

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Erst wenn sichergestellt ist, dass die Entwicklungsziele, wie sie das Landesplanungsrecht unter Einhaltung des landesplanerischen Gegenstromprinzips zur Sicherung der gemeindlichen Entwicklung als Ausfluss der gemeindlichen Selbstverwaltungshoheit erarbeitet hat und gewährleistet, nicht eingeschränkt werden und eine ausreichende Wasserver- und Entsorgung in dem für solche Entwicklung in erforderlichem Umfang und der notwendigen Qualität gewährleistet werden kann, wird über eine Erweiterung der Entnahme zu verhandeln sein.</p> <p>Unter den gegenwärtigen Bedingungen ist dies ausgeschlossen.</p>	
36	Stadt Müncheberg Bauamt Schreiben vom 15.10.2020	36.01	Keine Einwände	Kenntnisnahme
37	Amt Märkische Schweiz für Gemeinde Rehfelde	37.01	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>	
38	Gemeinde Steinhöfel OT Steinhöfel	38.01	<i>Keine Stellungnahme eingegangen</i>	
39	Deutsche Bahn AG Deutsche Bahn Netz AG Schreiben vom 29.10.2020	39.01	<p>Auf Grund der uns durch das Land Brandenburg avisierten Dringlichkeit erhalten Sie die Stellungnahme der DB Netz AG vorab der zusammengefassten Stellungnahme durch unseren Bereich DB Imm. Diese wird auch identisch mit der von DB Imm gesamthaft abgegebenen Stellungnahme enthalten sein.</p> <p>Wir haben die Unterlage zur Kenntnis genommen und unsere Hinweise in der beiliegenden Anlage zusammen-</p>	Auswirkungen auf den Bebauungsplan:

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.02	<p>gefasst.</p> <p>Unter A1, Anlass und Erforderlichkeit, werden folgende Planungsziele formuliert:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Ausweisung öffentlicher Verkehrsflächen:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Neubau einer Anschlussstelle an die Bundesautobahn A 10,</i> ○ <i>Neubau einer Landesstraße (L 386) südlich entlang der Bahntrasse der Hauptstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) zwischen der Autobahn A 10 und der Landesstraße L 23</i> ○ <i>Umbau Bahnübergang L 23 als Überführung/ Unterführung</i> ○ <i>Ausbau der Landesstraße L 38 und Schaffung von zwei Anschlussbereichen zur Grundstückserschließung an die L 38</i> - <i>Berücksichtigung von öffentlichen und privaten Gleisanlagen:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Planung von P+R-Flächen im Zusammenhang mit einer Verlagerung der Regionalbahnhaltestelle</i> ○ <i>Sicherung und Ausbau von Industriegleisanlagen im Industriegebiet (private Gleisanlagen) und Trassensicherung bzw. Freihaltung einer möglichen Verlegung von Anschlussgleisanlagen öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zwischen Bahnhauptstrecke und GVZ Freienbrink</i> <p>Während in den Planungszielen für den Verkehrsträger Straße der jeweilige Neubau, Umbau und Ausbau formuliert ist, enthalten die Planungsziele für den Verkehrsträger Schiene lediglich die „Planung von P+R-Flächen“ und die „Trassierungssicherung bzw. Freihaltung einer möglichen Verlegung von Anschlussgleisanlagen...“.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Änderungen von Bahnflächen werden durch den B-Plan nicht vorgesehen, da diese dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen.</p> <p>Die Planungsabsichten der Deutschen Bahn wurden, soweit bekannt, in der Planung berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan wurde die Leistungsfähigkeit des ÖPNV untersucht und in Abstimmung mit den VBB in die Prognose eingestellt. • Kapazitätsverbesserungen im Bahnverkehr Im Zuge des Projektes i2030 sind geplant und die erforderliche Bahnsteiglänge von 220 m für längere Züge des RE 1, die am bestehenden Standort nicht umgesetzt werden kann. • Berücksichtigung der geplanten Takterhöhung des RE 1. • Die Breite der Fläche zwischen Bahnstrecke und geplanter Landesstraße L 386, die für die geplanten Gleisanlagen der Werksbahn vorgesehen sowie dessen Flächenbedarf für drei Gleise mit 740 m Nutzlänge sowie ein Lokumfahrgleis, alle parallel südlich zur bestehenden Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) in einer Breite von rund 43 Meter, wurden berücksichtigt.

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.03	<p>Im Punkt <u>A.2.5.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)</u> ist aufgeführt:</p> <p><i>Im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 wird eine mittelfristige Verlagerung dieser Haltestelle Richtung Westen in das Plangebiet in Betracht berücksichtigt.</i></p> <p>Die sprachliche Bedeutung dieser Formulierung ist unklar. In diesem Bebauungsplan ist sowohl die straßenseitige Verkehrserschließung des Richtung Westen zum vsl. nördlichen Werkseingang verschoben neu zu errichtenden Haltepunkt als auch die Führung eines überregional geführten Radweges durch den künftigen Bahnhofstunnel enthalten. Deshalb ist u.E. kurzfristig mit dem Eisenbahnbundesamt zu klären, ob die Verlegung dieses Haltepunktes als notwendige Folgemaßnahme dieses Bebauungsplans mit aufzunehmen ist oder ob dieser Haltepunkt eines eigenen Planfeststellungsverfahrens bedarf.</p> <p>Zumindest ist die Errichtung dieses Haltepunktes nicht nur als „in Betracht berücksichtigt“ aufzuführen, sondern als geplantes korrespondierendes Projekt mit den entsprechenden Abhängigkeiten zu benennen und die äußere Verkehrserschließung dieses Haltepunktes vollständig abzubilden.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung</p> <p>Der B-Plan nimmt die eisenbahnrechtliche Planung nicht vorweg.</p> <p>Die Verlegung des Bahnhofs bedarf als Änderung von Bahnanlagen eines eigenständigen Verfahrens.</p> <p>Die äußere Anbindung eines möglichen neuen Bahnhofs von Süden ist im Plangebiet durch die L 386 und ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht gegeben. Eine Anbindung von Norden ist möglich, der Bereich liegt jedoch wie auch die Bahnfläche nicht mehr im Geltungsbereich des B-Plans.</p> <p>Die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse ist eine Entscheidung des Landes Brandenburg und soll durch das Ministerium für Infrastruktur Landesplanung bestellt werden.</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung</p>
		39.04	<p>Mit nachfolgender Formulierung ist offensichtlich der Bahnhof Erkner gemeint, Dies ist bitte der guten Ordnung halber zu ergänzen.</p>	

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.05	<p><u>S-Bahn</u></p> <p>Der Regional- und S-Bahnhof ist Endpunkt der Linie S3, welche im 20-Minutentakt verkehrt. Die Fahrtzeit in das Berliner Stadtzentrum beträgt 25 min.</p> <p>Im Punkt <u>A.2.5.3 Güterverkehr</u> wird u.a. aufgeführt:</p> <p><i>Über den nahe gelegenen Berliner Eisenbahnring ist eine optimale Verteilung der Güter in alle Richtungen möglich. Der nächste Güterbahnhof befindet sich im benachbarten Erkner.</i></p> <p>Die Behauptung, dass eine „optimale Verteilung ... in alle Richtungen“ möglich ist, ist eine Wertung, die nicht die begrenzten Kapazitäten der eingleisigen Verbindungskurven im Wuhlheider Kreuz Richtung Norden und Süden berücksichtigt. Diese sind limitierender Faktor für die Aufnahme-fähigkeit von zusätzlichem Güterverkehr auf dieser Strecke.</p> <p>Es erschließt sich uns auch nicht, wofür hier angeführt wird „Der nächste Güterbahnhof befindet sich im benachbarten Erkner.“</p> <p>Unklar ist uns, was hier mit Güterbahnhof gemeint ist oder assoziiert werden soll.</p> <p>Sowohl im Bahnhof (im eisenbahnbetrieblichen Sinn, nicht im Sinne einer Verkehrsstation) Erkner als auch im Bahnhof Fangschleuse gibt es neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen weitere Gleisanlagen. Für das Projekt relevante Güterverkehrsanlagen gibt es in beiden Bahnhöfen nicht.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung</p>
