkerungsentwicklung² für das Land Brandenburg wird von einem Anwachsen der Einwohnerzahl in Blankenfelde-Mahlow auf etwas über 30.000 Bewohner bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Demzufolge entsteht in den nächsten ca. 20 Jahren

¹ Eigene Erhebung der Gemeinde

² Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV), Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030 Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg, Hoppegarten 2008

ein Bedarf an zusätzlichem Wohnraum für 4000 – 5000 Einwohner. Blankenfelde-Mahlow ist die Gemeinde, der in Brandenburg der vierthöchste Zuwachs an Bevölkerung prognostiziert wird (nach Potsdam, Falkensee und Teltow).

Die Gemeinde ist durch den Bau des BBI bekanntermaßen starken Einschränkungen unterworfen. Ein Großteil des Gemeindegebietes liegt in der Siedlungsbeschränkungszone, in der nur noch die Verdichtung des Baubestands etwa durch Lückenschließung oder Bebauung in zweiter Reihe möglich ist. Die Neuausweisung größerer Wohnbauflächen ist der Gemeinde in diesem Bereich jedoch verwehrt. Um den zu erwartenden Einwohnerzuwachs aufzufangen, wurden Bereiche im Gemeindegebiet ausgewählt, in denen auch zukünftig Wohnbaulandentwicklung durchgeführt werden kann, da diese außerhalb der Siedlungsbeschränkungszone liegen. Der größte Bereich ist hierbei das hier betrachtete Gebiet.

In der Begründung zum FNP-Vorentwurf ist im Kapitel 3.2.2 der aus dem zu erwartenden Bevölkerungszuwachs abgeleitete Wohnbauflächenbedarf zu ersehen. Demnach verbleibt nach Abzug der bestehenden Bauflächen ein zusätzlicher Wohnbauflächenbedarf in einer Größenordnung von 50 bis maximal 195 ha. Die Gemeinde plant daraus abgeleitet eine Neuausweisung von Wohnbauflächen in einer Größenordnung von 95,4 ha. Darauf entfallen auf das Gebiet Mahlow-Nord 70,2 ha und auf die Wohnneubaufäche Dahlewitz-Bahnhofsschlag 22,2 ha. Eine weitere Fläche (W3 - siehe Abbildung 1) mit einer Größe von 3,0 ha ist in der Ziethener Straße in Mahlow-Waldblick ausgewiesen. Wegen des räumlichen und funktionalen Bezugs zum hier betrachteten Planungsgebiet sollte eine besondere Berücksichtigung dieser Fläche im weiteren Verfahren vorgenommen werden.

Im Leitbild der Gemeinde sowie im derzeit im Verfahren befindlichen FNP-Entwurf wurden im Rahmen des Dialogforums Flughafenumfeldentwicklung BBI entwickelte konzeptionelle Ideen aufgegriffen. Diese Konzeption bildet den Rahmen für eine künftige städtebauliche Entwicklung des Gebietes.

In der Begründung des Flächennutzungsplanentwurfs ist die gewünschte Tendenz der städtebaulichen Entwicklung des Bereichs Mahlow-Nord formuliert. Basierend auf bestehenden regionalen Konzeptionen sowie dem gemeindlichen Leitbild ist zum Beispiel die Realisierung gartenbezogenen Wohnens mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern vorstellbar. Infrastrukturell kann das Gebiet unter anderem durch eine Neuaufteilung und Ergänzung der Straßen und Wege, der Einrichtung einer Schule und einer KITA sowie ggf. einen zusätzlichen Haltepunkt an der S-Bahn ausgestaltet werden.

Der prognostizierte Bevölkerungszuwachs sowie das starke öffentliche Interesse an den Flächen des hier betrachteten Gebietes sind somit Hauptanlass, städtebauliche Planungen zu initiieren. Die Rahmenplanung auf der informellen Ebene ist nun der erste Schritt, der die Grundlage für eine spätere verbindliche Bauleitplanung liefern soll.

Aus dem Planungsgebiet herausgelöst soll das Gebiet W5, der ehemalige Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs M12, zuerst mit den Instrumenten der verbindlichen Bauleitplanung entwickelt werden. Das Gebiet wird aus diesem Grunde im Folgenden, als auch in den anschließenden Kapiteln, jeweils herausgelöst betrachtet.

Lage und Abgrenzung der Fläche W5

Das Gebiet liegt im nordwestlichen Bereich des Ortsteils Mahlow der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow. Es wird im Norden durch die Landesstraße 76, im Osten durch die Trasse der S-Bahn, im Süden durch die Berliner Straße und im Westen durch die Lichtenrader Straße begrenzt.

Planungserfordernis

Aufgrund privater Initiative wurde bereits seit Beginn der 1990er Jahre versucht, die betreffenden Flächen einer Bebauung zuzuführen. Obwohl ein Bauleitplanverfahren (VEP) bereits 1997 bis zur Genehmigung durchgeführt worden ist, haben diese Versuche aus verschiedenen Gründen bisher nicht zum Erfolg geführt. Der Plan wurde nicht in Kraft gesetzt, ein Verfahren wäre nunmehr komplett neu zu führen. Der private Entwickler, der bei den bisherigen Planungen aktiv war, signalisiert auch heute noch ein immer wiederkehrendes Interesse, aktiv zu werden. Seine Vorstellungen in Bezug auf Art und Maß der festzusetzenden baulichen Nutzung entsprechen jedoch nicht dem Willen der Gemeinde.

Entgegen der bisherigen Vorgehensweise möchte die Gemeinde nunmehr eigenständig planerisch tätig werden. Dies stellt in soweit ein Novum dar, als das bei der Entwicklung von Siedlungsflächen im Gemeindegebiet in der Vergangenheit fast ausschließlich vorhabenbezogene Bebauungspläne entwickelt wurden.



Abbildung 2 – Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs M12

Es gilt hierbei, die planerischen Interessen der Gemeinde mit den Interessen der Grundstückseigentümer der Grundstücke im Gebiet in Einklang zu bringen. Hierfür müssen formale Lösungen gefunden werden, welche die eigenständige Planung durch die Gemeinde auf eine möglichst effektive Art und Weise ermöglichen. Es ist durch die Verwaltung zu prüfen, inwieweit zur Erschließung und Neugestaltung des Gebietes städtebauliche Instrumente wie beispielsweise ein Umlegungsverfahren geeignet sein können. Durch dieses Bodenordnungsinstrument könnte ohne größere Belastungen für den Gemeindehaushalt das Gebiet in einer Weise neu geordnet werden, dass nach Lage, Form und Größe für die bauliche oder sonstige Nutzung zweckmäßig gestaltete Grundstücke entstehen. Des Weiteren kann die Aufteilung der anfallenden Kosten für Erschließungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Zuge dieses Verfahrens geregelt werden. Darüber hinaus können auch Regelungen über die Herstellung sonstiger öffentlicher Einrichtungen durch die Gemeinde im Zuge des Verfahrens getroffen werden.

Bei dem in den 1990er Jahren durchgeführten Planverfahren war für das Gebiet eine dichte Bebauung in Geschosswohnungsbauweise vorgesehen. Dies ist wie erwähnt weiterhin Vorhaben des privaten Entwicklers, der bei den bisherigen Planungen aktiv war. Die Gemeinde strebt hingegen in Abstimmung mit überregionalen Planungskonzepten nunmehr eine Bebauung an, welche gartenbezogenes Wohnen mit Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern beinhaltet. Das in Eigenregie durchgeführte Bauleitplanverfahren ist aus Sicht der Gemeinde momentan die einzige als zweckmäßig zu betrachtende Vorgehensweise, welches für das Gebiet eine geordnete bauliche Nutzung gewährleistet.

Im folgenden Abschnitt wird nun das Planungsgebiet einer Bestandsaufnahme unterzogen, welche nach städtebaulichen, infrastrukturellen, ökologischen und formalen Themenschwerpunkten untergliedert ist. Dabei wird zunächst immer das Gesamtgebiet Mahlow-Nord beschrieben und darüber hinaus das Gebiet des ehemaligen B-Plans M12 im Besonderen vorgestellt.

B RAHMENBEDINGUNGEN

Städtebauliche Rahmenbedingungen

Das etwa 130 Hektar große Planungsgebiet befindet sich im nördlichen Gemeindegebiet. Es grenzt im Norden an den Berliner Stadtteil Lichtenrade, der zum Bezirk Tempelhof-Schöneberg gehört. Der Postenweg auf dem ehemaligen Mauerstreifen bildet hierbei die erkennbare Grenzlinie zwischen Berlin und Brandenburg bzw. dem Gemeindegebiet. Im Westen wird das Gebiet vom Gemeindeteil Mahlow-Waldblick begrenzt. Die Bebauung in Mahlow-Waldblick reicht hierbei direkt an Ackerflächen im Planungsgebiet heran, wodurch ein markanter Ortsrand wahrnehmbar ist. Im Osten grenzt das Planungsgebiet an den Gemeindeteil Roter Dudel und die südlich davon gelegenen Wald- und Ackerflächen heran. Die Grenzlinie bildet hierbei die Trebbiner Straße zwischen der Landesstraße L76 und der Bundesstraße B96. Die südliche Grenze des Planungsgebiets stellt die Landesstraße L76 dar, welche als vierspurig ausgebaute Schnellstraße eine starke Barrierewirkung zum südlichen Gemeindegebiet darstellt.



Abbildung 3 – Luftaufnahme des Gebietes von 2008

Das Gebiet ist zum überwiegenden Teil durch Acker- bzw. Wiesenflächen geprägt. Im nordöstlichen Bereich befindet sich eine größere Waldfläche, welche zusammen mit dem ehemaligen Grenzstreifen einen großräumigen Grünzug bildet. Am westlichen Rand dieser Waldfläche befindet sich ein naturbelassener Teich, der so genannte Hasenholzpfuhl, mit umgebenden Feldgehölzen.

Das Gebiet besitzt neben seiner landwirtschaftlichen Funktion eine bedeutende Erholungsfunktion für die Bewohner der umliegenden Siedlungsbereiche. Zahlreiche unbefestigte Wege und „Trampelpfade“ werden von Spaziergängern, Freizeitsportlern und Hundebesitzern genutzt. Besonders der befestigte Mauerweg als Bestandteil eines überregionalen Radwanderwegs sowie die Ziethener Straße als Wegverbindung zwischen den Gemeindeteilen Roter Dudel und Waldblick besitzen hierbei eine besondere Bedeutung.

Das Planungsgebiet ist abgesehen von einem kleinen Transformatorenhaus, der Schrankenanlage am Bahnübergang Ziethener Straße sowie einer Zaunreihe entlang der Bahntrasse frei von baulichen Anlagen.



Abbildung 4 – Blick vom Bahnübergang Ziethener Straße nach Norden

Die Ziethener Straße sowie die Bahntrasse der Berliner S-Bahn bzw. Dresdner Bahn durchlaufen das Planungsgebiet in West-Ost- bzw. Nord-Süd-Richtung. Somit ist das Gebiet in vier Teile untergliedert, wobei vor allem die Flächen westlich und östlich der Bahnlinie räumlich als jeweils eigenständige Bereiche wirken. Diese beiden Bereiche erhalten ihren eigenständigen Charakter auch dadurch, dass sie auf unterschiedliche Weise von der angrenzenden Bebauung geprägt werden.

Im westlichen Bereich wirkt vor allem die Bebauung des angrenzenden Gemeindeteils Mahlow-Waldblick prägend. In Mahlow-Waldblick finden sich überwiegend Einfamilienhäuser bzw. Doppelhäuser auf verhältnismäßig großzügigen Grundstücken (600 bis über 1000 m²). Prägend auf das Planungsgebiet wirkt zudem in besonderer Weise das Gebiet des Bebauungsplans M16 im südlichen Bereich von Mahlow-Waldblick. Hier findet sich verdichtete Doppel- bzw. Reihenhausbauung mit überwiegend geringen Grundstücksgrößen (um 300 m²).



Abbildung 5 – Blick nach Westen: Rechts Mahlow-Waldblick, Links die Landesstraße L76

Die Bebauung östlich des Planungsgebietes, im Gemeindeteil Roter Dudel, gleicht der in Mahlow-Waldblick, wobei mit dem Bebauungsplangebiet M8 ebenfalls eine von der umgebenden Siedlungsstruktur abweichende Bebauung zu finden ist. Das M8-Gebiet ist ein kleineres Wohnquartier mit Geschosswohnbauten mit bis zu 3 Vollgeschossen.

Im südöstlichen Teil reicht die Bebauung des Bebauungsplans M4 an das Planungsgebiet heran. Das Gebiet, welches durch die L76 vom Planungsgebiet abgegrenzt ist, ist durch stark verdichtete Geschosswohnbauweise gekennzeichnet. Durch die leicht erhöhte Lage im Gelände und die Anzahl der Geschosse der Gebäude (überwiegend finden sich 3 bis 4 Vollgeschosse) ist die Bebauung im M4-Gebiet im gesamten Planungsgebiet optisch und räumlich sehr stark wahrnehmbar, vor allem im Bereich östlich der Bahntrasse. Vom M4-Gebiet geht durch die bauliche Gestalt des dort vorhandenen Parkhauses zusätzlich eine stark abschottende Wirkung aus.

Des Weiteren grenzt das Planungsgebiet im südöstlichen und südwestlichen Teil an Acker- bzw. Wiesenflächen sowie im nördlichen und nordöstlichen Teil an Wald- bzw. Aufwuchsflächen. Hier schließt sich im weiteren Verlauf nördlich die Bebauung in Berlin-Lichtenrade an. Diese ist geprägt durch aufgelockerte Einfamilienhausbebauung. Die Wirkung der Bebauung ist jedoch durch die Breite des begrünten Mauerstreifens nur sehr eingeschränkt im Planungsgebiet wahrnehmbar.



Abbildung 6 – Blick nach Süden: Im Hintergrund die Bebauung des M4-Gebietes

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Planungsgebiet einen eigenständigen räumlichen und funktionalen Charakter besitzt. Dieser ist geprägt durch die vorhandenen Acker- und Waldflächen, die Bahntrasse, die Ziethener Straße sowie die Erholungsfunktion für die Anwohner der umgebenden Siedlungsbereiche. Ebenso wirken zum einen auf das Gebiet die umgebende Bebauung, die sich aus historisch gewachsener und in jüngerer Zeit entstandener Siedlungsstruktur zusammensetzt und zum anderen die angrenzenden Landwirtschafts- und Naturflächen ein.

W5-Gebiet

Das Planungsgebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 100.000 m² und befindet sich im nordwestlichen Gemeindegebiet. Es wird im Norden begrenzt von der vierspurig ausgebauten Landesstraße L76, dahinter schließen sich die Freiflächen zwischen der L76 und der Berliner Stadtgrenze an. Östlich bildet die Trasse der Berliner S-Bahn bzw. Dresdner Bahn die Grenze des Gebietes. Hinter der Bahntrasse liegt das Wohngebiet des Bebauungsplans M4. Die südliche Grenze bildet die Berliner Straße. Von hier aus verläuft in südlicher Richtung die historisch gewachsene Einfamilienhausbebauung des Mahlower Wohnsiedlungsbereiches westlich der S-Bahntrasse. Im Westen bildet die Lichtenrader Straße die Grenze des Planungsgebiets, dahinter schließen sich Ackerflächen an, welche bis hin zum etwa 1 km entfernten Mahlower See verlaufen.