		39.06	Weiter wird ausgeführt	Der Hinweis wird berücksichtigt.

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p><i>aus Kapazitätssicht möglich sind. Die Strecke wird gegenwärtig mit dem Europäischen Zugbeeinflussungssystem (ETCS) ausgerüstet, u.a. um positive Effekte im Kontext der Streckenkapazität zu erzielen.</i></p> <p>Die ETCS-Ausrüstung ist eine rechtliche EU-Vorgabe und deshalb umzusetzen. Ob damit in der Praxis und im jeweiligen Einzelfall positive Effekte im „Kontext der Streckenkapazität“ erzielt werden ist eine nicht belegte Behauptung und wäre ggfs. im Einzelfall zu untersuchen.</p>	Redaktionelle Korrektur der Begründung
		39.07	<p>Im nachfolgenden ist aus dem Zusammenhang offensichtlich die Gleisanlage der DRE gemeint. Deshalb bitte in der Formulierung ergänzen.</p> <p><i>Das Anschlussgleis der wurde bisher sporadisch genutzt, gewinnt aber bereits mit Bau sowie</i></p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung: „DRE“ wird ergänzt.</p>
		39.08	<p>Was mit nachfolgendem Satz gemeint ist, erschließt sich uns nicht. Auch ist das Kürzel EI nicht im Abkürzungsverzeichnis enthalten.</p> <p><i>sind derzeit noch nicht möglich. Die direkte Anbindung des geplanten Industriegebietes an die EI ist möglich und Teil des Ausbaukonzeptes.</i></p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung.</p> <p>Das Kürzel „EI“ steht für Eisenbahninfrastruktur und wurde von der Landeseisenbahnaufsicht so verwendet.</p>
		39.09	<p>Für die im Punkt <u>A.2.7 Altlasten/ Bodenschutz/ Grundwasser</u></p> <p><i>Im Bereich der Bahnflächen der Hauptstrecke nördlich des Plangebietes befindet sich Grundwassermessstelle 35485390 des Landesmessnetzes. Im Plangebiet befinden sich drei weitere Alt-Grundwassermessstellen.</i></p> <p>Benannte Grundwassermessstelle auf Bahnflächen ist</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Grundwassermessstelle liegt außerhalb des Plangebietes.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung


Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.10	<p>uns bitte auf einem Lageplan zu benennen.</p> <p>Im Punkt <u>A.3.1.2 Landesentwicklungsplan für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)</u> wird u.a. ausgeführt</p> <p><i>G 7.4 Nachhaltige Infrastrukturentwicklung</i></p> <p>(1) <i>Leitungs- und Verkehrsstrassen sollen räumlich gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen.</i></p> <p>(2) <i>Für Vorhaben der technischen Infrastruktur im Außenbereich sollen vorgeprägte raumverträgliche Standorte mit- oder nachgenutzt werden.</i></p> <p>(3) <i>Bei Infrastruktur- und anderen Vorhaben mit einem nicht nur unwesentlichen Verkehrsaufkommen soll eine funktionsgerechte Anbindung an das Verkehrsnetz einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel sichergestellt werden.</i></p> <p>Im Gegensatz zur gewählten Formulierung</p> <p><i>Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 13 steht den Zielen und Grundsätzen des LEP HR nicht entgegen.</i></p> <p>sehen wir in der ausgelegten Planung das Ziel G7.4 (3) des LEP HR erst als ausreichend erfüllt an, wenn in weiteren Planungen die funktionsgerechte Anbindung an das Verkehrsnetz auch für den Schienengüterverkehr umgesetzt ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Änderungen von Bahnflächen werden durch den B-Plan nicht vorgesehen, da diese dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen.</p> <p>Diese Maßnahmen bedürfen eines eigenständigen fachplanungsrechtlichen Verfahrens nach AEG, die vom jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Vorhabenträger) bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt bzw. Landesamt für Bauen und Verkehr) zu beantragen ist. Für den Bau privater Gleisanlagen sind ebenfalls gesonderte Plan- bzw. Genehmigungsverfahren zu durchlaufen.</p> <p>Bei der Festsetzung der öffentlichen Verkehrsflächen und der Industriegebietsflächen im B-Plan wurde eine mögliche Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse in Richtung des nördlichen Eingangsbereichs des Industriegebietes und die für die Anbindung des Industriegebietes an das Schienengüternetz berücksichtigt. Damit wird der Anregung entsprochen, eine funktionsgerechte Anbindung zu ermöglichen. Der B-Plan steht weiteren eisenbahnrechtlichen Fachplanungen nicht entgegen.</p>
		39.11	<p>Im Punkt <u>A.9.2 Trinkwasserschutzgebiet für das Wasserkwerk Erkner</u></p> <p>Werden die Verbote für die Zone IIIB</p> <p>43. das Errichten oder Erweitern von Rangier- oder Gü-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die für die Gütergleise vorgesehen Flächen im Norden parallel zur Bahnhauptstrecke und im Osten entlang der Anschlussbahn liegen außerhalb</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p><i>terbahnhöfen ausgenommen Maßnahmen zur Anpassung an den Stand der Technik,</i></p> <p>Und die Zone IIIA</p> <p><i>10. das Errichten oder Erweitern von Bahnhöfen oder Schienenwegen der Eisenbahn, ausgenommen Baumaßnahmen an vorhandenen Anlagen zur Anpassung an den Stand der Technik und zum Erhalt oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,</i></p> <p>angeführt.</p>  <p>Es erscheint uns grundsätzlich möglich, die für die Verkehrserschließung Schiene erforderlichen Bahnanlagen außerhalb dieser Trinkwasserschutzzonen anzuordnen.</p> <p>Es ist jedoch noch in nachfolgenden Planungen der Nachweis zu erbringen, dass die für eine bedarfsgerechte Verkehrserschließung Schiene erforderlichen Bahnanlagen außerhalb dieser Trinkwasserschutzzonen angeordnet werden.</p>	<p>der Trinkwasserschutzzonen.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.12	<p>Unter Punkt <u>A.9.4 Bahnflächen</u> wird u.a. angeführt: <i>cke 6153 beträgt gemäß Betriebsvorschrift der DB Netz AG derzeit 160 km/h. Etwa in Bahn-km 29,3 - 30,3 verlaufen südlich und nördlich der durchgehenden Hauptgleise 1 und 2 die dem Güterverkehr dienenden Hauptgleise 3 und 4 des Bahnhofes Fangschleuse. Östlich</i></p> <p>Die genannten Gleise 3 und 4 des Bahnhofes Fangschleuse sind nicht wie angeführt Hauptgleise sondern Überholgleise. Des Weiteren ist nicht richtig, dass diese in der Nutzung ausschließlich dem Güterverkehr vorbehalten sind.</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Die Informationen wurden vom Eisenbahnbundesamt mit Stellungnahme vom 14.07.2020 mitgeteilt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung.</p>
		39.13	<p>Unklar ist, aus welchen Gründen der nachfolgende Absatz Bestandteil der Unterlage ist, zumal in diesem die Rechtslage ungenau und teils verfälscht wiedergegeben wird. Z.B. ist bei einem Ersatz eines Bahnübergangs durch eine Straßenüberführung nicht zwangsläufig der Betreiber der Eisenbahninfrastruktur der Vorhabensträger. In diesem konkreten Fall wird hier der Straßenbaulastträger der Vorhabenträger sein. Auch hier ist das Maß des Eingriffs und das Thema der zwangsläufigen Folgemaßnahmen nicht betrachtet. Deshalb sollte dieser Absatz vollständig entfallen.</p> <p><i>Änderungen an den vorhandenen Bahnanlagen, wie z.B. Rückbau des Bahnüberganges der Landesstraße 23, die Errichtung einer Eisenbahnüberführung oder die Verlegung bzw. Erweiterung der Personen- bzw. Güterverkehrsanlagen des Bahnhofes Fangschleuse, unterliegen dem eisenbahnrechtlichen Fachplanungsvorbehalt. Diese Maßnahmen bedürfen einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG, die vom jewei-</i></p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.14	<p><i>ligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber (Vorhabenträger) bei der zuständigen Planfeststellungsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt bzw. Landesamt für Bauen und Verkehr) zu beantragen ist. Die Planfeststellungsbehörde hat die planerische Rechtfertigung des Vorhabens zu prüfen und die berührten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander abzuwägen.</i></p> <p>Im Punkt <u>B.1 Ziele und Zwecke der Planung</u> wird ausgeführt:</p> <p><i>Auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung (IVV, 09/2020) im Auftrag des Landesbetriebs Straßenwesen wurde geprüft, welche möglichen Anpassungen und Erweiterungen der verkehrlichen Infrastruktur geeignet wären, um auch eine Ansiedlung von Betrieben einer Größenordnung von bis zu 40.000 Beschäftigten, die sich aus vergleichbaren Standorten dieser Art und Flächengrößen abgeleitet, zu erschließen.</i></p> <p>Diese Verkehrsuntersuchung betrachtet nur die möglichen Anpassungen und Erweiterungen der verkehrlichen Infrastruktur Straße. Die verkehrliche Infrastruktur für den Verkehrsträger Bahn ist in dieser Untersuchung nur hinsichtlich der freizuhaltenden Flächen betrachtet. Wir erwarten die gleichberechtigte Betrachtung und die Ergänzung der entsprechenden Untersuchungen für die verkehrliche Infrastruktur Bahn in der notwendigen Planungstiefe und Verbindlichkeit in den unmittelbar nachfolgenden bzw. nachgelagerten Planungsphasen zu ergänzen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Änderungen von Bahnflächen werden durch den B-Plan nicht vorgesehen, da diese dem Fachplanungsvorbehalt bzw. gesonderter Genehmigungsverfahren unterliegen.</p> <p>Der B-Plan nimmt die eisenbahnrechtliche Planung nicht vorweg.</p> <p>Die Planungsabsichten der Deutschen Bahn wurden, soweit bekannt, in der Planung berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none">• Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zum B-Plan wurde die Leistungsfähigkeit des ÖPNV untersucht und in Abstimmung mit den VBB in die Prognose eingestellt.• Kapazitätsverbesserungen im Bahnverkehr Im Zuge des Projektes i2030 sind geplant und die erforderliche Bahnsteiglänge von 220 m für längere Züge des RE 1, die am bestehenden Standort nur mit einem erheblichen Aufwand umgesetzt werden kann.• Berücksichtigung der geplanten Takterhöhung des RE 1.• Die Breite der Fläche zwischen Bahnstre-

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.15	<p>Unter Punkt <u>B.2.1 Städtebauliches Konzept, Verkehrskonzept und Planungsalternativen</u> wird ausgeführt:</p> <p><i>Die verkehrliche Infrastruktur zur Anbindung des Industriegebietes soll umfassend ausgebaut werden, um eine leistungsfähige und verträgliche Abwicklung der zu erwartenden Verkehre sicher zu stellen. Die Erschließung des Standortes ist über das bestehende Straßennetz, hier die L 38, und das bestehende Anschlussgleis bereits gegeben. Die Größenordnung des geplanten Werkes und die Eckwerte und Zeitabläufe des induzierten Verkehrs stellen jedoch jedes regionale Verkehrssystem vor große Herausforderungen. Für den geplanten Industriestandort in Grünheide (Mark) sollen Konzepte zur höchstmöglichen nachhaltigen und umweltfreundlichen Entwicklung des Verkehrssystems entwickelt werden.</i></p> <p>Es ist für uns nicht nachvollziehbar, wenn hier festgestellt wird, dass „Die Erschließung des Standortes ... über das bestehende Straßennetz, ... und das bestehende Anschlussgleis ... bereits gegeben“ ist, „Die Größenordnung des geplanten Werkes ... jedes regionale Verkehrssystem vor große Herausforderungen“ stellt, in der vorgelegten</p>	<p>cke und geplanter Landesstraße L 386, die für die geplanten Gleisanlagen der Werksbahn vorgesehen sowie dessen Flächenbedarf für drei Gleise mit 740 m Nutzlänge sowie ein Lokumfahrgleis, alle parallel südlich zur bestehenden Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) in einer Breite von rund 43 Meter, wurden berücksichtigt.</p> <p>Der B-Plan steht weiteren eisenbahnrechtlichen Fachplanungen nicht entgegen.</p> <p>Klarstellung</p> <p>Das Industriegebiet ist durch die Anbindung an die L 38 und an das Anschlussgleis DRE verkehrlich erschlossen, so dass ein erster Bauabschnitt einer Industrieansiedlung bereits erfolgen könnte. Da es sich aber abgezeichnet hat, dass die Ansiedlung eine intensivere Nutzung als bisher 2001 dem B-Plan 13 zu Grunde gelegt wurde, mit sich bringen kann, sollen mit der Änderung des B-Plans die Vorkehrungen für einen weiteren Ausbau des Standortes geschaffen werden. Dies geschieht durch die planungsrechtliche Vorbereitung des Ausbaus der verkehrlichen Infrastruktur.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

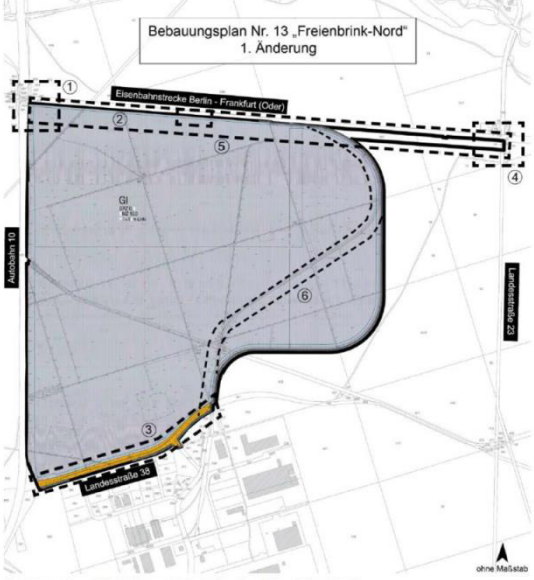
Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.16	<p>Unterlage lediglich das Verkehrssystem Straße in der erforderlichen Tiefe und das Verkehrssystem Bahn nur in der Flächenfreihaltung betrachtet wird.</p> <p>Weiterhin wird ausgeführt</p> <p><i>Als Elemente dieses schrittweisen Ausbaus sind vorgesehen: (6) Sicherung und Ausbau von Industriegleisanlagen (Güterverkehr)</i></p> <p>Aussagen bzw. planerische Festlegungen hinsichtlich eines bedarfsgerechten Ausbaus von „Industriegleisanlagen (Güterverkehr) sind in der vorgelegten Unterlage nicht über die Flächenfreihaltung hinaus enthalten. Der in Abb. 10 unter Ziff. (6) dargestellte Bereich für die Industriegleisanlagen ist nach unseren Erkenntnissen, insbesondere im Vergleich mit anderen Industriestandorten, nicht ausreichend und in nachfolgenden Planungsphasen zu verifizieren bzw. zu erweitern.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der mit Ziff. (6) markierte Bereich in Abb. 10 bezieht sich auf die Gleisanlage de Anschlussbahn (Industriegleisanlage) der DRE. Mit dem B-Plan wird u.a. das Ziel verfolgt, diese Gleisanbindung, die auch das GVZ Freienbrink schienenseitig erschließt planungsrechtlich zu sichern und eine mögliche Verlegung an die östlichen Industriegebietsgrenze durch eine Trassenfreihaltung zu sichern.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			 <p>Abbildung 10 Darstellung der Änderungsbereiche B-Plan Nr. 13</p> <p>Im Weiteren werden in diesem Punkt umfangreiche kapazitive und gestalterische Überlegungen für die Verkehrserschließung Straße angestellt. Hinsichtlich der Verkehrserschließung Schiene für den Güterverkehr sind diese noch nicht enthalten. Hinsichtlich der Verkehrserschließung Schiene für den Personenverkehr beschränken sich diese Überlegungen lediglich auf die Kapazitätserhöhung der L23 durch den Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenüberführung und die Erhöhung der P+R-Kapazität.