Abbildung 7 – Luftaufnahme des Planungsgebiets von 2008

Das Gebiet stellt sich räumlich in drei Teile gegliedert dar. Im westlichen und im östlichen Bereich befinden sich unbewirtschaftete Wiesenflächen sowie vereinzelte Baum- und Gehölzgruppen. Im mittleren Bereich befindet sich der Standort der neu eröffneten evangelischen Grundschule. Zwischen Schulgebäude und Schulhof verläuft zur L76 hin eine kleine Wald- bzw. Gehölzfläche. Im südwestlichen Bereich, am Zusammentreff von Berliner und Lichtenrader Straße befinden sich Wohnhäuser mit Nebengebäuden, welche zum Teil auch gewerblich genutzt werden. Dieser Teil des Planungsgebietes stellt sich städtebaulich als die Verlängerung des alten Mahlower Dorfkerns dar. Im südöstlichen Bereich, am Bahnübergang Berliner Straße, befindet sich ein größeres Trafogebäude der Deutschen Bahn.

Durch die L76 und die Bahntrasse wird das Gebiet nach Norden und Osten stark abgegrenzt. Die L76 ist wegen ihres unterschiedlichen Höhenverlaufs auf verschiedene Weise räumlich und akustisch wahrnehmbar. Im mittleren Bereich des Planungsgebietes ist sie aufgrund eines bewachsenen Lärmschutzwalls so gut wie gar nicht wahrnehmbar. Im östlichen Bereich tritt die Straße in ihrer Wirkung in den Hintergrund, dass sie hier in einem Trog unter der Brücke der Bahntrasse verläuft.

Räumliche und funktionale Verbindungen bestehen in erster Linie zum benachbarten westlichen und südlichen Bereich. Die Einfamilienhausbebauung südlich der Berliner Straße wirkt dabei in besonderer Weise auf das Planungsgebiet prägend. Im nordwestlichen Bereich des Gebietes wirkt ferner die Bebauung des B-Plans M16. Das westlich gelegene Wohngebiet M4 mit seiner dichten Geschossbauweise wirkt durch die stark trennende Wirkung einer Baumreihe, der Bahntrasse und eines Lärmschutzwalls räumlich nur in sehr geringem Umfang auf das Planungsgebiet.

Die Frei- bzw. Grünflächen des Gebietes sind wie erwähnt unbewirtschaftet bzw. ungenutzt. Vorhandene „Trampelpfade“ zeugen davon, dass das Gebiet für Anwohner umliegender Siedlungsbereiche als Durchgang bzw. Spazierweg genutzt wird. Eine Verbindung verläuft hierbei von der Kreuzung Lichtenrader Straße / L76 zur Berliner Straße in Höhe des Schulstandortes (siehe Abbildung 1). Es steht zu vermuten, dass dieser Weg für Fußgänger und Radfahrer eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen dem Bereich Waldblick und dem Mahlower Bahnhof bzw. Zentrum liefert.



Abbildung 8 – Blick nach Nordwesten zum Siedlungsbereich Mahlow-Waldblick



Abbildung 9 – Blick nach Osten in Richtung M4-Wohngebiet

Soziale Infrastruktur

Im direkten Umfeld des Planungsgebiets finden sich nur in sehr geringem Umfang Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Im Bereich Waldblick existieren beispielsweise nur 2 öffentliche Spielplätze, in der Arcostraße und der Ziethener Straße. Weitere öffentliche Spielplätze sind nur in verhältnismäßig großer Entfernung im südlich gelegenen Gemeindegebiet zu finden.

Darüber hinaus existiert im Waldblick die Einrichtung des Sozialwerks Ichthys. Diese bezieht sich mit ihrem Angebot allerdings weniger auf Bewohner in der Umgebung, sondern auf externe Hilfesuchende.

Die nächstgelegenen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Gemeindegebiet befinden sich im Bereich der Berliner Straße. Hier sind die Kindertagesstätten „Kleine Strolche“ (im M4-Gebiet) und „Spektakulum“, die Herbert-Tschäpe-Gundschule, sowie eine Filiale der Gemeindebibliothek ansässig. Des Weiteren befindet sich in Alt-Mahlow die „Schule am Waldblick“, eine Förderschule in freier Trägerschaft für Schüler der 1. bis 10. Klasse.

Im Gebiet des ehemaligen Bebauungsplans M12 wird derzeit der historische Schulstandort wieder eingerichtet. Nachdem im September 2009 die evangelische Grundschule Mahlow ihren Standort dorthin verlagert hat, werden künftig nach Fertigstellung eines Neubaus hier Grundschule und KITA Platz für die Betreuung von ca. 400 Kindern bieten.

Sonstige Einrichtungen, wie Oberschule, Alten- bzw. Gesundheitszentrum, Bürgerhaus und Jugendclubs befinden sich im Gemeindegebiet in verhältnismäßig großer Entfernung zum Planungsgebiet bzw. in ebenfalls relativ großer Entfernung in Berlin-Lichtenrade.

Derzeit³ führt die Gemeinde als erste Brandenburgische Kommune eine so genannte Spielplatzplanung durch. Dabei ist Maßgabe, das Angebot für Kinder, Jugendliche und auch Senioren im Gemeindegebiet zu untersuchen und unter Beteiligung der Betroffenen zu verbessern. Im Rahmen dieser Spielplatzplanung ist unter anderem eine Aufwertung des Spielplatzes in der Arcostraße in Waldblick vorgesehen. Dieser hat bisher lediglich den Charakter eines Bolzplatzes und soll künftig als vollwertiger Spielplatz und zentrale Grünanlage in Mahlow-Waldblick angelegt werden.



Abbildung 10 – Spielplatz in der Arcostraße



Abbildung 11 – KITA „Spektakulum“ in der Berliner Straße

³ Stand Oktober 2009

Verkehr und technische Infrastruktur

Das Planungsgebiet ist umfassend an das vorhandene Straßen- und Wegenetz angebunden. Eine überörtliche Anbindung ist durch die beiden Anschlussstellen an die Landesstraße L76 gegeben. Die Anschlussstellen befinden sich im südwestlichen Bereich an der Lichtenrader Straße und im südöstlichen Bereich an der Trebbiner Straße. Die L76 ist ein Teilstück von kreuzungsfreien und vierspurig ausgebauten Schnellstraßen, welche die Landeshauptstadt Potsdam und den Flughafenstandort Schönefeld verbinden.

Ein weiterer Anschluss an das überörtliche Straßennetz ist durch die Anbindung an die Bundesstraße B96 am nördlichen Ende der Trebbiner Straße gegeben. Über die B96 und die L76 ist ein leichter und direkter Zugang nach Berlin sowie zum deutschen bzw. europäischen Autobahnnetz gewährleistet. Über die Arcostraße und die Keplerstraße in Mahlow-Waldblick besteht eine Straßenverbindung nach Berlin.

Die innerörtliche Anbindung des Planungsgebiets ist durch die Lichtenrader, die Marienfelder, die Trebbiner und die Ziethener Straße gewährleistet. Die Lichtenrader Straße als Haupterschließungsstraße verbindet das Plangebiet mit dem südlichen Gemeindegebiet. Die Lichtenrader Straße in ihrem jetzigen Verlauf ist ein Teilstück der historischen Straßenverbindung zwischen dem Dorf Mahlow und dem Dorf Lichtenrade. Auf dem Berliner Stadtgebiet verläuft sie heute als Paplitzer Straße von der Stadtgrenze bis nach Alt-Lichtenrade.

Die Ziethener Straße durchquert das Gebiet in West-Ost-Richtung. Hierüber ist der Zugang zum Gemeindeteil Mahlow-Waldblick und im weiteren Verlauf zum Berliner Stadtgebiet gewährleistet. Die Ziethener Straße ist zwischen der Lichtenrader und der Trebbiner Straße als unbefestigter Feldweg ausgestaltet und dient in erster Linie als Landwirtschaftsweg sowie als Fußgänger- und Radwegverbindung zwischen den Gemeindeteilen Waldblick und Roter Dudel. Die Trebbiner Straße bildet die westliche Grenze des Gebietes. Sie gewährleistet in erster Linie als Haupterschließungsstraße bzw. Anliegerstraße die Erreichbarkeit des Mahlower Zentrums und des Roten Dudel.

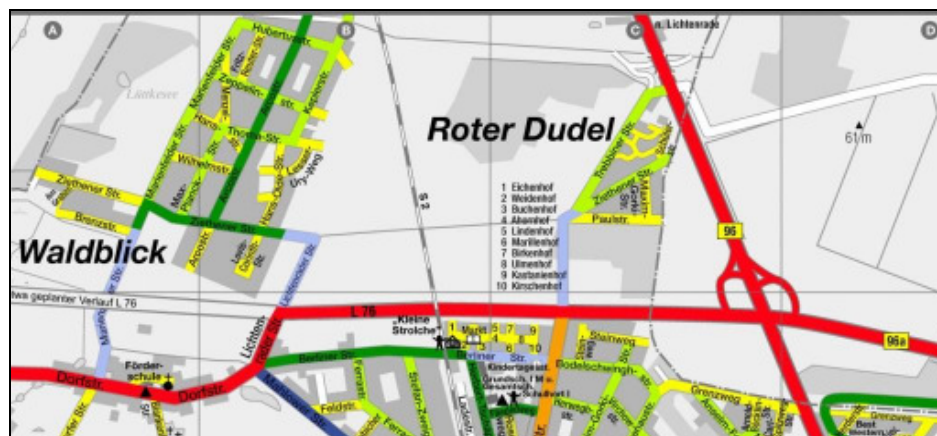


Abbildung 12 – Ausschnitt aus dem Verkehrskonzept der Gemeinde

Neben den erwähnten Verkehrsstraßen verbinden des Weiteren befestigte und unbefestigte Fuß- und Radwege das Planungsgebiet mit den umliegenden Siedlungsbereichen. Vor allem im nördlichen Bereich bieten der ehemalige Mauerweg und zahlreiche Querungsmöglichkeiten Zugang zum Berliner Stadtteil Lichtenrade. Dieser Bereich ist zudem Bestandteil des Berliner Mauerwegs, ein 2002 bis 2005 angelegter regionaler Radwanderweg, welcher entlang der ehemaligen Grenzanlagen um den Westteil Berlins verläuft.

Insgesamt kann die Anbindung an das überörtliche und gemeindliche Straßennetz als sehr gut bewertet werden. Bedeutende Verkehrsknoten, öffentliche Einrichtungen und Zentrumsbereiche sind sehr gut und schnell zu erreichen. Durch das Gebiet verläuft als öffentliches

Verkehrsmittel die Ortsbuslinie 797, welche die S-Bahnhöfe Blankenfelde und Mahlow mit dem Gemeindeteil Waldblick verbindet.

Im Folgenden sind in einer Übersicht die Entfernung und die Erreichbarkeit ausgewählter Zentren und Verkehrsknoten aufgeführt, die inner- und überörtliche bzw. regionale Bedeutung besitzen und über öffentliche Straßen bzw. das ÖPNV-Netz erreichbar sind. Ausgangspunkt für die Entfernungsmessung ist hierbei der Bahnübergang an der Ziethener Straße als zentraler Bereich im Planungsgebiet.

Ziel	Entfernung in m	Erreichbarkeit in min
Mahlow-Waldblick / Roter Dudel:	ca. 550 m	ca. 10 min (per Fuß)
Berlin-Lichtenrade:	ca. 1,5 km	ca. 7 min (per Fahrrad)
S-Bahnhof Mahlow:	ca. 1,8 km	ca. 7 min (per Fahrrad)
S-Bahnhof Blankenfelde:	ca. 5 km	ca. 15 min (per Fahrrad)
Autobahnanschlussstelle Rangsdorf (A10):	ca. 8,5 km	ca. 10 min (per Kfz)
Flughafen Berlin Schönefeld / Autobahn A113:	ca. 10 km	ca. 15 min (per Kfz)
Bahnhof Berlin-Südkreuz:	ca. 15 km	ca. 20 min (vom S-Bhf Mahlow)
S-Bahnhof Friedrichstraße:	ca. 20 km	ca. 30 min (vom S-Bhf Mahlow)
Landeshauptstadt Potsdam:	ca. 30 km	ca. 30 min (per Kfz)

Für die zukünftige Entwicklung des Gebietes sind die Planungen zur Erweiterung und zum Ausbau der vorhandenen Verkehrswege im näheren Umfeld zu berücksichtigen. Die Erweiterung der Landesstraße L76 vom Querungspunkt Lichtenrader Straße aus in Richtung Westen soll nach bisherigem Sachstand bis zur Inbetriebnahme des Flughafen BBI im Sommer 2012 abgeschlossen sein.

Im Zuge des geplanten Ausbaus der Dresdner Bahn ist die Beibehaltung und Neugestaltung des Bahnübergangs an der Ziethener Straße vorgesehen. Des Weiteren ist von der Gemeinde eine Querung im Bereich des Mauerstreifens gewünscht, eine Realisierbarkeit ist gegenwärtig aber noch nicht gesichert. Zwischen dem Gemeindegebiet und Lichtenrade sind keine neuen Verbindungsstraßen für den Autoverkehr vorgesehen. Hier sollen die vorhandenen Querungen dem Fußgänger- und Radfahrverkehr vorbehalten bleiben.



Abbildung 13 – Die Ziethener Straße im westlichen Bereich des Planungsgebiets

Die Dresdner Bahn, die im Moment als eingleisige S-Bahn-Trasse ausgeführt ist, soll zu einer ICE-tauglichen Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut werden. Neben den zwei neuen ICE-Gleisen bleibt auch nach dem Ausbau die S-Bahn-Trasse nur in eingleisiger Ausführung bestehen. Der zeitliche Realisierungsrahmen des Ausbaus der Dresdner Bahn ist bisher nicht genauer definiert, da aufgrund des laufenden Planfeststellungsverfahrens keine Aussagen über den Baubeginn bzw. die Fertigstellung der einzelnen Streckenabschnitte getätigt werden können.

Nördlich des Bahnübergangs Ziethener Straße sieht die Gemeinde lt. aktuellem FNP-Entwurf die Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes vor. Dieser Haltepunkt soll eine gute Anbindung der neu entstehenden Siedlungsflächen an das Schnellbahnnetz gewährleisten. Von hier aus käme der Reisende dann in 5 min zum S-Bahnhof Blankenfelde, in 15 min zum Bahnhof Südkreuz und in knapp einer halben Stunde zum Bahnhof Friedrichstraße.

Bezüglich der Ver- und Entsorgung ist festzuhalten, dass das Planungsgebiet aufgrund der umfassend erschlossenen Siedlungsbereiche in der unmittelbaren Umgebung ohne größeren technischen Aufwand an die vorhandenen Medien angeschlossen werden kann. Über die gebietsinterne Ausgestaltung der Versorgungsanlagen für Wasser, Energie und Telekommunikation sind die notwendigen Untersuchungen und Abstimmungen im weiteren Planverfahren vorzunehmen.