</p> <p>Auch erschließt sich uns nicht der Sinn der Erhöhung der P+R-Kapazität am jetzigen Standort des Haltepunktes Fangschleuse, wenn beabsichtigt ist, diesen ca. 2 km Richtung Westen zu verschieben.</p>	<p>Gem. des Fachplanungsvorbehalts kann und soll die schienenseitige Erschließung in weiteren eigenständigen Verfahren erfolgen.</p> <p>Die Kapazitätserhöhung am bestehenden Bahnhofsstandort begründet sich in der zeitlichen Abfolge der planerischen Maßnahmen, die kurzfristig und mittelfristig möglich sind. Die entsprechenden Phasen sind im Fachbeitrag Verkehr dargestellt. Bereits kurzfristig ist der Ausbau der Stellplatzkapazität am bestehenden Bahnhof erforderlich, da mit der Takterhöhung des RE 1 (halbstündiger Halt) eine erhöhte Stellplatznachfrage um ca. 200 Pkw einhergeht und die Stellplatzkapazität im Bestand bereits ausgeschöpft ist. Veränderungen am Bahnhof Fangschleuse sind jedoch gemäß Stellungnahme der DB Immobilien vom 12.08.2020 erst mittelfristig ab 2027 geplant.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.17	<p>Weiterhin wird in der Unterlage behauptet:</p> <p><i>Im Rahmen der Umsetzung des Projektes i2030 sind Kapazitätsverbesserungen im Bahnverkehr geplant. Aus diesem Grund ist mittelfristig die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse vorgesehen, da die erforderliche Bahnsteiglänge von 220 m für längere Züge des RE 1 am bestehenden Standort nicht umgesetzt werden kann.</i></p> <p>Das im Rahmen des Projektes i2030 Kapazitätsverbesserungen im Bahnverkehr vorgesehen sind ist grundsätzlich richtig. Es ist auch richtig, dass eine Bahnsteiglänge von 220 m am bestehenden Standort nicht ohne weiteres umgesetzt werden kann. Nicht untersucht wurde bisher, ob unter der Voraussetzung der in dieser Unterlage vorgesehenen Verlegung des Kreuzungspunkts der L23 mit der Bahn Richtung Osten eine Bahnsteigverlängerung am jetzigen Standort möglich wäre. Das ist u.E. obsolet, da in dieser Unterlage ohnehin eine Verlegung des Haltepunktes Richtung Westen an den Nordeingang des Tesla-Werkes vorgesehen ist. Die Verlegung des Haltepunktes an den neuen Standort, unter Berücksichtigung der aktuellen Anforderungen, ist somit der Erschließung dieses Industriestandortes geschuldet.</p>	<p>Kenntnisnahme des Hinweises</p> <p>Gemäß Stellungnahme der DB Immobilien vom 12.08.2020 ist „im Bahnhof Fangschleuse ab 2027 eine Bahnsteigverlängerung geplant. An alter Stelle ist dies nicht umzusetzen, so dass ein Neubau an anderer Stelle geplant werden muss. Dabei ist noch die Entscheidung ausstehend, ob in Richtung Westen (Tesla-Werk) oder östlich vom derzeitigen Bahnübergang am Bahnhof. Eine Überprüfung einer Verschiebung der Bahnsteige in Richtung Westen in Bezug auf den Bebauungsplan ist in Form einer Machbarkeitsstudie durch das Land in Vorbereitung.“</p> <p>Die Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse ist eine Entscheidung des Landes Brandenburg und soll durch das Ministerium für Infrastruktur Landesplanung bestellt werden.</p> <p>Für eine Verlegung in Richtung Westen zum spricht die Nähe zum Nordeingang des Industriegebietes und der dort erwarteten Nachfrage. Damit sollen die ÖV-Potenziale bezüglich des hohen Gesamtverkehrsaufkommens bestmöglich ausgeschöpft werden.</p>
		39.18	<p>Auf S. 42 wird ausgeführt</p> <p><i>Im Zuge der Umsetzung der Industrieansiedlung ist zudem die schrittweise Erhöhung der Taktzahl des Regionalexpress Linie 1 geplant. Dadurch ergibt sich zunehmend die Notwendigkeit, den bestehenden niveaugleichen (beschränkten) Bahnübergang der L 23 in einer 3.</i></p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.19	<p><i>Phase als niveaufreien Bahnübergang umzubauen.</i></p> <p>Die schrittweise Erhöhung der Taktzahl des Regionalexpress Linie 1 wurde nicht „Im Zuge der Umsetzung der Industrieansiedlung“ geplant, war bereits vor Bekanntwerden dieser Industrieansiedlung beschlossen (Netz Elbe-Spree) und ist auch durch den Verkehrsbedarf ohne Berücksichtigung dieser Industrieansiedlung gerechtfertigt.</p> <p>Die Schlußfolgerung die Kreuzung der L23 mit der Bahn in eine niveaufreie Lösung umzubauen unterstützen wir, weisen der guten Ordnung halber jedoch darauf hin, dass diese Schlußfolgerung sowohl der erhöhten Taktzahl auf der Schiene (Schrankenschließzeiten) als auch den gestiegenen Verkehrszahlen auf der Straße (Länge der Warteschlange) geschuldet ist.</p> <p>Weiter wird zur Kreuzung der L23 mit der Bahn ausgeführt</p> <p><i>Aus fachlichen und wirtschaftlichen Erwägungen wird hierbei einer Straßenüberführung der Vorzug gegenüber einer -unterführung gegeben. Die Planung sieht eine Verschwenkung der Trasse der L 23 östlich um den bestehenden Bahnübergang unter Berücksichtigung der östlich an der L 23 gelegenen Bestandsnutzungen vor. Eine westliche Umfahrung hätte u.a. eine größere Brückenlänge zur Querung des Bahnhofes und P+R-Platzes nach sich gezogen.</i></p> <p>Wie schon in den mit der DB im Vorfeld geführten Abstimmungen darauf hingewiesen halten wir nachfolgende Textpassage zur Beschreibung des Sachverhaltes geeigneter:</p> <p>„Auf Grund der prognostizierten Steigerung des Straßenverkehrs bei gleichzeitiger Erhöhung des Verkehrs auf der</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung um die vorgeschlagen Textpassage</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Schiene und der damit verbundenen Erhöhung der Schrankenschließzeiten ist eine Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) der L23 mit der Strecke Berlin - Frankfurt (Oder) am Haltepunkt Fangschleuse und ein Ersatz durch eine niveaufreie Querung erforderlich.</p> <p>Aus Sicht der Verkehrsführung auf der Straße ist der BÜ bis zur Verkehrsaufnahme der niveaufreien Querung aufrecht zu erhalten.</p> <p>Deshalb ist ein Ersatz am derzeitigen Kreuzungspunkt nicht möglich. Eine Verschiebung des Kreuzungspunktes in Richtung Westen wäre wirtschaftlich erst nach Abschluss der Verlegung des Haltepunkts in den Bereich des Tesla-Werkes möglich. Damit hier keine ggfs. schwer beherrschbaren und ggfs. rekursiven Abhängigkeiten geschaffen werden wird die Verlegung des Kreuzungspunktes Richtung Osten an die Kante der Bestandsbebauung geplant.</p> <p>Gleichzeitig bildet der Bahnübergang die Verbindung der beiden Seiten des Haltepunktes für die Reisenden. Deshalb ist die geplante Verlegung des Haltepunktes und der Ersatz des Bahnübergangs nicht aufeinander rückwirkungsfrei und die Planungen deshalb technisch, terminlich und betrieblich miteinander abzustimmen."</p>	
		39.20	Der hier wieder angeführte Zusammenhang zwischen dem Programm i2030 und der Verlegung des Haltepunkts ist für uns nicht erkennbar. Wir verweisen hier auf die vorgenannten Ausführungen zu diesem Thema.	Kenntnisnahme Siehe Abwägung Punkt 39.17
		39.21	Im nachfolgenden Absatz <i>Zur Abwicklung des Güterverkehrs bietet sich ein Anschluss an die bestehenden Bahninfrastrukturen am Standort an. Um die veranschlagten Gütermengen zu</i>	Kenntnisnahme Die Hinweise sind in den nachfolgenden Planungsphasen zu beachten.

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.22	<p><i>bewältigen sind weitere Gleis- und Rangieranlagen notwendig. Diese können zum einen parallel zur Bahnhauptstrecke und zum anderen in Erweiterung des Anschlussgleises (DRE) angeordnet werden. Zunächst ist die Schaffung von werkseigenen Gleisanlagen südlich entlang der Bahnflächen der DB vorgesehen. Die Industriegleisverbindung der DRE, die auch das GVZ anbindet, soll gesichert und die Option auf Verlegung des bestehenden Gleises im Bereich des Industriegebietes an die östliche Industriegebietsgrenze offen gehalten werden.</i></p> <p>wird auf die Abwicklung des Güterverkehrs eingegangen.</p> <p>Dies ist in nachfolgenden Planungsphasen entsprechend zu präzisieren. Wesentliche Prämisse ist die bedarfsgerechte Gestaltung der zu planenden und zu errichtenden Güterverkehrsanlagen. Hierbei sind insbesondere die Auswirkungen auf die Kapazität und Betriebsqualität der Strecke Berlin-Frankfurt zu beachten.</p> <p>Auf S. 45 wird ausgeführt:</p> <p><i>Die Einhaltung der Bestimmungen der WSG-Verordnung durch eine industrielle Nutzung im Plangebiet wird u.a. aus folgenden Umständen und Bedingungen als grundsätzlich möglich eingestuft:</i></p> <ul style="list-style-type: none">- <i>Die Größe des Industriegebietes erlaubt es dem Betreiber, die Anlagen so anzuordnen, dass etwa Rangierbahnhöfe, die nicht im WSG zulässig sind, im Bereich außerhalb des WSG im Norden und Osten entlang vorhandener Bahnflächen errichtet werden können.</i> <p>Da noch keine Gestaltung und Trassierung der Güterverkehrsanlagen für den Zielzustand vorliegt, halten wir diese Aussage für verfrüht. Sofern in der weiteren Planung der</p>	<p>Kenntnisnahme des Hinweises</p> <p>Im Rahmen des Fachbeitrags Verkehr haben hierzu Vorabstimmungen stattgefunden. In Kapitel 5.1.4 des Fachbeitrags Verkehr wird eine Konzeption der privaten Industriegleisanlagen dargestellt.</p> <p>Seitens des Vorhabenträgers ist enge Abstimmung über Gestaltung, Dimensionierung und die Betriebsführung dieser Anlagen mit der DB Netz AG ist vorgesehen.</p> <p>Bezüglich der werksinternen Gleisinfrastruktur (Anschlussbahn) sieht die Vollausbaustufe 8-10 Gleise im Rangierbahnhof, 6-8 halbzuglange Automotiv-Gleise sowie 4-5 700m lange Umschlag-</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.23	<p>Güterverkehrsanlagen den Vorschlägen der DB Netz AG gefolgt wird, halten wir dieses Ziel für aussichtsreich.</p> <p>Hierzu bitten wir auch um Information wer der Betreiber dieser hier genannten Anlagen des Güterverkehrs wird.</p> <p>Im nachfolgenden Absatz wird „das erwartete schienenseitige Aufkommen nach Vollausbau" mit „bis zu 24 Zugpaaren/Tag" benannt.</p> <p><i>Um das erwartete schienenseitige Aufkommen nach Vollausbau (bis zu 24 Zugpaare /Tag) des Industriegebietes abwickeln zu können, sind gemäß Verkehrsuntersuchung (Fachbeitrag Verkehr, IW 09/2020) Gleisverbindungen zwischen der Werks-Anschlussbahn und der Hauptstrecke (öffentliche Infrastruktur der DB Netz AG) mit drei Ein- und Ausfahrgleisen, einem Lokumfahrgleis sowie drei Lokabstellgleisen südlich der bestehenden Gleisinfrasturktrur erforderlich. Hierbei handelt es sich um private Infrastruktur des Unternehmens.</i></p> <p>Für die genannten zusätzlichen 24 Zugpaare/Tag sind auch die Einbindung der Strecke mit eingleisigen Verbindungskurven im Wuhlheider Kreuz sowie die Gestaltung der Anschlussanlagen die derzeit limitierenden Faktoren.</p> <p>Bei einem diese 24 Zugpaare übersteigenden Mehrverkehr wäre vsl. ein entsprechender Ausbau des Wuhlheider Kreuzes, sowie ein Ausbau des Bereichs Fangschleuse über den bisherigen Vorschlag der DB Netz AG hinaus erforderlich.</p>	<p>gleise für Container vor.</p> <p>Mit dem Vollausbau der Eisenbahninfrastruktur ist nicht vor 2024 zu rechnen. Die Definition des Zielzustandes erfolgt in weiteren Abstimmungen mit DB Netz AG.</p> <p>Ein Betreiber der Güterverkehrsanlagen steht noch nicht fest.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p>
		39.24	<p>Im Punkt <u>B.3.1.2 Mischgebiet (MI)</u> wird mehrfach der Be-</p>	

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.25	<p>griff „Bahnhofsumfeld" verwendet. Soweit wir das erkennen können ist damit regelmäßig der Bereich um den derzeitigen Haltepunkt gemeint.</p> <p>Wir bitten darum, die Begriffe so zu verwenden, dass es in den Unterlagen nicht zu Mißverständnissen bzw. Verwechslungen zwischen dem derzeitigen Standort des Haltepunktes und dem künftigen Standort des Haltepunktes kommt.</p> <p>Zum Punkt <u>Umbau der Landesstraße L23 - Beseitigung Bahnübergang (BU)</u></p> <p>Auf S. 57 verweisen wir auf unsere vorgenannten Hinweise zum Ersatz des Bahnübergangs durch eine Straßenüberführung.</p> <p>Wir verweisen hinsichtlich der Dimensionierung der Straßenverkehrsanlagen darauf, dass im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung nur die kreuzungsbedingten Kosten finanziert werden können und auf den Genehmigungsvorbehalt des BMVI ab einer bestimmten Wertgrenze.</p> <p>Im nachfolgenden Punkt wird wieder der nichtzutreffende Zusammenhang zwischen dieser Industrieansiedlung und der Taktverdichtung des Regionalverkehrs angeführt. Ansonsten halten wir die hier angeführten Schlussfolgerungen für richtig. Zusätzlich sollte erwähnt werden, dass der Haltepunkt Fangschleuse der am weitesten östlich gelegen Haltepunkt im Tarifbereich Berlin C liegt, so dass auch mit Auswirkungen der tariflichen Gründe bei den P+R-Zahlen zu rechnen ist.</p> <p>Bei der im Rahmen dieser Planung vorgesehenen Verlegung des Haltepunktes ca. 2 km in Richtung Osten ziehen wir jedoch die Sinnhaftigkeit der Erweiterung der P+R-Flächen am jetzigen Standort des Haltepunkts in Zweifel.</p>	<p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung.</p> <p>Kenntnisnahme der Hinweise.</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung.</p> <p>Klarstellung</p> <p>Die Kapazitätserhöhung am bestehenden Bahnhofsstandort begründet sich in der zeitlichen Abfolge der planerischen Maßnahmen, die kurzfristig und mittelfristig möglich sind. Die entsprechenden Phasen sind im Fachbeitrag Verkehr dargestellt. Bereits kurzfristig ist der Ausbau der Stellplatzkapazität am bestehenden Bahnhof erforderlich, da</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Das ebenfalls vorgesehene Potenzial für den Ausbau als Umsteigepunkt mit Mobilitätsstation am derzeitigen Standort des Haltepunkts können wir auf Grund der vorgesehen Verlegung des Haltepunktes auch nicht erkennen.</p>	<p>mit der Takterhöhung des RE 1 (halbstündiger Halt) eine erhöhte Stellplatznachfrage um ca. 200 Pkw einhergeht und die Stellplatzkapazität im Bestand bereits ausgeschöpft ist. Veränderungen am Bahnhof Fangschleuse sind jedoch gemäß Stellungnahme der DB Immobilien vom 12.08.2020 erst mittelfristig ab 2027 geplant.</p>
		39.26	<p>Die Empfehlung, den Haltepunkt als Neubau in Richtung des nördlichen Eingangsbereich des Industriegebietes zu verschieben, unterstützen wir.</p> <p>Des Weiteren unterstützen wir die Aussagen zur Bedeutung des neuen Haltepunktes für Pendler, insbesondere in Verbindung zu der vorgesehenen Taktung des Regionalverkehrs und unserem Hinweis zum Tarifgebiet Berlin C.</p>	<p>Kenntnisnahme der Zustimmung</p>