Abbildung 14 – Die Bahnüberführung an der Landesstraße L76



Abbildung 15 – Blick nach Osten: Rechts die L76 und das M4-Gebiet



Abbildung 17 – Die Berliner Straße, Blick Richtung Westen



Abbildung 18 – Berliner Straße, Blick Richtung Bahnübergang



Abbildung 19 – Blick von der Lichtenrader Straße in die Berliner Straße

Ökologie

Die in diesem Abschnitt vorgestellten Ergebnisse wurden teilweise dem Entwurf des Landschaftsplans der Gemeinde entnommen, welcher sich zusammen mit dem Flächennutzungsplan zum Zeitpunkt der Entstehung dieser Untersuchung im förmlichen Aufstellungsverfahren befand.

Wie bereits eingangs erwähnt, ist das Gebiet im westlichen und südlichen Bereich von Acker- bzw. Wiesenflächen geprägt. Im nordöstlichen Bereich befindet sich eine ca. 25 ha große Waldfläche, welche zusammen mit dem ehemaligen Grenzstreifen einen ausgedehnten Grünzug bildet. Am westlichen Rand der Waldfläche befindet sich ein naturbelassener Teich mit umgebenden Feldgehölzen. Dieser Bereich hat den Status eines geschützten Biotops gemäß BNatSchG.

Der Boden des Planungsgebietes besteht zum größten Teil aus Tieflehm und Sanden mit einem geringen Speicher-, Filter- und Puffervermögen. Das Gelände weist eine geringe Grundwasserneubildungsrate sowie eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf. Das Gebiet hat aufgrund seiner erheblichen Größe die wichtige Funktion eines Kaltluftentstehungsgebiets mit einem Frischluftverbund in westliche Richtung (etwa entlang der Trasse der neuen L76). Der im Planungsgebiet vorhandene Wald wird als Frischluftentstehungsgebiet eingestuft.

Auf das Gebiet wirken Schadstoffimmissionen ausgehend von der L76 und darüber hinaus Lärmimmissionen von der Bahntrasse. In geringerem Umfang wirken auf das Planungsgebiet auch Lärmimmissionen durch den Flugverkehr, jedoch wegen des Abstands zu den Hauptflugrouten in geringerem Umfang als in anderen Gemeindegebieten. Es wird des Weiteren deutlich, dass die Trassen der Bahn und der Bundesstraße B96 auf den Biotopverbund stark bis sehr stark trennend wirken.

Im zentralen Bereich des Planungsgebietes finden sich die Lebensräume geschützter Tierarten, die auf der Roten Liste gefährdeter Arten eingetragen sind. Hierbei handelt es sich um Amphibien im Bereich des Feuchtbiotops östlich der Bahntrasse und um Reptilien im Bereich nördlich der Ziethener Straße.

Das Planungsgebiet besitzt wie bereits im vorigen Absatz *Städtebauliche Rahmenbedingungen* erläutert eine bedeutende Erholungsfunktion für die Bewohner der umliegenden Siedlungsbereiche. Die Erholungseignung wird jedoch vor allem wegen der Beeinträchtigung durch die Bahntrasse nur als mäßig eingeschätzt. Der Naturraum ist durch zahlreiche angelegte oder „wild“ entstandene Wege auf vielfältige Weise erschließbar und erlebbar.

Zusammenfassend wird dem Planungsgebiet im Landschaftsplanentwurf insgesamt eine mäßige Qualitätsstufe bescheinigt. Dies bezieht sich auf die Eigenschaften Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes. Die Naturnähe des Gebietes wird aufgrund des geringen Vorkommens natürlicher Vegetation als nur gering eingeschätzt. Aufgrund der nur mittleren bis geringen Qualität der natürlichen Gegebenheiten werden Eingriffe in Natur und Landschaft auch als überwiegend ausgleichbar eingestuft. Eine Ausnahme bildet hierbei aufgrund der Nähe zu Biotop- und Waldflächen die Planfläche W10 im nördlichen Bereich.

Die nachfolgende Karte „Biotopbewertung“ aus dem aktuellen Entwurf für den Landschaftsplan der Gemeinde bietet einen Überblick über Art und Lage der im Planungsgebiet vorkommenden Naturflächen. Hierbei wird deutlich, dass die bewirtschafteten oder brach liegenden Ackerflächen, welche den überwiegenden Teil des Planungsgebietes bilden, einen geringen Biotopwert haben (gelbe Flächen). Den Wald- und Gehölzflächen im nördlichen Bereich wird ein hoher bis sehr hoher Biotopwert (dunkel- und mittelgrüne Flächen) bescheinigt.

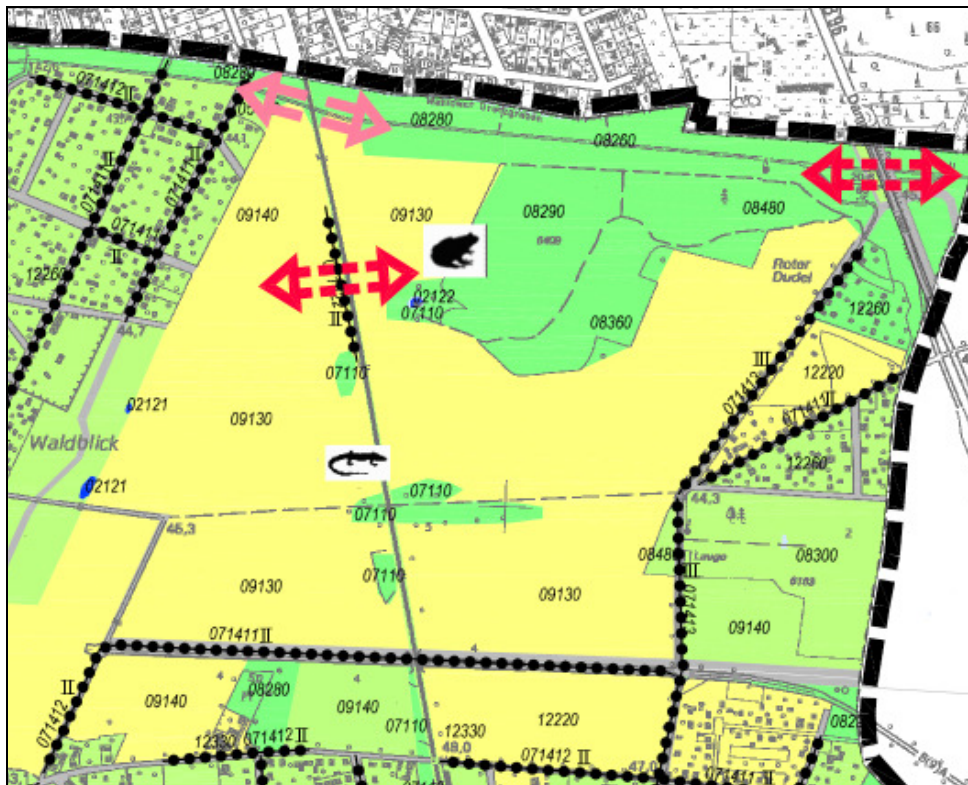


Abbildung 20 – Auszug aus dem Entwurf für den Landschaftsplan / Karte Biotopbewertung

Die folgenden Kennziffern der Karte *Abbildung 20* charakterisieren die im Planungsgebiet vorkommenden Biotopflächen. Es wird hierbei deutlich, dass sich der überwiegende Anteil der Biotope mit einer hohen Qualität im nördlichen Bereich des Planungsgebietes befindet. Dies sind in erster Linie die Wald- und Aufforstungsflächen, sowie das Biotop um das Kleingewässer östlich der Bahntrasse.

- 09130 : intensiv genutzte Äcker**
- 09140 : Ackerbrachen**
- 08480 : Kiefernforst**
- 08360 : Birkenforst**
- 08290 : naturnahe Laubwälder und Mischwälder mit heimischen Baumarten**
- 08260 : Aufforstungen**
- 08280 : Vorwälder**
- 071411: Allee (geschlossen)**
- 071412: Allee (mit Lücken)**
- 071413: Allee mit überwiegend nicht heimischen Arten**
- 07110 : Feldgehölze**
- 02121 : naturnahe Kleingewässer**

Die Abbildungen auf der folgenden Seite bieten einen kurzen Eindruck über die naturräumliche Gestalt einzelner Bereiche des Planungsgebietes. Hierbei wird vor allem deutlich, dass neben den das Landschaftsbild dominierenden Acker- und Wiesenflächen einzelne Wald- und Gehölzgruppen vorhanden sind, welche die ökologische Qualität des Planungsgebietes in Teilbereichen erheblich aufwerten.



Abbildung 21 – Östliche Acker- und Waldflächen, Blick in Richtung der Bahntrasse



Abbildung 22 – Die Ziethener Straße im Bereich des Bahnübergangs



Abbildung 23 – Flächen an der L76, Blick Richtung Roter Dudel



Abbildung 24 – Nord-östlicher Bereich des Planungsgebietes



Abbildung 25 – Ziethener Straße, Blick nach Osten



Abbildung 26 – Roter Dudel, Trebbiner Straße

W5-Gebiet

Das Gebiet gliedert sich in drei Bereiche mit Acker- bzw. Wiesenflächen im östlichen und westlichen Teil sowie einer Wald- und Gehölzfläche im mittleren Bereich. Die Ackerflächen und der überwiegende Teil der sonstigen Vegetation werden im Entwurf des Landschaftsplans mit einer mäßigen Qualität bewertet. Eine Ausnahme bildet hierbei eine Ansammlung von Maulbeerbäumen im Bereich des Schul-/Kitageländes. Aufgrund ihrer Anzahl und ihres Alters sind diese Bäume als kulturhistorische und ökologische Besonderheit einzustufen und bei künftigen Planungen verstärkt zu berücksichtigen.

Der Boden des Planungsgebietes besteht zum größten Teil aus Tieflehm und Sanden mit einem geringen Speicher-, Filter- und Puffervermögen. Das Gelände weist eine geringe Grundwasserneubildungsrate sowie eine geringe Empfindlichkeit gegenüber Schadstoffeinträgen auf. Das Planungsgebiet ist mit seinen Ackerbrachen im westlichen und östlichen Bereich Teil eines Kaltluftentstehungsgebiets, welches zum überwiegenden Teil aus den Freiflächen nördlich der L76 gebildet wird. Über einen Frischluftverbund in westliche Richtung (etwa entlang der Trasse der neuen L76) ist der stetige Luftaustausch in diesem Gebiet gewährleistet.

Auf das Gebiet wirken Schadstoff- und Lärmimmissionen ausgehend von der L76 und der Lichtenrader Straße. In geringerem Umfang wirken auf das Planungsgebiet des Weiteren Lärmimmissionen vom Bahn- und Flugverkehr, letztere jedoch wegen des Abstands zu den Hauptflugrouten in geringerem Umfang als in anderen Gemeindegebieten. Wegen der umgebenden und abgrenzenden Straßenwege und der daraus resultierenden Insellage des Gebietes bieten sich für eine Erholungsfunktion nur unzureichende Möglichkeiten.

Zusammenfassend wird dem Planungsgebiet, wie auch den Freiflächen nördlich der L76, im Landschaftsplanentwurf eine mäßige Qualitätsstufe bescheinigt. Dies bezieht sich auf die Eigenschaften Vielfalt, Eigenart und Schönheit des Landschaftsbildes. Die Naturnähe des Gebietes wird aufgrund des geringen Vorkommens natürlicher Vegetation als nur gering eingeschätzt. Aufgrund der nur mittleren bis geringen Qualität der natürlichen Gegebenheiten werden Eingriffe in Natur und Landschaft bei Erhalt der Gehölzflächen als ausgleichbar eingestuft.

Die in der folgenden Karte verzeichneten Kennziffern charakterisieren die im Planungsgebiet vorkommenden Biotopflächen.



Abbildung 27 – Auszug aus dem Entwurf für den Landschaftsplan / Karte Biotopbewertung

- 12330 : Gemeinbedarfsflächen (bebaut)**
- 09130 : intensiv genutzte Äcker**
- 09140 : Ackerbrachen**
- 08280 : Vorwälder**
- 071411: Allee (geschlossen)**
- 071412: Allee (mit Lücken)**
- 07110 : Feldgehölz**
- 05132 : Grünlandbrachen**

Die folgende Abbildungen bieten abschließend einen kurzen Eindruck über die naturräumliche Gestalt einzelner Bereiche des Planungsgebietes.



Abbildung 28 – Östlicher Bereich des Geländes – Blick in Richtung der Bahntrasse



Abbildung 29 – Westlicher Bereich des Geländes – Blick in Richtung der Lichtenrader Straße



Abbildung 30 – mittlerer Bereich des Gebietes



Abbildung 31 – Blick vom östlichen Bereich des Gebietes zur L76, die aufgrund ihrer Höhenlage in diesem Bereich räumlich zurücktritt



Abbildung 32 – Bereich des Kita-/Schulstandorts



Abbildung 33 – Blick vom westlichen Bereich des Gebietes über die L76 zum Gemeindeteil Waldblick

Öffentlichkeit und Rechtlich-Formales

Abschließend sollen die rechtlichen bzw. formalen Rahmenbedingungen betrachtet werden. Sie bilden neben den bisher untersuchten Kriterien einen wichtigen Rahmen bezüglich der weiteren Vorgehensweise und der Möglichkeiten bei den Planungen für das hier untersuchte Gebiet. Außerdem soll ein Blick darauf geworfen werden, welche öffentlichen und privaten Akteure in Bezug auf das Gebiet auftreten und berücksichtigt werden müssen.

Eigentümer

Im Planungsgebiet befinden sich 15 Flurstücke mit Größen zwischen ca. 8.000 und 109.000 m² in Besitz von privaten Eigentümern. Weitere Flurstücke, vor allem im Bereich der Wald- und Verkehrsflächen, gehören der Gemeinde, dem Land Brandenburg, der Bahn, dem Bund oder der BVVG.⁴ Im Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplans M12 gehören 9 Flurstücke mit Größen zwischen 75 und ca. 44.000 m² privaten Eigentümern in Einzel- oder Mehrheitsbesitz. Weitere Grundstücke, vor allem im mittleren Bereich und an den Verkehrsflächen, sind in Besitz der Gemeinde, des Landes Brandenburg oder der Bahn.

Öffentlichkeit / Aktive Gruppen

Vor allem im Gemeindeteil Waldblick bestehen gut organisierte Bürgergruppen bzw. Bürgervereine, welche ihre Standpunkte gegenüber öffentlichen und privaten Akteuren vertreten. Ein Themenschwerpunkt ist hierbei die Verkehrsproblematik, die zum Teil kontrovers diskutiert wird. Es wird dabei deutlich, dass ein heterogenes Meinungsbild vorhanden ist und die Themenschwerpunkte mit oftmals gegensätzlichen Ansichten diskutiert werden.

Planungsrecht und Baurecht

Die Flächen des Planungsgebiets werden zum überwiegenden Teil land- und forstwirtschaftlich genutzt. Das Gebiet ist demzufolge planungsrechtlich derzeit als Außenbereich gemäß § 35 BauGB zu beurteilen. Im südlichen Bereich des Gebietes verläuft die planfestgestellte Landesstraße L76. Diese wird in Kürze von der Anschlussstelle Lichtenrader Straße in Richtung Westen weitergeführt.

Für die das Gebiet durchquerende Bahntrasse befindet sich ein Planfeststellungsverfahren für den Ausbau als ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Durchführung. Es ist zu vermuten, dass mit der planmäßigen Inbetriebnahme des Flughafens BBI am 30. Oktober 2011 ein nachhaltiger Anlass entsteht, die bisher schleppend verlaufenden Planungen zum Ausbau der Dresdner Bahn zu beschleunigen und umzusetzen.

FNP und Landschaftsplan

Derzeit (Stand November 2009) befindet sich der erste Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan für das gesamte Gemeindegebiet im förmlichen Aufstellungsverfahren. Wesentliche Inhalte des FNP wurden inklusive Kartenausschnitt bereits in der Einleitung vorgestellt (siehe Seite 2). Inhalte des Landschaftsplans finden sich im vorigen Abschnitt *Ökologische Rahmenbedingungen*. Sobald der Flächennutzungsplan in seiner genehmigten Fassung vorliegt, obliegt es der Gemeinde, eigenständig Bebauungspläne daraus zu entwickeln. Der bisherige Weg über die untere Bauaufsichtsbehörde beim Landkreis als Genehmigungsbehörde entfällt. Die Gemeinde wird in ihrer hoheitlichen Eigenständigkeit bestärkt.

Der größte Teil der Flächen des W5-Gebiets sind wie erwähnt unbewirtschaftete Äcker und Waldflächen. Das Gebiet ist demzufolge planungsrechtlich derzeit überwiegend als Außenbereich gemäß § 35 BauGB einzustufen. Ausgenommen davon sind der Schulstandort im

⁴ Bodenverwertungs- und -verwaltungs GmbH für die Bundesländer Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen

mittleren Bereich sowie die Wohnbebauung an der Kreuzung Lichtenrader / Berliner Straße. Für die das Gebiet im Osten tangierende Bahntrasse befindet sich wie erwähnt ein Planfeststellungsverfahren zum Ausbau als ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecke in der Durchführung.

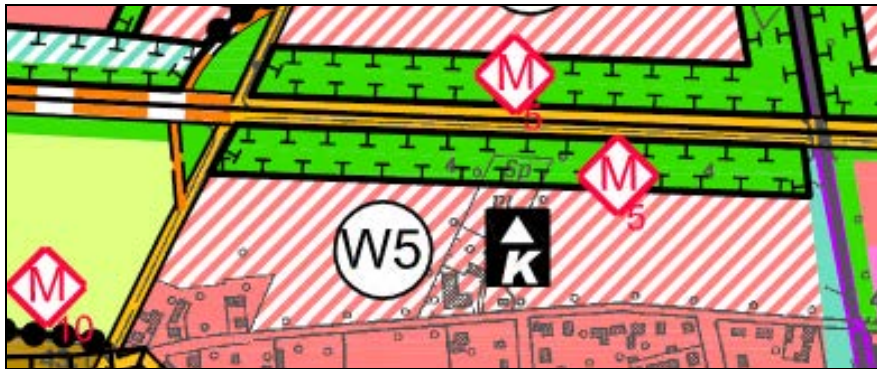


Abbildung 34 – Das Plangebiet im aktuellen Entwurf des FNP (Stand September 2009)

Landesplanung und Regionalplanung

Gemäß dem seit dem 01.02.2008 geltenden Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) ist in Bezug auf die Siedlungsentwicklung eine Neuausweisung von größeren Bauflächen nur in raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereichen zulässig. Der seit dem 15.05.2009 geltende Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) konkretisiert diese Siedlungsflächen in der Festlegungskarte 1, welche den so genannten Gestaltungsraum Siedlung ausweist. Hierbei wird insbesondere auf die Zulässigkeit der Neuausweisung von Wohnsiedlungsflächen hingewiesen. Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow ist mit dem hier untersuchten Planungsraum als Berliner Randgemeinde mit Schnellbahnanschluss Bestandteil dieses Bereichs.

Einen konkreteren Rahmen, der für das Planungsgebiet von Seiten der Landesplanung gebildet wird, kann dem Gemeinsamen Strukturkonzept (GSK) Flughafenumfeldentwicklung entnommen werden, welches auf die beiden genannten Landesentwicklungspläne abgestimmt ist. Hier wird das Planungsgebiet als Erweiterungsfläche für Wohnen 1. Priorität kategorisiert. Eine weiter detaillierte Variante, welche Möglichkeiten die Ausweisungen im GSK bietet, ist im Rahmen des regionalen Dialogforums Flughafenumfeldentwicklung erarbeitet worden. In der AG 3 Städtebauliche Rahmenplanung und Soziale Infrastruktur entstand ein städtebauliches Entwicklungskonzept für den Vertiefungsbereich Mahlow. Hier sind bereits grobe Anhaltspunkte gegeben, wie das Gebiet nach den derzeitigen landesplanerischen Maßgaben gestaltet und strukturiert werden könnte.

Die Inhalte und Aussagen aus den genannten landesplanerischen Regelungswerken werden derzeit in den *Regionalplan 2020* der Region Havelland-Fläming eingearbeitet, welcher sich momentan in der Aufstellungsphase befindet. Der vorige Regionalplan des Planungsraums Havelland-Fläming aus dem Jahre 1998 ist mit einer Entscheidung des OVG vom 09.10.2002 für nichtig erklärt worden und ist somit für die hiesigen Untersuchungen nicht von Belang.

Die folgende Übersicht soll das landesplanerische System, dessen Maßgaben für den hier untersuchten Planungsraum gelten, verdeutlichen:

LEPro 2007 § 5 Abs. 1: Die Siedlungsentwicklung soll auf Zentrale Orte und raumordnerisch festgelegte Siedlungsbereiche ausgerichtet werden.

LEP B-B Festlegung 4.5 (Z) Abs. 1 Punkt 2: Die Entwicklung von Siedlungsflächen, in denen auch Wohnnutzungen zulässig sein sollen (Wohnsiedlungsflächen), ist möglich im in der Festlegungskarte 1 festgelegten Gestaltungsraum Siedlung:

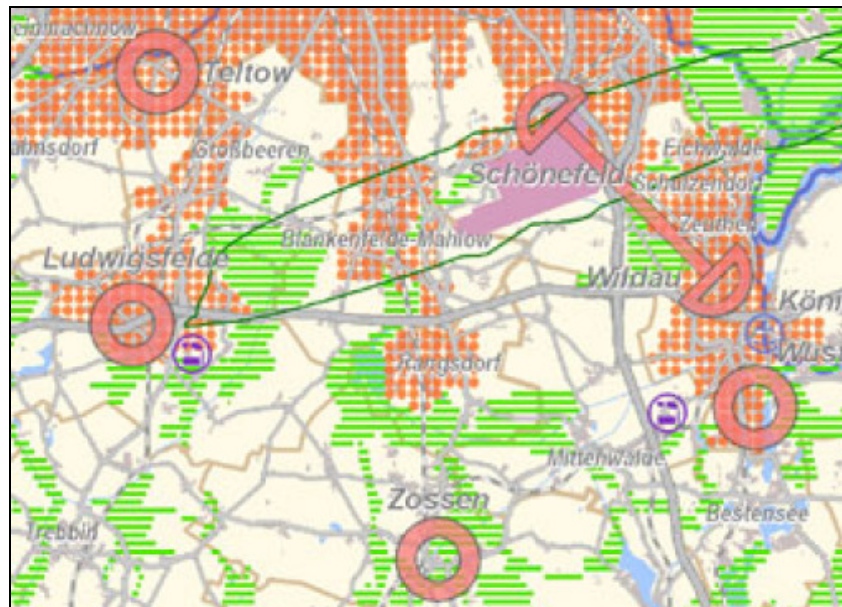


Abbildung 35 – Ausschnitt aus der Festlegungskarte 1 des LEP B-B

GSK: Ausweisung von Erweiterungsflächen für Wohnen 1. Priorität im so genannten engen Wirkbereich Flughafen BBI. Im Gemeindegebiet Mahlow-Nord sowie Dahlewitz-Bahnhofschlag (Flächen Orange):

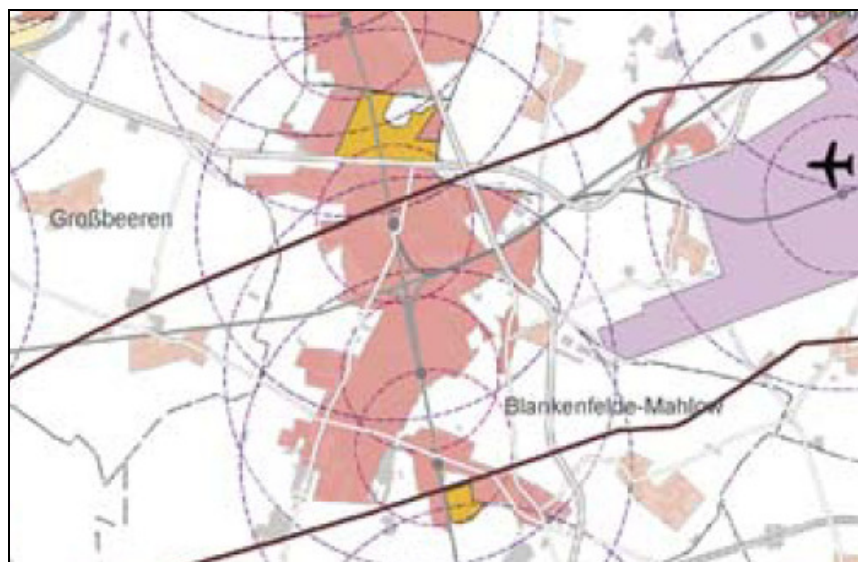


Abbildung 36 – Ausschnitt aus der Karte Wohnbauflächen des GSK

Dialogforum: AG 3 Städtebauliche Rahmenplanung und Soziale Infrastruktur: Erarbeitung städtebaulicher Entwicklungskonzepte für Vertiefungsbereiche, hier Mahlow-Nord:

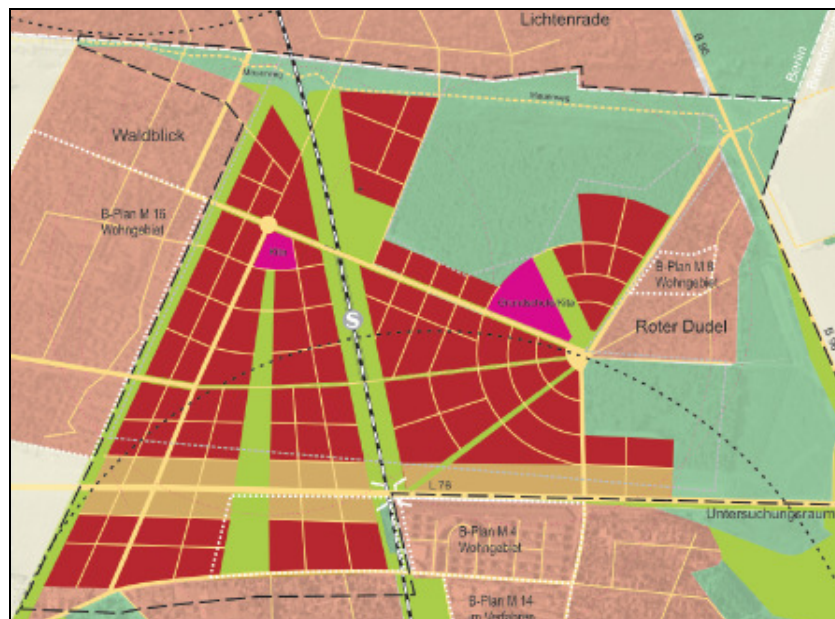


Abbildung 37 – Entwurf aus dem Dialogforum Flughafenumfeldentwicklung BBI

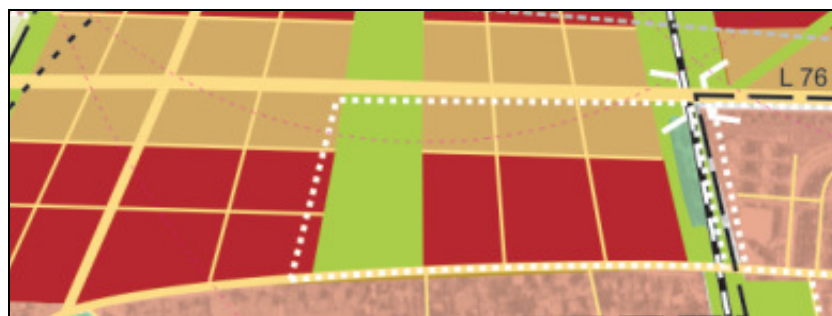


Abbildung 38 – Ausschnitt W5-Gebiet

LEP-FS: Das Planungsgebiet wird im Übrigen kaum von den Festlegungen des Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung (LEP FS) berührt. Das Gebiet liegt komplett außerhalb der Planungszone Siedlungsbeschränkungszone, und zum größten Teil außerhalb der Planungszone Bauhöhenbeschränkung. Nur ein sehr kleiner Bereich im nordwestlichen Teil ist von letzterer betroffen. Wegen der in diesem Bereich lt. FNP-Entwurf überwiegend vorgesehenen ökologischen Maßnahmen ist diese Einschränkung jedoch nicht von Belang. Zudem beträgt die maximal zulässige Bauhöhe hier 147 m über Normalhöhennull (N.H.N.). Unter Berücksichtigung der örtlichen Topografie würde dies eine maximal mögliche Gebäudehöhe von knapp über 100 m ergeben. Bei der für das Planungsgebiet vorgesehenen verhältnismäßig geringen Art und Maß der baulichen Nutzung kann diese Beschränkung somit auch aus diesem Grund unberücksichtigt bleiben.

Des Weiteren ist gemäß LEP-FS die Einrichtung einer Trasse für eine Flughafenzubringerbahn auf dem Gleis der Dresdner Bahn vor. Diesem Umstand ist bereits durch die Berücksichtigung der Planungen für die Dresdner Bahn Rechnung getragen.

Die Fläche des ehemaligen Bebauungsplans M12 bleibt von den Festlegungen des LEP FS ebenfalls zum größten Teil unberührt, lediglich die bereits vorgestellten und in bisherigen Planungen berücksichtigten Planungen zum Ausbau der Dresdner Bahn sind in Bezug auf das Gebiet von Belang.