		39.27	<p>Die Aussage auf S. 76, dass die Verlegung der Bahnsteige innerhalb der bestehenden Bahnfläche stattfindet können wir so nicht stützen.</p> <p>Sowohl für die Bahnsteige als auch für die Zugangsanlagen wie z.B. die Personenunterführung werden Grundstücke in Anspruch zu nehmen sein, die derzeit nicht im Eigentum der DB Netz AG stehen.</p>	<p>Kenntnisnahme des Hinweises</p> <p>Für die Errichtung der Zugangsstellen (Unterführung) und der Bahnsteige müssen Grundstücke in Anspruch genommen werden, die sich noch nicht im Eigentum der DB befinden. Die Grundstücksfrage wird im Rahmen der Konzeptionierung und Detailplanung geklärt.</p>
		39.28	<p>Im nachfolgenden Absatz wird eine Personenunterführung als Ersatz für beschränkten BÜ (Planung) angeführt. Diese Notwendigkeit erschließt sich uns bisher nicht. Hierzu gibt es bisher keine Abstimmungen mit der DB Netz AG.</p>	<p>Klarstellung</p> <p>Die geplante Strassenunter- oder überführung der L23 über die Bahngleise wird den beschränkten Bahnübergang ersetzen.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Zu diesem Absatz auf S. 80</p> <p><i>Weiterhin wird eine Personenunter- oder -überführung von den Verkehrsflächen an der geplanten Park+Ride-Fläche am geplanten Nordzugang des Industriegebietes als Zugang zu den Bahnsteigen des in Aussicht genommenen verlegten Bahnhofs Fangschleuse mit einem Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht (GRL) gesichert. Innerhalb des mit „GRL“ und Signaturlinie gekennzeichneten Bereichs von 40 m Breite wird eine Wegeführung über private Grundstücksfläche (Gl Teilfläche 2) von mindestens 5 m Breite gesichert, so dass für die exakte Verortung ausreichend Spielraum bei Planung und Umsetzung der Bahnstreckenverlegung gegeben ist.</i></p> <p>geben wir folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bei Benutzung einer Personenunterführung als Bahnsteigzugang und gleichzeitiger Nutzung als ortsverbindenden Radweg sind diverse Sachverhalte zu beachten. - Diese Personenunterführung wäre dann kein reiner Bahnsteigzugang mehr. Ggfs. wäre das Eisenbahnkreuzungsrecht zu beachten. - Der Aufwand, diese hinsichtlich der Verkehrssicherheit genehmigungsfähig zu gestalten ist erheblich. - Die im Anschluß vorgesehene Breite der Wegeführung von 5 m sehen wir für die sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs als nicht ausreichend an. <p>Zum auf S. 83 wiederholt erwähnten Sachverhalt</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerunterführung EI als Ersatz für beschränk- 	<p>Eine Querungsmöglichkeit der Bahnstrecke auf kurzem Wege soll für Fußgänger und Radfahrer nach Beseitigung des Bahnübergangs offen gehalten werden.</p> <p>Im Zuge der Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse müssen zum Erreichen der Bahnsteige die notwendigen Zugangsinfrastrukturen geschaffen werden. Die Bahnsteige sollen von Süden und Norden zugänglich sein. Gleichzeitig bestehen Überlegungen die Unterführung auch für Radfahrer in Form eines ortsverbindenden Radweges zu nutzen. Höchste Priorität hat dabei die sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Zur Gewährleistung der Sicherheit könnte eine Trennung der Radfahrer und Fußgänger in Frage kommen. Die Detailplanung zu den Zugangsanlagen und zur Ausgestaltung des Haltepunktes Fangschleuse, sowie die genaue Dimensionierung der Unterführung erfolgt in weitergehenden Schritten mit DB Station & Service.</p> <p>Mit der textlichen Festsetzung wird für eine Personenunter- oder -überführung eine Breite von 5 m als Mindestmaß angegeben. Die festgesetzte Fläche, die mit einem Geh-, Radfahr- und Leitungsrecht (GRL) zu belasten ist hat im Bereich des geplanten neuen Bahnhofsstandortes eine Breite von 40 m, in der auch eine Querung von größer 5</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.29	<p>ten BÜ (Planung)</p> <p>verweisen wir auf die bereits gemachten Ausführungen.</p> <p>Zu den wiederholten Ausführungen auf S. 84 zum beschränkten Bahnübergang verweisen wir auf die bereits gemachten Ausführungen.</p> <p>Auf S. 175 wird im Punkt <u>Verkehrsnachfrage - Personenverkehr</u> ausgeführt, dass pro Schichtwechsel mit rund 18.000 Arbeitswegen, pro Tag mit rund 52.300 täglichen Arbeitswegen gerechnet wird und auf die ausgeprägten Spitzen zu den Schichtwechseln hingewiesen wird.</p> <p>Zum Punkt <u>Verkehrsnachfrage - Güterverkehr</u> weisen wir darauf hin, dass 7 Güterzüge in der Anlieferung und 17 Güterzüge in der Auslieferung zusammen 24 Güterzüge (nicht wie angeführt 23) sind.</p> <p>Für die genannten zusätzlichen 24 Zugpaare/Tag sind auch die Einbindung der Strecke mit eingleisigen Verbindungskurven im Wuhlheider Kreuz sowie die Gestaltung der Anschlussanlagen die derzeit limitierenden Faktoren.</p> <p>Bei einem diese 24 Zugpaare übersteigenden Mehrverkehr wäre vsl. ein entsprechender Ausbau des Wuhlheider Kreuzes, sowie ein Ausbau des Bereichs Fangschleuse über den bisherigen Vorschlag der DB Netz AG hinaus erforderlich.</p>	<p>m Breite angeordnet werden kann.</p> <p>Kenntnisnahme des Hinweises</p> <p>Redaktionelle Ergänzung der Begründung.</p> <p>Kenntnisnahme</p>
		39.30	<p>Die Ansätze im Punkt <u>Verkehrslösungen - Güterverkehr</u> werden grundsätzlich von der DB Netz mitgetragen.</p> <p>Es wird ausgeführt, das mit dem Vollausbau der Eisenbahninfrastruktur auf Grund der Planungsverfahren und den Abhängigkeiten der Netzweiten Baubetriebsplanung nicht vor 2024 zu rechnen ist.</p>	

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		39.31	<p>Um die terminlichen Auswirkungen der Planungsverfahren und der Baubetriebsplanung für den Vollausbau der Eisenbahninfrastruktur zu prüfen, müsste ein Planungsstand der werksinternen Gleisinfrastruktur erreicht sein, der derzeit leider noch nicht vorliegt. Die im weiteren angeführten Planungsprämissen mit Einfluss auf die Streckenkapazität und Betriebsqualität der Hauptstrecke sind mit der DB Netz AG abgestimmt.</p> <p>-</p> <p>Zum Punkt <u>Verkehrslösungen - Personenverkehr</u> haben wir folgende Hinweise:</p> <ul style="list-style-type: none">- Die angeführte Absicht einer Ertüchtigung des Haltepunktes durch Anpassung der Gleisanlagen ist uns nicht bekannt.- Die angeführte Anpassung der Bahnsteige (durch Verlängerung um ca. 9 m) steht nicht im Zusammenhang mit dieser Industrieansiedlung.	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Redaktionelle Korrektur der Begründung.</p>
		39.32	<p>Zum Punkt <u>Zeitliche Umsetzung Straßenausbau</u> weisen wir darauf hin, dass in nachfolgenden Planungsphasen zwingend auch die zeitliche Umsetzung der Schienenverkehrsanlagen sowie die gegenseitigen Abhängigkeiten zu untersuchen sind.</p> <p>Hinsichtlich der Abbildung 31, auf der zu erkennen ist, dass ein ortsverbindender Radweg im Bereich des vorgesehenen Zugangstunnels der Bahnsteige durch die Bahn geführt werden soll, verweisen wir auf die o.a. Ausführungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