Abbildung 39 – Ausschnitt aus dem LEP-FS: Violett – Trasse der Dresdner Bahn, Blau – Planungszone Bauhöhenbeschränkung, Grün – Planungszone Siedlungsbeschränkung

Weitere Planungen

Neben den genannten formalen Rahmenbedingungen gibt es weitere zu berücksichtigende Planungen. Diese sollen dieser Stelle nur kurz dargestellt werden. Detaillierte Untersuchungen müssen dann bei den weiteren Planungsschritten für die jeweiligen Teilgebiete durchgeführt werden.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum Ausbau der Dresdner Bahn ergeben sich weitere zu berücksichtigende Sachverhalte, die teilweise bereits im Abschnitt *Rahmenbedingungen Verkehr ausgeführt wurden*. So müssen zum Beispiel während der Ausbauphase Flächen als Bauplätze freigehalten werden. Des Weiteren ist davon auszugehen, dass von Seiten der Deutschen Bahn Maßnahmen für den ökologischen Ausgleich im direkten Umfeld der Bahnlinien, also im Planungsgebiet, durchgeführt werden.

Nicht abschließend geklärt ist des Weiteren, wie die Querungen der Dresdner Bahn konkret ausgestaltet werden sollen. Dies betrifft die Übergänge Ziethener Straße und Berliner Straße und darüber hinaus eine mögliche Querung im Bereich des Mauerwegs. Von Seiten der Bahn werden aus Kostengründen Minimalvarianten bevorzugt. Von Seiten der Gemeinde ist gewünscht, keine Verschlechterung gegenüber dem derzeitigen Status zu erreichen und in Bezug auf künftige Planungen Gestaltungsspielräume zu besitzen.

Derzeit arbeitet die Gemeindeverwaltung an einer Gesamtkonzeption zur Entwicklung der Rad-, Reit- und Wanderwege im Gemeindegebiet. Teil dieser Konzeption, als auch Teil regionaler Wegeplanungen, ist als Bestandteil des *Berliner Mauerwegs* der ehemalige Postenweg auf dem alten Grenzstreifen. Zum derzeitigen Zeitpunkt sind konkretere Planungen und Inhalte allerdings noch nicht ausgearbeitet.

Von der Gemeindeverwaltung wird des Weiteren ein Konzept zur Umsetzung von ökologischen Pflanzungs- und Erhaltungsmaßnahmen erarbeitet. Diese Maßnahmen sind auch in Teilbereichen des Planungsgebietes vorgesehen und müssen somit bei künftigen Planungen berücksichtigt werden.

W5-Gebiet

Im Zuge der Weiterführung der L76 in Richtung Westen kommt es zu einer Umgestaltung der Anschlussstelle an der Lichtenrader Straße. Der südliche Anschlussarm rückt dabei in westliche Richtung. Nach der Fertigstellung der L76 wird somit die südliche Lichtenrader Straße in ihrer Verkehrsbedeutung herabgestuft. Auf die neu entstehende Verkehrssituation in diesem Bereich sollte bei künftigen Planungen besonderes Augenmerk gelegt werden.

C BEWERTUNG

Im Folgenden soll anhand der im vorigen Kapitel *Rahmenbedingungen* zusammengefassten Informationen eine erste Bewertung der örtlichen Gegebenheiten vorgenommen werden. Orientierend an der Gliederung des vorigen Kapitels wird unter städtebaulichen, infrastrukturellen, verkehrstechnischen, ökologischen und formalen Gesichtspunkten eine erste Analyse der Untersuchungen innerhalb dieser einzelnen Felder vorgenommen. Diese Analyse bezieht sich dabei so wohl auf das Planungsgebiet selber, als auch auf die umliegenden Siedlungsbereiche. Am Ende des Kapitels werden die hier erläuterten Gegebenheiten noch einmal in einer Stärken-Schwächen-Tabelle anschaulich gegenüber gestellt.

Städtebauliche Potenziale - Überörtliche Betrachtung und Standortvergleich

Zunächst soll ein Blick auf die ausgewiesenen Baulandpotenziale für Wohnflächen im benachbarten Umland geworfen werden. Hierbei werden die Siedlungsbereiche in Betracht gezogen, welche im Rahmen des GSK für den Wohnungsneubau ausgewiesen wurden. Diese Siedlungsbereiche stehen in einem engen Bezug, da sich der erwartete Bevölkerungsanstieg in der Region in erster Linie auf diese Bereiche verteilen wird. Dabei kann in einem gewissen Umfang davon ausgegangen werden, dass diese Standorte in Konkurrenz zueinander stehen. Daher wird im folgenden Vergleich ein kurzer Abgleich mit dem hier untersuchten Planungsgebiet Mahlow-Nord vorgenommen, um zu erfassen, wie sich das Planungsgebiet im Vergleich zu den umliegenden Siedlungsbereichen einordnen lässt.

Gemeinde Schönefeld: Hier wurden im GSK großflächige Siedlungsflächen für Wohnbau ausgewiesen. Diese haben wie das Planungsgebiet Mahlow-Nord ebenfalls den Status *Erweiterungsfläche für Wohnen 1. Priorität*. Hintergrund ist dabei das prognostizierte Anwachsen der Bevölkerungszahl von jetzt ca. 13.000 auf bis zu 35.000⁵. Größere Baugebiete sind vor allem nördlich des jetzigen Fernbahnhofs vorgesehen. Es handelt sich hierbei überwiegend um Geschosswohnungsbau, welcher der Gemeinde zusammen mit den Misch- und Gewerbegebieten künftig eine städtische Prägung geben wird. Des Weiteren werden auf dem Gemeindegebiet Wohnbauflächen in der Gemarkung Großziethen ausgewiesen. Diese haben ebenfalls den Status *Erweiterungsfläche für Wohnen 1. Priorität* und sind wie Mahlow-Nord für Gartenbezogenes Wohnen vorgesehen. Wegen der günstigen Lage zwischen dem Berliner Stadtgebiet und dem Flughafen BBI, stellen diese Flächen einen ähnlich zu bewertenden Wohnstandort dar, wie der Bereich Mahlow-Nord. Weitere kleinere Flächen für Wohnungsneubau befinden sich auf dem Schönefelder Gemeindegebiet in den Ortsteilen Rotberg (Einfamilienhausbebauung / Neubau) und der Siedlung Waltersdorf (Nachverdichtung).

Großbeeren: Hier sind im Rahmen des GSK ebenfalls *Erweiterungsflächen für Wohnen 1. Priorität* ausgewiesen, auf denen Gartenbezogenes Wohnen verwirklicht werden soll. Diese befinden sich ebenfalls in sehr verkehrsgünstiger Lage an der Trasse der Anhalter Bahn und in Nähe der Landesstraße L76 und der Bundesstraße B101.

Schulzendorf: Auch hier sind *Erweiterungsflächen für Wohnen 1. Priorität* ausgewiesen, auf denen Gartenbezogenes Wohnen umgesetzt werden soll. Durch die Nähe zum Autobahnknoten Schönefelder Kreuz, dem Flughafen BBI, sowie dem S-Bahn-Netz besitzen diese Flächen ebenfalls eine hohe Standortqualität.

Des Weiteren sind im südlichen Berliner Raum, in den Bezirken Neukölln und Treptow-Köpenick GSK-Flächen für den Wohnbau in größerem Umfang zugewiesen. Hierbei handelt es sich zum großen Teil um Nachverdichtungsflächen, beispielsweise in Berlin-Adlershof oder im südlichen Bereich Neuköllns. Vor dem Hintergrund, dass der Bezirk Treptow-

⁵ Planungsatlas FU-BBI, Potsdam 2008

Köpenick den dritthöchsten Zuwachs an Neubauwohnungen in Berlin hat⁶, ist davon auszugehen, dass dieser Standort auch in Zukunft für neue Bewohner attraktiv sein wird.

Es zeigt sich, dass trotz der verhältnismäßig großen Neuausweisung von Wohnbauflächen in der südlichen Berliner Umlandregion das Gebiet Mahlow-Nord attraktive Eigenschaften aufweist, die sich gegenüber Flächen in anderen Gemeinden als vorteilhaft erweisen. In Mahlow-Nord sind Berlinnahe Erweiterungsflächen für Wohnen 1. Priorität ausgewiesen und der Bereich verfügt unter diesen Flächen über die beste Verkehrsanbindung. Diese könnte durch die Einrichtung des geplanten S-Bahnhaltepunktes sogar noch weiter verbessert werden. Die gute verkehrliche Anbindung verschafft dem Planungsgebiet mit seiner Lage zwischen der Landeshauptstadt Potsdam, dem Berliner Stadtzentrum und dem Flughafen BBI einen sehr hohen Standortvorteil gegenüber anderen Neuausweisungsflächen.

Als Fazit kann somit festgehalten werden, dass Mahlow-Nord als Wohnstandort eine hohe Standortqualität besitzt, geht man von einer Konkurrenzsituation unter den im Rahmen des GSK neu ausgewiesenen Siedlungsflächen aus.

Städtebauliche Potenziale - Örtliche Betrachtung

Im Folgenden werden nun die Nutzungsmöglichkeiten des direkten Umfelds des Planungsgebietes in Hinsicht auf Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der vorhandenen Nachverdichtungspotenziale aufgezeigt. Hierbei ergeben sich fünf zu betrachtende Bereiche und zwar die Gemeindeteile Waldblick und Roter-Dudel, der Mahlower Bereich zwischen der Landesstraße L76 und dem Beginn der Siedlungsbeschränkungszone, Mahlow-Dorf, sowie ferner der südliche Bereich Berlin-Lichtenrades.

Waldblick: Hier finden sich in erster Linie Nachverdichtungspotenziale durch freie Grundstücke bzw. teilbare Grundstücke (Groberfassung ca. 40 Bauflächen). Eine Bebaubarkeit ist dabei nach § 34 BauGB möglich, in diesem Bereich in der Form von Einfamilien- bzw. Doppelhäusern mit einer GRZ von ca. 0,3 und einer GFZ von etwa 0,6. Des Weiteren bieten zwei größere Flächen in diesem Bereich Bauflächenpotenziale. Hierbei handelt es sich um die W3-Fläche (FNP) an der Marienfelder / Ziethener Straße, sowie das gemeindeeigene Flurstück 461/2.

Roter Dudel: Hier finden sich in geringem Umfang Nachverdichtungspotenziale durch freie Grundstücke bzw. teilbare Grundstücke (Groberfassung ca. 10 Bauflächen). Eine Bebaubarkeit ist dabei ebenfalls nach § 34 BauGB nach Art und Maß wie im Gemeindeteil Waldblick möglich.

Siedlungsbereich Mahlow: Nachverdichtungspotenziale finden sich hier ebenfalls durch freie Grundstücke bzw. teilbare Grundstücke (Groberfassung ca. 40 bis 50 Bauflächen). Eine Bebaubarkeit ist hier ebenfalls nach § 34 BauGB möglich. Darüber hinaus bietet die Fläche des ehemaligen Bebauungsplan M12 Potenzial für eine Bebauung im größeren Umfang.

Mahlow-Dorf: Die Nachverdichtungspotenziale im ehemaligen Dorf Mahlow sind zum größten Teil aufgebraucht. Es existieren jedoch Voranfragen zur Bebaubarkeit größerer Freiflächen in Dorfrandlage. Insgesamt würden diese Flächen Raum für ca. 30 bis 40 Bauplätze bieten.

Berlin-Lichtenrade: Das Gebiet zwischen Gemeindegrenze und dem S-Bahnhof Lichtenrade ist aufgrund der historischen Gegebenheiten verhältnismäßig dicht bebaut. Nachverdichtungspotenziale sind daher nur noch in geringem Maße vorhanden. Auch hier richtet sich eine Bebaubarkeit auf freien Grundstücken bzw. teilbaren Grundstücken nach § 34 BauGB. Den Bereich prägen zum Teil ältere Einfamilien bzw. Mehrfamilienhäuser.

⁶ Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Pressemitteilung Nr. 156 vom 19.05.2009; Potsdam 2009

Insgesamt befinden sich somit – grob erfasst - etwa **130 bis 150** Baulücken bzw. -flächen im untersuchten Gemeindegebiet. Diese würde vor dem Hintergrund der üblichen Haushaltsgrößen Wohnraum für etwa 260 bis 300 Einwohner bieten.

Für das Planungsgebiet ergeben sich aus den oben zusammengefassten Untersuchungen folgende erste Schlussfolgerungen bezüglich der Flächennachfrage, der Bebaubarkeit und zur möglichen städtebaulichen Gestaltung:

Die Gesamtgröße des Planungsgebietes beträgt gemäß den Angaben im Entwurf für den Flächennutzungsplan ca. 70 ha (inkl. W5-Gebiet). Abzüglich eines theoretisch angenommenen Flächenabzugs für die Erschließung, öffentliche Grünflächen, Ausgleichsmaßnahmen und sonstige Einrichtungen in Höhe von 25 bis 30 Prozent ergäbe sich eine Nettobaupfläche von etwa 50 bis 55 ha⁷. Dies ist die Fläche, die parzelliert und bebaut werden kann. Hierbei muss allerdings berücksichtigt werden, dass neben diesem Flächenabzug weitere Flächen, etwa für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur oder gewerbliche Einrichtungen, abgezogen werden müssen. Die Anzahl der auf der Nettobaupfläche zu verteilenden Wohneinheiten hängt wesentlich von der Art und Dichte der Bebauung ab, die künftig diesen Bereich prägen wird.

Für das Planungsgebiet ist gemäß gemeindlichem Leitbild und dem im Rahmen des Dialogforums entwickelten Entwicklungskonzepts die Errichtung von Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser auf Grundstücken mit Größen zwischen 200 und 600 m² vorgesehen. Dies spiegelt auch den Trend wieder, dass die Errichtung von Mehrfamilienhäusern in Stadtumlandgemeinden nur noch in sehr geringen Umfang stattfindet. Aus städtebaulichen Gründen ist die Errichtung von Mehrfamilienhäusern im Planungsgebiet in einem zurückhaltenden Maßstab – etwa in Form von Stadtvillen mit 4 bis 6 Wohneinheiten – in Teilen möglicherweise sinnvoll. Aus diesem Grund sollen sie bei der folgenden Berechnung ebenfalls berücksichtigt werden.

Die folgende Beispielrechnung soll nun einen Überblick darüber geben, welchen Größenumfang eine Bebauung im Planungsgebiet bei unterschiedlichem Art und Maß der Bebauung haben könnte. Angesetzt ist jeweils eine Nettobaupfläche von 55 ha.

Variante 1 / verhältnismäßig dichte Bebauung:

50 % Einfamilienhäuser (Ø Grundstücksgröße 600 m ²)	→ ca. 460
20 % Doppelhäuser (Ø Grundstücksgröße 350 m ²)	→ ca. 310
20 % Reihenhäuser (Ø Grundstücksgröße 200 m ²)	→ ca. 550
10 % Mehrfamilienhäuser mit durchschnittlich 5 Wohneinheiten (Ø Grundstücksgröße 1000 m ²)	→ ca. 275 Wohnungen
Gesamtzahl der Wohneinheiten	→ ca. 1600 (ca. 3200 Bewohner)

Variante 2 / aufgelockerte Bebauung mit einzelnen Dichtekernen:

60 % Einfamilienhäuser	→ ca. 550
20 % Doppelhäuser	→ ca. 310
10 % Reihenhäuser	→ ca. 275
10 % Mehrfamilienhäuser	→ ca. 275
Gesamtzahl der Wohneinheiten	→ ca. 1360 (ca. 2700 Bewohner)

⁷ Das Entwicklungskonzept des Dialogforums geht von einer Nettobaupfläche von 58,1 ha aus, bewegt sich somit in einer ähnlichen Größenordnung.

Variante 3 / sehr aufgelockerte Bebauung ohne Mehrfamilienhäuser:

70 % Einfamilienhäuser → ca. 640

20 % Doppelhäuser → ca. 310

10 % Reihenhäuser → ca. 275

Gesamtzahl der Wohneinheiten → **ca. 1230** (ca. 2500 Bewohner)

Der Teilbereich der W5-Fläche, das Gebiet des ehemaligen Bebauungsplans M12, ist im obigen Berechnungsbeispiel enthalten, soll jedoch an dieser Stelle noch einmal gesondert betrachtet werden. Es ergeben sich die im Folgenden aufgeführten Werte, der Endwert ist im obigen Rechenbeispiel bereits enthalten. Als Beispiel seien die Richtwerte der Variante 3 herangezogen, da die Errichtung von Mehrfamilienhäusern in diesem Bereich aus städtebaulichen Gründen nur in sehr begrenztem Umfang vorstellbar erscheint.

Variante W5-Gebiet / aufgelockerte Bebauung / Nettobaufläche ca. 55.000m²:

70 % Einfamilienhäuser → ca. 60

20 % Doppelhäuser → ca. 30

10 % Reihenhäuser → ca. 30

Gesamtzahl der Wohneinheiten → **ca. 120** (ca. 250 Bewohner)

Die Beispielrechnung zeigt im Gesamtergebnis, dass im Bereich des Planungsgebietes je nach Art und Maß der baulichen Nutzung ca. 1200 bis 1600 Wohneinheiten untergebracht werden könnten. Gemäß der im FNP-Entwurf angesetzten durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,0 Personen pro Haushalt böte das Planungsgebiet somit Platz für 2500 bis 3200 Einwohner. Somit könnte ein wesentlicher Teil des prognostizierten Bevölkerungszuwachses von ca. 4000 bis 5000 Einwohnern abgefangen werden.

Zusammen mit den Gemeindeteilen Waldblick (ca. 1450 Einwohner) und Roter Dudel (ca. 450 Einwohner) und den im weiteren Umfeld vorhandenen Baulückenpotenzialen (ca. 100 Bewohner) ergibt sich somit für den betrachteten Gesamttraum im Endeffekt eine Einwohnerzahl von ca. **4500 bis 5200** Bewohnern.

Da der prognostizierte Bevölkerungszuwachs in seiner Dynamik nicht vorhergesehen werden kann, sind Aussagen darüber, ob und wann die Flächen des Planungsgebiets vollständig in Anspruch genommen werden schwer zu tätigen. Daher muss ein Rahmenkonzept für das Gebiet berücksichtigen, dass sich jeweils verschiedene Voraussetzungen ergeben können, etwa eine sehr hohe oder auch eine sehr schwache Nachfrage nach Bauflächen.

Es erscheint daher sinnvoll, ein **Stufenkonzept** zu entwickeln, welches es ermöglicht, ein jeweils bedarfsgerechtes Vorgehen zu ermöglichen. Dies ermöglicht dann Schritt für Schritt Planungsschritte durchzuführen, welche sich an den jeweils herrschenden Nachfragebedingungen orientieren und dabei den Gesamtrahmen berücksichtigen. Eine mögliche Vorgehensweise in Entwicklungsetappen ist im Kapitel *Folgerungen* aufgezeigt.

Soziale Infrastruktur

Zum Teil besteht im direkten Umfeld eine Unterversorgung mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, beispielsweise mit Spielplätzen. Bei einer Überplanung der Bauflächen in Mahlow-Nord würde sich diese Unterversorgung somit in bestimmten Bereichen weiter verschärfen. Somit sollte bedacht werden, dass die neu zu schaffenden Infrastruktureinrichtungen zum einen den Neubedarf decken und auch die Unterversorgung der bestehenden Siedlungsbereiche abbauen.

Des Weiteren ist darüber hinaus zu beachten, dass im Bereich der Siedlungsbeschränkungszone künftig der Ausbau bzw. Neubau von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur aufgrund der Verlärmungsproblematik kritisch bewertet werden muss. Durch die Lage außerhalb der Siedlungsbeschränkungszone bietet das Planungsgebiet die Möglichkeit, Ersatzeinrichtungen unterzubringen. Somit sollte bei künftigen Planungen auch vorgesehen werden, Infrastruktureinrichtungen unterzubringen, welche weniger auf den Gebiets- als vielmehr auf den Gemeindebedarf ausgerichtet sind.

W5-Gebiet

Im zentralen Bereich des Gebietes wird derzeit ein Schul- und KITA-Standort entwickelt und ausgebaut. Diese Einrichtung hat wegen ihrer Ausrichtung mit einem kirchlichen Träger einen größeren Einzugsbereich als das direkte Umfeld. Durch die Nähe zum Mahlower Zentrum und zum Schul- und KITA-Standort Berliner Straße / Herbert-Tschäpe-Straße kann der sich leicht erhöhende Bedarf bei einer Neuüberplanung des Gebietes gedeckt werden.

Verkehr und technische Infrastruktur

Das Thema Verkehr und hierbei in erster Linie der Autoverkehr wird in den Gemeindeteilen Waldblick und Roter Dudel seit langem kontrovers diskutiert und verfolgt. Das Problem ist hierbei, dass neben der Bundesstraße B96 die Arcostraße und Keplerstraße in Waldblick die einzigen Straßenverbindungen nach Berlin darstellen. Die daraus resultierende Verkehrsbelastung wird von den meisten Bewohnern als zu hoch für ein Wohngebiet empfunden. Mit der Neuausweisung von Bauflächen ist eine weitere Verschärfung der Verkehrsbelastung zu erwarten. Es gilt also im Rahmen der Planungen für Mahlow-Nord in Bezug auf die Verkehrsproblematik das Hauptaugenmerk auf eine möglichst verträgliche Lösung zu legen.

Eine mögliche Lösung zur Entlastung der Arco- und Keplerstraße wäre etwa eine Neueröffnung über die verlängerte Lichtenrader Straße, worüber der Verkehr über die Hubertusstraße oder den Bereich des ehemaligen Mauerstreifen abgeleitet werden könnte. Letztlich gilt hierbei allerdings zu bedenken, dass der Verkehr dadurch jedoch nicht eingedämmt, sondern lediglich verlagert wird. Was eine Entlastung für den Waldblick bedeutet, könnte eine zusätzliche Belastung für den südlichen Bereich Lichtenrades und die Anwohner der neu bebauten Flächen in Mahlow-Nord werden.

Auch im östlichen Bereich des Planungsgebietes müssen Vor- und Nachteile verschiedener Varianten der Verkehrserschließung gut abgewogen und ausgearbeitet werden. Die Trebbiner Straße als direkte Verbindung zwischen der B96 und der L76 sowie dem Mahlower Zentrum unterliegt bereits jetzt einer von den Anwohnern als übermäßig hoch empfundenen Belastung aufgrund von Durchgangsverkehr. Diese Situation würde sich durch die Neuausweisung von Bauflächen in diesem Bereich mit Sicherheit verschärfen.

Vor dem Hintergrund der Verkehrsproblematik wird die Wichtigkeit der Einrichtung des projizierten S-Bahn-Haltepunkts nördlich der Ziethener Straße deutlich. Dieser könnte erheblich zu einer Verkehrsentslastung beitragen, da die S-Bahn als schnelles und zuverlässiges Verkehrsmittel anerkannt ist, das von vielen Pendlern dem Auto vorgezogen wird. Gerade vor dem Hintergrund einer nachhaltigen, ökologisch vertretbaren Stadtentwicklung ist ein solcher

Anschluss an das ÖPNV-Netz von großer Bedeutung. Eine reine Abhängigkeit der neuen Bewohner des Planungsgebietes vom Kfz entspräche in keiner Weise zeitgemäßen ökologischen und ökonomischen Entwicklungen und Bedingungen. Es gilt also die Prämisse, diesen Haltepunkt bedarfsgerecht zu entwickeln. Dabei sollte der Bahnhof umfassend in das vorhandene gemeindliche Bus- sowie Radwegenetz integriert werden.

W5-Fläche

Die Berliner Straße, die das Gebiet im Süden begrenzt, unterliegt momentan einer eher geringen Verkehrsbelastung, da ein Großteil des Orts- und Durchgangsverkehrs über den bereits fertig gestellten Teil der L76 abgeführt wird. Es ist davon auszugehen, dass diese Situation auch nach der geplanten Weiterführung der L76 in Richtung Westen ähnlich fortbestehen wird. Ebenso ist von einem Rückgang der Verkehrsbelastung im Bereich der Lichtenrader Straße auszugehen, da der gesamte überörtliche Verkehr dann über die L76 geleitet wird. Vor dem Hintergrund dieser veränderten Verkehrssituation ist bei einer Überplanung des W5-Gebietes die äußere und innere Erschließung zu betrachten und angepasst zu konzipieren. Eine Neuordnung für den Kreuzungsbereich Lichtenrader-, Berliner-, Mahlower- und Dorfstraße erscheint dann zweckmäßig.

Bei künftigen Planungen sollte des Weiteren auch geprüft werden, wie man das W5-Gebiet mit den nördlich der L76 gelegenen Neubauplächen in einen städtebaulichen-funktionalen und folglich auch verkehrlichen Bezug setzen kann. Aufgrund der trennenden Wirkung der L76 erscheint dies an dieser Stelle als ein schwer umzusetzendes Vorhaben. Es ergeben sich jedoch vor dem Hintergrund der örtlichen Bedingungen Möglichkeiten, die eine nähere Untersuchung rechtfertigen könnten. So bietet zum Beispiel die vorhandene Eisenbahnbrücke aufgrund ihrer Ausmaße und Einbindung in die Topografie die Möglichkeit, durch den Bau eines Fußgängersteiges eine Wegeverbindung zwischen dem südlichen Gemeindegebiet und Mahlow-Nord einzurichten.

Ökologie

Bei künftigen Planungen gilt es die ökologisch wertvollen Bereiche zu schützen und ggf. durch entsprechende Maßnahmen zu erweitern bzw. auszuweiten. Ein funktionierendes ökologisches Umfeld steigert zugleich die Attraktivität des Planungsgebietes mit seinem gartenbezogenen Wohncharakter.

Als besonders wertvolle ökologische Fläche sind der ehemalige Mauerstreifen und das angrenzende Hasensteig-Wäldchen zu betrachten. Dieser Bereich bietet schon jetzt eine wichtige Funktion als Erholungsstätte für die Bewohner der umliegenden Siedlungsbereiche. Des Weiteren ist der Bereich als wichtiger Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten zu schützen. Durch die Einbindung in das gemeindliche Rad-, Reit- und Fußwegenetz sowie durch die Durchführung von Maßnahmen für den ökologischen Ausgleich im Zusammenhang mit der Neubebauung großer Teile des Planungsgebietes erscheint die Umsetzung solcher Schritte realistisch.

Vor dem Hintergrund der Stärkung und des Ausbaus der Grünzonen auf dem Mauerstreifen und im Hasensteig-Wald als ökologischer Schwerpunkt, gilt es bei der Ausweisung von Bauflächen im W10-Bereich besondere Sorgfalt bei der Planung zu zeigen. Möglicherweise ist es in der Gesamtbetrachtung zweckmäßiger, diese Fläche zu einem Großteil ebenfalls für Maßnahmen des ökologischen Ausgleichs vorzuhalten. Aufgrund der inselartigen Lage der Fläche erscheint die Durchführung von Erschließungsmaßnahmen als verhältnismäßig aufwändig. Die Beteiligten am Planungsprozess sollten sich also positionieren, ob die W10-Fläche in den Gesamtgrünzug Mauerstreifen / Hasenstig-Wald eingegliedert oder in die neu entstehenden Bauflächen im südlichen Bereich (W9-Fläche) eingebunden wird. In jedem Fall erscheint es als sinnvoll, die W10-Fläche als Reservefläche zu betrachten, die erst dann für

eine Bebauung vorgesehen wird, wenn sämtliche sonstige Flächen in Mahlow-Nord nachgefragt worden sind.

Des Weiteren gilt es die sonstigen Grünzüge und Grünbereiche im Gebiet zu erhalten und zu stärken. Dies sind insbesondere die Bereiche entlang der Bahntrasse sowie der Landesstraße L76. Sie haben neben ihrem ökologischen Wert gleichzeitig eine wichtige Funktion als Puffer zum Schutz vor Lärm- und Schadstoffimmissionen zwischen den Verkehrsstrassen und der neu entstehenden Bebauung. Daneben gibt es weitere ökologisch wertvolle Bereiche im Planungsgebiet, die auch künftig als Grüninseln bzw. Grünverbindungen innerhalb der Neubebauung erhalten werden sollten, z.B. im Verlauf der Ziethener Straße.

Die vorhandenen Verkehrsstrassen werfen die Frage nach Art und Umfang der Einrichtung von aktiven Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen auf. Diese Maßnahmen entlang der Bahn und der L76 sind wegen der Nähe zur künftigen Wohnbebauung mit Sicherheit unverzichtbar. Es sollte daher bei künftigen Planungen bedacht werden, wie und durch wen solche Maßnahmen, z. B. Lärmschutzwände, ausgestaltet und umgesetzt werden können.

W5-Gebiet

Die im vorigen Absatz enthaltenen Erläuterungen bzgl. der Einrichtung von aktiven und passiven Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Schadstoffen gelten im Besonderen für das Gebiet des ehemaligen Bebauungsplans M12. Durch die direkte Lage an der Bahntrasse und der L76 kommt man bei künftigen baulichen Maßnahmen in Zukunft ohne diese Schutzeinrichtungen nicht aus. Hierbei ist es von Vorteil, dass entlang der Bahntrasse bereits ein breiter, lärmindernder Grünstreifen vorhanden ist. Des Weiteren ist im Zuge des Ausbaus der Bahntrasse für diesen Bereich die Errichtung einer Lärmschutzwand vorgesehen. Es gilt somit das Augenmerk verstärkt auf Schutzmaßnahmen entlang der Landesstraße L76 zu legen.

Bereits erwähnt wurde, dass sich im mittleren Bereich des W5-Gebietes ein ökologisch wertvoller Bereich mit Maulbeerbäumen und einer Gehölzfläche befinden. Die Beibehaltung dieses Grüns im mittleren Gebietsbereich sollte Maßgabe sein, da dadurch das Gebiet auch bei einer Bebauung einen grünen Charakter behält. Das Gleiche gilt für die alleearartige Baumreihe entlang der Berliner Straße. Sie gibt dem Gebiet ebenfalls eine besondere Note und kann in städtebaulicher und ökologischer Hinsicht als stark aufwertender Faktor betrachtet werden.