		39.33	<p>Nicht nachvollziehen können wir die mehrfache Anführung gleicher Sachverhalte in unterschiedlichen Gliederungs-</p>	<p>Der Hinweis wird berücksichtigt. Redaktionelle Korrektur der Begründung.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>punkten, z.B. ab S. 226.</p> <p>Soweit wir unsere zugehörigen Hinweise nicht an jeder Stelle wiederholt haben, gelten diese jedoch auch dort entsprechend.</p>	
	Deutsche Bahn Station & Service AG Schreiben vom 11.11.2020	39.34	<p>Zum o.g. Vorhaben hatten Sie bereits am 30.10.2020 per E-mail von der DB Netz AG [<i>Personenbezogene Daten anonymisiert</i>] eine Stellungnahme erhalten. Diese behält weiterhin ihre Gültigkeit.</p> <p>Abschließend teilen wir mit, dass wir folgende Stellungnahme der DB Station & Service AG erhalten haben, welche wir hiermit zur Kenntnis und Beachtung an Sie weitergeben:</p> <p>Die Station Fangschleuse wurde 2003 modernisiert. Der Bebauungsplan ist mit dem Thema Bf Fangschleuse im Bahnhofsmanagement Cottbus betroffen.</p> <p>Im Bahnhof Fangschleuse ist ab 2027 eine Bahnsteigverlängerung geplant. An alter Stelle ist dies nicht umzusetzen, so dass ein Neubau an anderer Stelle geplant werden muss. Dabei ist noch die Entscheidung ausstehend, ob in Richtung Westen (Tesla-Werk) oder östlich vom derzeitigen Bahnübergang am Bahnhof. Hierzu fügen wir als Anlage einen Planausschnitt bei.</p> <p>Eine Überprüfung einer Verschiebung der Bahnsteige in Richtung Westen in Bezug auf den Bebauungsplan ist in Form einer Machbarkeitsstudie durch das Land in Vorbereitung.</p> <p>In diesem Zusammenhang würden:</p> <p>die Bahnsteige:</p> <ul style="list-style-type: none">- als barrierefreie Außenbahnsteige konzipiert (Länge von 220 m, Höhe 0,76 m, Breite gemäß Fahrgast-	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise zu den bahnseitigen Planungen wurden bereits in die verkehrsgutachterliche Untersuchung (Fachbeitrag Verkehr zum B-Plan) einbezogen und in der Begründung ergänzt.</p> <p>Der Flächenbedarf der Bahnstiftungsverlegung wurde bei der Planung berücksichtigt.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>aufkommen bis 10 m) mit Wetterschutz (Überdachung), mit Beleuchtung, Fahrgastinformation und Bahnsteigmobiliar mit Medienver- und -entsorgung mit Potentialausgleich und Erdung</p> <ul style="list-style-type: none">- die Personenunterführung (PU) mit Dimensionierung nach Fahrgastaufkommen und Länge der Unterführung gemäß der konzeptionell erforderlichen Gleise mit Treppen (ggf. Fahrtreppen) und mit Aufzügen witterungsgeschützt erhalten.- Berücksichtigung der Kostentragung der Rückbauleistungen und Restbuchwerte der aktiven Station. <p>Sollte die Fa. Tesla wünschen, dass keine unbefugten Personen auf das Betriebsgelände gelangen, sollten Absperranlagen in der PU errichtet werden (z.B. mit elektronischem Kontrollsystem und Videoüberwachung).</p> <p>Ein Architekten-Wettbewerb zur Gestaltung der Station ist davon unbenommen.</p> <p><u>Anlage:</u></p> <ul style="list-style-type: none">- Planausschnitt	
40	<p>Deutsche Regionaleisenbahn GmbH</p> <p>Schreiben vom 29.10.2020</p>	40.01	<p>Ihr Schreiben ist an die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) gerichtet. Die DRE zählt nicht zu diesen Personen. Gem. ABl./10, [Nr. 44], S.1809 vom 20 September 2010 ist dort in der Anlage 1 vermerkt, dass für die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen der Landesbevollmächtigte für die Bahnaufsicht des Landes Brandenburg als zuständiger Träger öffentlicher Belange zu hören ist. Wir gehen</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Die Landeseisenbahnaufsicht wurde ebenfalls am B-Plan-Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Belange des Trägers der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur, der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH, wurden mit dem B-Plan berücksich-</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		40.02	<p>davon aus, dass dieses zusätzlich bereits geschehen ist.</p> <p>Ungeachtet dessen möchten wir die Gelegenheit nutzen, als beteiligtes Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. im Rahmen von § 3 Abs. 2 BauGB Hinweise zu geben.</p> <p>Die „Bekanntmachung der Offenlage des Entwurfes 1. Änderung / Bebauungsplan Nr. 13 'Freienbrink-Nord'" zeigt eine Planzeichnung, auf der die Bahnstrecke der DRE dargestellt ist. Innerhalb des Industriegebietes ist die Bahntrasse mit der Signatur „Planfestgestellte Bahnfläche (Entwidmung geplant)" versehen.</p> <p>Diese Fläche und vor allem die darauf befindlichen Bahnanlagen werden für den Bahnbetrieb zwingend benötigt. Hierzu stellen wir fest, dass eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken noch nicht angenommen werden kann. Dieses würde primär eine entsprechende Einigung zwischen dem Vorhabenträger und der Bahn voraussetzen, in dessen Ergebnis die Bahnanlage neu am äußeren Rand des ausgewiesenen Bebauungsgebietes errichtet werden muss. Diese liegt allerdings noch nicht vor.</p> <p>Hinweis: Auf den mit „B-Plan 13 Planzeichnung_Blätter 1-3" bezeichneten Lageplänen ist - abweichend von der eingangs erwähnten Kartendarstellung - die DRE-Strecke - zutreffend - mit durchgehend violetter Signatur versehen (als vorbehaltlose Bahnfläche).</p> <p>Auf den Begründungstext möchten wir hinsichtlich der folgenden Punkte eingehen:</p> <p><u>2.5.3 Güterverkehr:</u></p> <p>Es sind Zuglängen von <u>600</u> m (Angabe aus Anlage 1 SNB-BT) möglich, nicht nur 400 m.</p> <p><u>3.5 Aufschiebend bedingte Festsetzung:</u></p>	<p>tigt</p> <p>Der in der Bekanntmachung abgebildete Planzeichnungsentwurf wurde im weiteren Verfahren korrigiert. Der Entwurf der Planzeichnung dahingehend angepasst, dass alle im Geltungsbereich des B-Plans gelegenen Bahnflächen nachrichtlich in die Planzeichnung übernommen wurden.</p> <p>Auswirkungen auf den Bebauungsplan:</p> <p>Die redaktionellen Hinweise werden in der Begründung ergänzt.</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>Das Verfahren zur „Entwidmung“ (Freistellung von Bahnbetriebszwecken, s.o.) würde hier durch das Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 21, durchgeführt werden, das EBA ist nicht zuständig.</p> <p><u>B.3.7.5 Knotenpunkte, Wegeanschlüsse und Zufahrten:</u></p> <p>Auf Seite 71 unten wird versehentlich eine Bahnbrücke über die DRE erwähnt. Gemeint ist jedoch eine Straßenbrücke.</p> <p><u>B.3.12 Mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen:</u></p> <p>Eine Belastung der Bahnflächen der DRE in den Kreuzungspunkten EI/L38 (bestehende Straßenüberführung) und EI/L386 (geplante Straßenüberführung) mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten ist nicht erforderlich, da gem. § 4 Eisenbahnkreuzungsgesetz eine Duldungspflicht besteht. Im einschlägigen Kommentar zum Eisenbahnkreuzungsgesetz (Marschall/ Schweinsberg, Eisenbahnkreuzungsgesetz, 2018, S. 140, Randnummer 31) heißt es: <i>„Eine grundbuchmäßige Behandlung ist ebenso wenig erforderlich wie die Bestellung einer Grunddienstbarkeit, weil der öffentlich-rechtlichen Duldungspflicht ein gleichwertiges öffentlich-rechtliches Benutzungsrecht gegenübersteht.“</i></p> <p><u>B.3.15.1 Bahnflächen:</u></p> <p>Die Planungshoheit für die Bahnflächen der DRE liegt nicht beim Eisenbahnbundesamt, sondern beim Land Brandenburg. Für ein mögliches Freistellungsverfahren wäre - wie bereits oben beschrieben - das Landesamt für Bauen und Verkehr, Dezernat 21, zuständig.</p> <p><u>D.10.3 Grunderwerb:</u></p> <p>Grundbuchrechtlichen Vereinbarungen sind - wie bereits</p>	