Öffentlichkeit und Rechtlich-Formales

Im nördlichen Mahlower Siedlungsbereich besteht wie im Kapitel *Rahmenbedingungen* erläutert eine aktive Bürgerschaft, die ihre Interessen gegenüber öffentlichen und privaten Akteuren engagiert vertritt. Zahlreiche Einzelakteure sowie in Vereinen organisierte Bürgergruppen machen bereits seit längerer Zeit auf ihre Interessen und Anliegen aufmerksam. Diese Gruppen vertreten dabei in einigen Punkten grundsätzlich gegensätzliche Interessen und Meinungen, es herrscht also ein sehr heterogenes Meinungsbild. Dieser Umstand erfordert bei der Planung, möglichst ausgleichende und kompromissorientierte Lösungen zu erzielen.

Da ein Projekt wie die Überplanung des hier untersuchten Bereiches von großer Tragweite für die Gemeinde und deren Umland ist, gilt es die betroffenen und interessierten Bürger bei allen Planungsschritten möglichst umfassend einzubeziehen und zu beteiligen. Ohne diese Beteiligung kann für ein solches städtebauliches Projekt eine breite Bürgerakzeptanz nicht erreicht werden.

Bereits in den ersten Planungsphasen sollten daher die Standpunkte der verschiedenen Interessengruppen berücksichtigt werden. Die Arbeitsergebnisse der Verwaltung und jeweiliger Arbeitsgruppen sollten regelmäßig einer breiteren Öffentlichkeit vorgestellt werden und kritische Anmerkungen und Anregungen in den Planungsprozess einfließen. Wichtig ist hierbei auch eine Einbeziehung von Interessengruppen außerhalb des Gemeindegebiets, etwa auf der Berliner Seite.

Ein kontrovers diskutiertes Thema im Bereich Mahlow-Nord ist wie erwähnt die Verkehrsproblematik, vor allem im Bereich Waldblick. Es gilt somit der Leitgedanke, dass zur Berücksichtigung der Anwohnerinteressen bei der Entwicklung von Ideen und Konzepten in diesem Sektor eine besonders gut funktionierende Abstimmung zwischen Planern und Betroffenen stattfindet.

Ein weiteres Augenmerk sollte verstärkt auf die Eigentumsverhältnisse gelegt werden. Dies ist zum einen von großer Bedeutung, da die Eigentümer der Grundstücke im Planungsgebiet als Teil der privaten Öffentlichkeit ihre Interessen vertreten wissen möchten. Zum anderen klärt sich über die Eigentumsproblematik auch, auf welche Art und Weise Baulandentwicklung durchgeführt werden kann. Bei einem koordinierten Vorgehen können die Beteiligten, z. B. Gemeinde und Eigentümer, tragfähige Lösungen erreichen, welche eine Baulandentwicklung ermöglichen.

W5-Gebiet

Die Problematik wird im Fall des W5-Gebietes detailliert deutlich. Hier sind durch die Planungen in der Vergangenheit durch Eintragungen in die Grundbücher komplexe Eigentumsverhältnisse entstanden. Zudem bestehen von Seiten einiger Eigentümer Vorbehalte gegen eine von der Gemeinde gesteuerte Baulandentwicklung. Es ist in diesem Fall also ein durchdachtes und von allen Seiten akzeptiertes Modell der Baulandentwicklung zu suchen. Hierfür ist eine enge Koordination zwischen der Gemeinde und den Eigentümern notwendig. Des Weiteren gilt es geeignete formale Möglichkeiten zu nutzen, welche eine ökonomische Baulandentwicklung ermöglichen, etwa die Durchführung von Bodenordnungsmaßnahmen im Zuge eines Umlegungsverfahrens.

Ebenso gilt es auch in diesem Bereich die Anwohnerinteressen zu berücksichtigen. Vor allem die alteingesessenen Bewohner der Siedlung südlich der Berliner Straße sind hierbei bei den künftigen Planungsschritten umfassend und rechtzeitig zu beteiligen. Hauptschwierigkeit ist hier wiederum eine sich verschärfende Verkehrsproblematik, die von alteingesessenen Anwohnern befürchtet wird.

Stärken und Schwächen

In der folgenden Übersicht sind abschließend die Vor- und Nachteile als Zusammenfassung der bisher getätigten Untersuchungen gegenübergestellt.

Stärken:

- + Hoher Standortvorteil gegenüber anderen Neuausweisungsflächen in der Region
- + Gute Einbindungsmöglichkeiten in die vorhandene Siedlungsstruktur
- + Vielfältige Möglichkeiten der städtebaulichen Gestaltung (Art, Maß der baulichen Nutzung)
- + Gute innerörtliche Erreichbarkeit
- + Nähe zu ökologisch wertvollen Erholungsbereichen
- + Zahlreiche Grünbereiche, -verbindungen, -inseln im Planungsbereich
- + Sehr gute Verkehrsanbindung des Planungsgebietes (L76, B96, Ortsstraßen)
- + Bei Einrichtung des zusätzlichen Bahn-Haltepunktes sehr gute Anbindung an das ÖPNV-Netz
- + Gute Einbindungsmöglichkeiten in das vorhandene Straßen- und Wegenetz
- + Engagierte Bürgerschaft vor Ort → vielfältige Kooperationsmöglichkeiten

Schwächen:

- städtebauliche Brüche durch Trasse der Bahn und der Schnellstraße
- städtebauliche Brüche bedingen hohen Investitionsbedarf für verkehrliche Anlagen (Brücken, Unterführungen)
- Hoher Bedarf an neu zu schaffenden Infrastruktureinrichtungen wg. bestehender Unterversorgung in den umliegenden Siedlungsbereichen
- vorhandene Verkehrstrassen erfordern umfassende Schutzmaßnahmen für umliegende Bebauung
- Erhöhte Verkehrsbelastung bei Neubepanung für umliegende Siedlungsbereiche
- Verlust von siedlungsnahen Freiräumen bei Neubepanung (Wegfall von Kaltluftzonen)
- komplexe Grundbedingungen in Bezug auf überörtliche Planungen und örtliche Grundstücksverhältnisse

D FOLGERUNGEN

Allgemeine Zielformulierung

Vor der Entwicklung detaillierter planerischer Ziele für das Gebiet bzw. dessen Teilbereiche sollten in Form eines Leitbildes die grundsätzlichen Ziele formuliert werden. Die einzelnen Punkte dieses Leitbildes sollten sich dann in sämtlichen späteren Planungen und Maßnahmen verwirklicht finden. Diese allgemeine Zielformulierung ist ein Schritt, der an dieser Stelle lediglich begonnen werden kann. Im weiteren Verlauf müssen dann in den Treffen und Sitzungen der AGs und Gemeindegremien diese Ziele diskutiert und festgelegt werden. Sie dienen dann als eine wichtige Stütze bei der Erarbeitung des endgültigen Realisierungs- und Maßnahmenkonzepts. Es erscheint sinnvoll, diese Ziele zunächst in der bereits bekannten Weise sektoral zu untergliedern (Städtebau, Infrastruktur, etc.). In den späteren Planungsprozessen sollte dann die integrierte Umsetzung der formulierten Ziele Maßgabe sein. Einige Ziele, die aus den bisher getätigten Untersuchungen abgeleitet sind, sind im Folgenden einführend zusammengestellt.

- Nutzung und Stärkung der umfangreichen Verkehrsanbindung (S-Bahn-Halt, optimierte Anbindung L76, B96)
- Einbindung und Erhalt von Grünzonen
- Schutzmaßnahmen zur Minderung der Einflüsse der vorhandenen Verkehrsstrassen
- Behutsame Fortsetzung der Bebauung, orientierend an den umliegenden Siedlungsbereichen
- Einbindung der engagierten Bürgerschaft in den weiteren Planungsprozess
- Kompensation der entstehenden Nachteile für die Bewohner umliegender Siedlungsbereiche (Verkehrskonzept, Neuordnung der Erholungsflächen)
- Einhaltung des vereinbarten Verfahrensablaufs und der vorgesehenen Entwicklungsschritte

Entwicklung städtebaulicher Ziele für Teilbereiche

Bei einer künftigen Bebauung des Planungsgebiets ist aus städtebaulichen Gründen eine Orientierung an der vorhandenen Bebauungsstruktur der direkten Umgebung sinnvoll. Des Weiteren empfiehlt sich das Vorgehen nach einem Stufenmodell. Somit können Planungen anhand der vorhandenen Nachfrage nach den im Gebiet befindlichen Bauflächen durchgeführt werden. Dabei müssen für die Flächen, welche prioritär entwickelt werden sollen, Abstimmungen in Bezug auf die später zu entwickelnden Bereiche vorgenommen werden. So muss zum Beispiel die Erschließung so beschaffen sein, dass sie ggf. ohne Probleme und unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte unterhalten und erweitert werden kann. Für die verschiedenen Bereiche des Planungsgebietes werden im Folgenden Orientierungspunkte und städtebauliche Ziele zusammengefasst, die notwendig erscheinen, um die gewünschte städtebauliche Gestalt des Planungsbereichs zu erreichen.

Es sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass diese Zusammenfassung keine Vorwegnahme planerischer Ergebnisse darstellen soll. Vielmehr soll damit der Rahmen und die Grundlage für den weiteren Planungsprozess aufgezeigt werden. Die endgültige Festlegung auf städtebauliche Ziele und Maßnahmen muss im weiteren Verlauf von den gemeindlichen Gremien und Arbeitsgruppen diskutiert und vorgenommen werden.

Fläche **W5** (Gesamtgröße ca. 10 ha)

- Städtebauliche Orientierung am Gebiet südlich der Berliner Straße
- Sicherung bestehender funktionaler Bereiche
- Verknüpfungsmöglichkeiten zum Bereich nördlich der L76 schaffen

Waldblick südlicher Bereich / Fläche **W7c** und **W7a** (an vorhandene Bebauung anschließend) – (Gesamtgröße W7a – c ca. 32 ha):

- Orientierung an der M16-Bebauung
- Neuordnung des Bereichs zwischen Zithener Straße und L76 - „Eingangstor 1“ nach Mahlow-Nord
- Grünzüge aufnehmen
- Integrierung in das bestehende Straßen- und Wegenetz

Waldblick nördlicher Bereich / Fläche **W7a** (an vorhandene Bebauung anschließend):

- Orientierung an „klassischer“ aufgelockerter Waldblick-Bebauung
- Grundstücke mindestens 500m² mit Einzelhausbebauung
- Anbindung an vorhandenes Straßen- und Wegenetz des Waldblicks
- Anbindung an vorhandene Grünzüge

Fläche **W7a** und **W7b** zwischen Bahndamm und (verlängerter) Lichtenrader Straße:

- Flächen für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur
- Flächen für Nahversorgungseinrichtungen
- S-Bahn-Haltepunkt
- Zentrumsbereich am S-Bahn-Haltepunkt
- Anbindung und Ausbau / vorhandenes Straßennetz

Fläche **W8** (Gesamtgröße ca. 10 ha)

- Städtebauliche Orientierung am R. Dudel (nördlicher Teilbereich)
- Städtebauliche Orientierung am M4-Gebiet (südlicher Teilbereich)
- „Eingangstor 2“ nach Mahlow-Nord
- Orientierung der Verkehrserschließung zur L76

Fläche **W9** (Gesamtgröße ca. 22 ha)

- Städtebaulicher Übergang zum Roten Dudel
- Flächen für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur
- Anbindung an B96
- Pufferzone Bebauung – Waldfläche / Mauerstreifen / evtl. Einbeziehung des Pufferstreifens für Bauflächen bei Wegfall der Fläche W10

Fläche **W10** (Gesamtgröße ca. 4 ha)

- **Dieser Bereich steht nicht mehr für die Entwicklung von Wohnflächen zur Verfügung (siehe S. 40)**
- Nutzung der Fläche für Maßnahmen des ökologischen Ausgleichs

Die folgende Abbildung verdeutlicht noch einmal die Lage der betrachteten Teilflächen. Die Bezeichnung der Flächen ist hierbei entsprechend der Kennzeichnung im aktuellen Entwurf für den Flächennutzungsplan vorgenommen worden.



Abbildung 40 – Teilflächen gemäß Darstellung im FNP-Entwurf (Mai 2009)

Maßnahmen und Phasen der Entwicklung

Abgeleitet aus den bisher getätigten Untersuchungen und den im vorigen Abschnitt formulierten Orientierungspunkten bzw. städtebaulichen Zielen soll an dieser Stelle eine erste mögliche Vorgehensvariante dargestellt werden. Die Aufteilung der jeweiligen Maßnahmen in verschiedene Entwicklungsphasen und Teilgebiete trägt wie im Abschnitt *Städtebauliche Potenziale* erläutert dem Umstand Rechnung, dass durch ein stufenweises Vorgehen entsprechend jeweiliger Nachfragesituationen reagiert werden kann.

Phase 1:

Bebauungsplan für W5-Gebiet:

- Einfamilienhausbebauung GRZ 0,25 – GFZ 0,4 – 2 Vollgeschosse – offene Bauweise
- Verkehrserschließung von der Berliner Straße
- Sicherung des Schul- / Kitastandorts mit umgebender Grünfläche
- Sicherung des Grünbereichs an der Bahn
- Errichtung einer Fußgängerbrücke über die L76

Phase 2:

Entwicklung Flurstück 862 Fläche W7c (Bereich zwischen verlängerter L76 und Ziethener Straße) und Flurstück 462 (Teilfläche W7a):

- Neuordnung des Bereichs zwischen Ziethener Straße und L76 (neuer Anschlussfinger, Lärmwall, Abstandsrün etc.)
- Doppelhausbebauung - Grundstücksgrößen gemäß gemeindlichen Leitbild mind. 350 m²
- Weiterführung Lichtenrader Straße und Hans-Thoma-Straße
- Anlage von Grünflächen zur Aufnahme des westlichen Grünzuges (Waldblick – M16-Gebiet)

Phase 3:

Entwicklung Flurstück 111/4 (Teilfläche W7a):

- Weiterführung Lichtenrader Straße und Hubertusstraße
- Weiterführung Zeppelinstraße (Option)
- GRZ 0,25 – GFZ 0,4 – 2 Vollgeschosse – offene Bauweise
- Grünverbindung nördlich der (verlängerten) Hubertusstraße
- Fuß- und Radwegverbindung zum Mauerweg

Nach Abschluss dieser Phasen ist das Augenmerk auf die Flächen zwischen der (verlängerten) Lichtenrader Straße und der Trasse der Dresdner Bahn zu legen. Hierbei sind vor allem folgende Punkte hervorzuheben:

Entwicklung der Fläche W7b und Teilbereich W7a:

- Ausbau der Ziethener Straße, Einrichtung des Bahnunterführung
- Einrichtung eines KITA-Standorts mit öffentlichen Spielplatz
- Einzelhandelsstandort zur örtlichen Nahversorgung
- Einrichtung des S-Bahnhofs „Mahlow-Nord“ mit P&R-Möglichkeit (Fahrrad, in begrenztem Umfang Kfz)
- Einrichtung eines lokalen Gebietszentrums am neuen S-Bahnhof – Ortszentrum mit hoher Aufenthaltsqualität am Haltepunkt mit Cafè, Kiosk, Platz)

Für den Bereich östlich der Trasse der Dresdner Bahn ist folgendes Vorgehen denkbar:

Phase 1:

Entwicklung der Fläche W8:

- Südliche Bebauung als städtebaulicher Übergang zum M4 Gebiet, mit höherer Bebauungsdichte, z.B. Stadtvillen / sonstige Flächen: Einzelhausbebauung
- Städtebauliche Würdigung des Bereichs Trebbiner Straße / L76
- Flächen für nicht störendes Gewerbe / Mischgebiet im Bereich der südlichen Trebbiner Straße
- Verkehrserschließung prioritär von der Trebbiner Straße

Phase 2:

Entwicklung der Fläche W9:

- Straßenbegleitende Einzelhausbebauung an der Trebbiner Straße
- Errichtung eines Schul- und Kitastandorts mit öffentlichem Spielplatz
- Umsetzung der im Landschaftsplan vorgesehenen Naturschutzmaßnahmen im nördlichen Bereich – Aufrechterhaltung einer Grünverbindung
- Verträgliche verkehrliche Anbindung der Neubauf Flächen an die B96

Phase 3:

Entwicklung der Fläche W10:

- Maßnahmen zum Schutz der umliegenden, ökologisch wertvollen Bereiche (Mauerstreifen, Feuchtbiotop, Waldfläche) – Ausgleichsmaßnahmen

Änderung W10-Fläche: Die folgenden beiden Abbildungen verdeutlichen die Veränderung bei der Verwendung der W10-Fläche als Fläche für den Ausgleich ökologischer Eingriffe. Die Veränderung der Flächendarstellung wurde im Zuge der erneuten Auslegung des Entwurfs für den FNP vorgenommen. Es erfolgt im Prinzip ein Flächentausch. Während die bisherige Baufläche W10 zu einer ökologischen Ausgleichsfläche wird, wird die etwa gleich große Maßnahmefläche nördlich des W9-Gebietes diesem als Baufläche zugewiesen. Notwendige Schutzabstände zwischen den Bauflächen und dem vorhandenen Waldgebiet müssen natürlich berücksichtigt werden. Regelungen dazu können in der späteren verbindlichen Bauleitplanung entsprechend getroffen werden.



Abbildung 41 u. 42 – links: Ausschnitt FNP-Entwurf 2009; rechts: Ausschnitt FNP-Entwurf Mai 2010

Die bisher geführten Untersuchungen und die in diesem Arbeitspapier zusammengefassten Grundlagen bilden wie bereits erwähnt die Basis für die weitere Vorgehensweise. Im folgenden Abschnitt *E – Ausblick* ist skizziert, welche nächsten Schritte im Planungsprozess zweckmäßig erscheinen und wie das gewünschte Endergebnis – ein Rahmenkonzept für die neu ausgewiesenen Wohnbauflächen in Mahlow-Nord – ausgestaltet und strukturiert werden könnte. Auch im Zusammenhang mit der Bestimmung der weiteren Vorgehensweise sei noch einmal deutlich darauf hingewiesen, dass sich hierbei der weitere Prozess aus der von allen Beteiligten geführten Diskussion ergeben muss.

Gründung einer Steuerungsgruppe: Die positiven Erfahrungen mit der Steuerungsgruppe „Rathaus“, die nach der Standortentscheidung für das Rathaus durch die Gemeindevertretung mit der Rahmenplanung zwischen Brandenburger Platz und Bahnübergang beauftragt wurde, haben den Bau-, Umwelt- und Territoriausschuss nach Diskussion in seiner Sitzung am 15.04.2010 bewogen, die Bildung einer Steuerungsgruppe „Mahlow-Nord“ zu initiieren. Ein entsprechender Beschluss wurde daraufhin von der Gemeindevertretung gefasst.

Die Steuerungsgruppe soll mit organisatorischer Unterstützung der Gemeindeverwaltung (hauptsächlich durch den Projektsachbearbeiter) und ggf. externer Unterstützung zunächst einen ersten abgestimmten Entwurf des Rahmenplans erarbeiten und diesen dann zur weiteren Diskussion dem BUTA, der mit viel Bürgerbeteiligung bereits bestehen „AG Mahlow-Nord“ und ggf. weiteren Gremien zur Verfügung stellen. Es ist vorgesehen, die Sitzungen der Steuerungsgruppe ohne weitere Gäste durchzuführen, um die Arbeit bis zur Erstellung eines abgestimmten Entwurfes konzentriert und möglichst nach kurzer Bearbeitungs-/Diskussionszeit der Öffentlichkeit bereitstellen zu können.

Ein erstes Ergebnis der Arbeit der Steuerungsgruppe ist bereits in die den Prozess der verbindlichen Bauleitplanung eingeflossen. Im Zuge der 2. Offenlegung des Entwurfs für den Flächennutzungsplan wurde die Darstellung des Bereichs um den vorgesehenen S-Bahnhalt

geändert. Um den planerischen Willen der Gemeinde zum Ausdruck zu bringen, dass hier künftig ein zentraler Bereich mit entsprechender städtebaulicher Funktion entstehen soll, wurde das Gebiet um den S-Bahnhalt als vorgesehene Mischgebietsfläche – benannt als M1 – gekennzeichnet. Die folgende Abbildung verdeutlicht diese Änderung und stellt gleichzeitig die aktuellste Entwurfsfassung des Flächennutzungsplans dar.

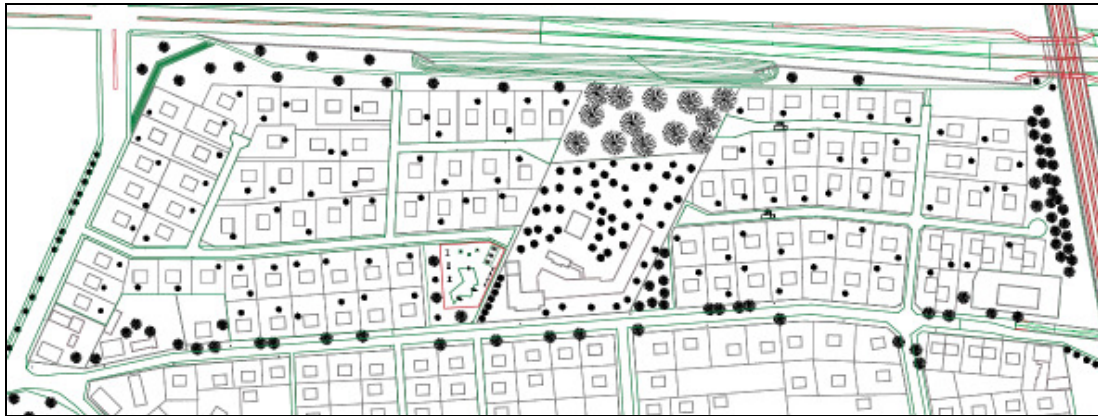


Abbildung 43 – Ausschnitt FNP-Entwurf August 2010

Bebauungsplan W5-Fläche / M12b: In Ihrer Sitzung am 23.09.2010 hat die Gemeindevertretung den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan M12b gefasst. Mit diesem ersten formalen Schritt des verbindlichen Bauleitplanverfahrens soll der Wille der Gemeinde bekräftigt werden, das Gebiet parallel zur Erarbeitung des Rahmenplans für Mahlow-Nord einer Baulandentwicklung zuzuführen.

Ebenso hat die Gemeindevertretung die Durchführung einer Markt- und Standortanalyse für den Bereich beschlossen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen die Entscheidungsfindung für eine der bereits erarbeiteten Varianten eines städtebaulichen Entwurfs unterstützen, da die am Ende gewählte Variante neben der Bewertung städtebaulicher Aspekte auch unter immobilienwirtschaftlichen Kriterien auf ihre Umsetzbarkeit überprüft werden soll. Der am Ende gewählte Entwurf bildet im Weiteren die Grundlage für den Bebauungsplanvorentwurf, mit dem als nächsten formalen Schritt die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen soll.

Die Abbildungen 44 bis 47 auf der folgenden Seite zeigen eine Übersicht über die im bisherigen Vorverfahren erarbeiteten städtebaulichen Entwürfe für das Gebiet des M12b. **Es sei auch an dieser Stelle hingewiesen, dass die Entwürfe lediglich einen Arbeitsstand darstellen und als Vorschläge zu betrachten sind.**



Entwurfsskizze der Gemeindeverwaltung – reine Einzelhausbebauung mit geringem Anteil an Doppelhäusern (106 WE)



Entwurfsvariante 1 – reine Einzelhausbebauung (89 WE)



Entwurfsvariante 2 – Mehrfamilienhausbebauung (256 WE)



Entwurfsvariante 3 – Gemischte Bebauung mit Mehrzweckhalle (161 WE)

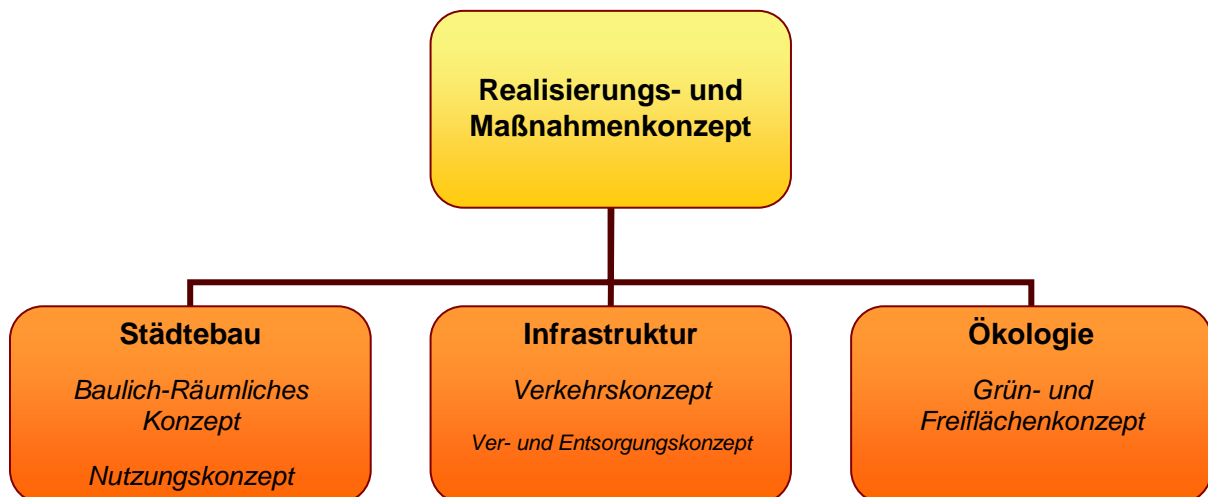
E Ausblick

Aktuelle Arbeitsschritte:

- *Entwicklung eines Verfahrensmodells für Mahlow-Nord (Ablauf formeller und informeller Schritte - Verwaltung, Planer, Gremien, AGs, Bürger)*
- *Fortführung Verkehrsuntersuchung (externe Beauftragung Büro StadtPlan Potsdam)*
- *Fortführung des formalen Verfahrens der Aufstellung des Bebauungsplans M12b*
- *Zielsetzung und Programmstellung fortführen (mit Kapitel D – Folgerungen bereits begonnen)*

Die Ergebnisse der bis zu diesem Punkt durchgeführten Arbeitsschritte sollen wie eingangs erwähnt die Grundlage für den Rahmenplan als Endergebnis bilden. Dieser Rahmenplan ist dabei als Realisierungs- und Maßnahmenkonzept in die einzelnen sektoralen Bereiche Städtebau, Infrastruktur und Ökologie untergliedert. Diese Gliederung ist, wie zu ersehen, bereits in diesem Arbeitspapier vorgezeichnet. Es sei hierbei hervorgehoben, dass alle sektoralen Betrachtungen am Ende integriert in einem Schlusskonzept zusammen stehen müssen. Die Schematik des Realisierungs- und Maßnahmenkonzepts als Endergebnis ist im folgenden **Schaubild** verdeutlicht.

Die einzelnen Sektoren Städtebau, Infrastruktur/Verkehr und Ökologie werden derzeit im Turnus der Sitzung der Steuerungsgruppe für die AG-Nord bearbeitet und diskutiert. Ziel ist, dass im Frühjahr 2011 die Ergebnisse dieser einzelnen Diskussions- bzw. Arbeitsrunden in den Entwurf für das Gesamtkonzept eingebunden werden.



F Abbildungen und Quellen

Abbildungen

4 – 6, 8, 9, 13 – 19, 21 – 26, 28 – 33: eigene Aufnahmen, Juli – September 2009

1, 2, 3, 7, 10, 11, 12, 16, 20, 27, 34, 40, 41, 42, 43, 44 – 47: Gemeinde Blankenfelde-Mahlow

35: Festlegungskarte 1, Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg; Berlin, Potsdam 2009

36: Nebenkarte Wohnpotenziale, Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (BBI); Berlin, Potsdam, 2006

37, 38: Entwurf für den Vertiefungsbereich 2, Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld BBI – AG3: Städtebauliche Rahmenplanung und Soziale Infrastruktur; Berlin, 2007

39: Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP-FS); Berlin, Potsdam, 2006

Quellen

Flächennutzungsplan für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Entwurf; Blankenfelde-Mahlow 2009, 2010

Landschaftsplan für die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Entwurf; Blankenfelde-Mahlow 2009

Baugesetzbuch (BauGB), Deutscher Taschenbuch Verlag, 41. Auflage; München 2009

Planungsatlas Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (FU-BBI); Berlin, Potsdam 2008

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP-BB); Berlin, Potsdam 2009

Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP-FS); Berlin, Potsdam 2006

Gemeinsames Strukturkonzept Flughafenumfeld Berlin Brandenburg International (BBI); Berlin, Potsdam 2006

Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV), Bevölkerungsvorausschätzung 2007 bis 2030 Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg; Hoppegarten 2008

Martin Korda (Hrsg.), Städtebau, B. G. Teubner Verlag, 5. Auflage, Wiesbaden 2005

Hartmut Dieterich, Baulandumlegung, Verlag C. H. Beck, 5. Auflage; München 2006

Internetquellen

www.blankenfelde-mahlow.de - Internetauftritt der Gemeinde

gl.berlin-brandenburg.de - Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg

www.mir.brandenburg.de - Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg

(neu: www.mil.brandenburg.de - Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft)

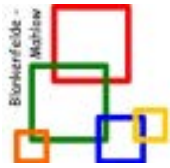
www.stadtentwicklung.berlin.de – Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

www.berlin.de/ba-tempelhof-schoeneberg - Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg

www.gemeinde-schoenefeld.de – Nachbargemeinde Schönefeld

www.berlin-airport.de – Berliner Flughäfen

Impressum



Herausgeber

Gemeinde Blankenfelde-Mahlow
Karl-Marx-Straße 4
15827 Blankenfelde

www.blankenfelde-mahlow.de

Ansprechpartner

Hr. Jörg Sonntag, Dezernent, Tel. 03379 – 333 – 511 (Sekretariat)

Hr. Robert Findeis, Projektsachbearbeiter, Tel. 03379 – 333 – 525