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
	<div style="border: 1px solid red; padding: 2px; display: inline-block;">DRE 29.10.2020</div>	40.03	<p>bzgl. B.3.12 beschrieben - entbehrlich.</p> <p><u>Schalltechnische Untersuchung - Verkehrslärm im Untersuchungsgebiet:</u></p> <p>Auf S. 1 dieser Untersuchung heißt es zur Bahnstrecke der DRE: „Das vorhandene Erschließungsgleis des GVZ-Freienbrink der Deutschen-Regional-Eisenbahn wird an den östlichen Rand des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ verlegt. Die bisherige Führung des Gleises im südöstlichen Bereich wird somit aufgegeben.“ Wir weisen nochmals darauf hin, dass eine Verlegung der DRE-Strecke nicht Gegenstand des B-Plans sein kann, da hierzu gesonderte Planrechtsverfahren gemäß Allgemeinen Eisenbahngesetz erforderlich sind. Insofern ist zu überprüfen, ob sich aus dieser fehlerhaften Annahme auch Konsequenzen für die schalltechnische Untersuchung ergeben. Ebenfalls ist die angenommene Zugmenge - 1-2 Züge je Woche – unzutreffend.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Den Hinweisen der Einwenderin wird bzgl. der Notwendigkeit einer finalen Verlegung des Erschließungsgleises des GVZ-Freienbrink grundsätzlich zugestimmt. Eine Verlegung der DRE-Strecke kann nicht Gegenstand des B-Planverfahrens sein. Hierzu wäre ein gesondertes Planrechtsverfahren gemäß Allgemeinen Eisenbahngesetz notwendig. Dabei ist dann auch ein abgestimmtes Betriebsprognoseprogramm zugrunde zu legen.</p> <p>Nach derzeitigem Kenntnisstand (Zugmenge) und der Erforderniss, im Rahmen des B-Planverfahrens für eine mögliche Verlegung des Erschließungsgleises des GVZ-Freienbrink eine belastbare Aussage treffen zu müssen, kann die schalltechnische Untersuchung diese Maßnahme nicht ignorieren.</p> <p>Die Aussagen zur Verlegung des vorhandenen Erschließungsgleises des GVZ-Freienbrink der Deutschen-Regional-Eisenbahn an den östlichen Rand des Geltungsbereichs des Bebauungsplanes Nr. 13 "Freienbrink-Nord muss deshalb Bestandteil des Verfahrens bleiben, auch wenn zu einem späteren Zeitpunkt ein gesondertes Planrechtsverfahren gemäß Allgemeinen Eisenbahngesetz durchgeführt werden kann.</p>
		40.04	<p>Weiterhin ist aus unserer Sicht noch der „Fachbeitrag Verkehr“ zu erwähnen:</p> <p><u>3.2.1 Güterverkehr:</u></p> <p>Zum Güterverkehr heißt es u.a.: „Nach erster grober Prü-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In der Begründung zum B-Plan wurde bereits klargestellt, dass die Verlegung der Trasse zunächst unter der Voraussetzung einer Vereinbarung des Industriebetriebs mit dem Eigentümer und Träger</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		40.05	<p><i>fung seitens der DB Netz AG und der Deutsche Regionaleisenbahn GmbH kann angenommen werden, dass über den maßgeblichen Abschnitt zukünftig noch 24 Güterzüge/ 24 h, neben den bestehenden Verkehren und zukünftig zu erwartenden Mehrverkehren (siehe Bundesverkehrswegeplan 2030), aus Kapazitätssicht möglich sind."</i> Hierzu möchten wir klarstellen, dass die Deutsche Regionaleisenbahn GmbH nicht die Kapazität der DB-Strecke geprüft und sich auch nicht dazu geäußert hat. Zur Strecke der DRE wird ausgeführt: „Zur Schaffung einer aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht möglichst optimalen werksinternen Gleisinfrastuktur soll die Strecke der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH an die östliche Plangebietsgrenze verlegt werden." Wir stellen klar, dass hier nur betriebliche und wirtschaftliche Belange des Automobilwerks gemeint sein können. Seitens der DRE besteht kein Anlass zur Verlegung der Strecke.</p> <p><u>5.1 Güterschienenverkehr:</u></p> <p>Hinsichtlich der hier getroffenen Aussagen zur Verlegung der DRE-Strecke wird auf unsere Anmerkungen zu 3.2.1 (s.o.) verwiesen. Die Bestandsstrecke der DRE ist im Regelfall mit 21,0 t Achslast (Angabe aus Anlage 1 SNB-BT) und im Ausnahmefall auch mit 22,5 t (gegenwärtiger Baustofftransport zur Baustelle Tesla) befahrbar.</p> <p>Zur verbesserten schienenseitigen Andienung des GVZ Berlin Ost aus Richtung Frankfurt/ Oder besteht seit langem die Vorstellung, eine zusätzliche östliche Verbindungskurve einzuplanen. Diese würde an das bestehende südliche Nebengleis des DB-Bahnhofs Fangschleuse anschließen. Der jetzige Entwurf des B-Plans sieht in diesem Bereich einerseits Waldfläche und andererseits aber auch die Trasse der neuen L386 vor. Die DRE regt an, dass eine Trassenfreihaltung für eine optionale Ver-</p>	<p>der Eisenbahninfrastruktur, der Deutschen Regionaleisenbahn GmbH, steht.</p> <p>Gleichwohl wird mit dem B-Plan zur Schaffung einer aus betrieblicher und wirtschaftlicher Sicht möglichst optimalen werksinternen Gleisinfrastuktur eine Verlegung eines Streckenabschnitts der DRE an die östliche Plangebietsgrenze in Betracht gezogen und hierfür eine Trasse freigehalten.</p> <p>Der Anregung wird nicht entsprochen</p> <p>Es ist richtig, dass über die DRE Strecke derzeit nur in oder aus Richtung Westen Zugverkehre abgewickelt werden können.</p> <p>Als Ergebnis der Volumenstromanalyse der Tesla Berlin-Brandenburg Manufacturing SE sind jedoch auch nur wenige Güterzüge von Osten (vereinzelt Automotive-Züge im Ausgang) am Tag zu erwarten</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>bindungskurve in den B-Plan aufgenommen wird. Außerdem sollte die neue L386 im Höhenverlauf so geplant werden, dass eine höhenfreie Kreuzung mit einer optionalen Verbindungskurve möglich bleibt.</p>	<p>(bis zu zwei Zugpaare). Für diese Züge erfolgt der Fahrrihtungswechsel im Bahnhof Erkner auf Gleis 05: Das Gleis weist eine Nutzlänge von 816 Metern auf und ist elektrifiziert. Im Hinblick auf die geringe Anzahl an erwarteten Zügen von Osten kommend oder nach Osten gehend ist die technische und betriebliche Machbarkeit trotz der engen Zeitfenster und Kapazitätsbeschränkungen auf der Hauptstrecke gegeben.</p> <p>Bei Steigerung der Produktionskapazität und somit der Gütertransporte über Schiene sind 3-4 neue Einfahrt bzw. Ausfahrngleise im Norden vorgesehen. Zudem sind Weichenverbindungen zwischen den Hauptgleisen der DB Netze und den Einfahrgleisen geplant, so dass die Giga Factory Berlin-Brandenburg von Güterzügen auch aus östlicher Richtung direkt erreichbar ist. Die Gleise bieten die Möglichkeit zum Fahrrihtungswechsel und zum Traktionswechsel. Die Gleise werden über eine Nutzlänge von mind. 750 m verfügen und es sollen Einfahrt- und Ausfahrteschwindigkeiten von mind. 60 km/h möglich sein. Damit werden keine Fahrrihtungs- oder Traktionswechsel in der Umgebung mehr notwendig sein.</p> <p>Die Schaffung einer östlichen Verbindungskurve mit Anschluss an die DRE-Stecke bietet somit nur sehr begrenzte Vorteile. Weiterhin könnten Züge über diese neue Verbindungskurve nur das GVZ Freienbrink erreichen, nicht aber die Industriegleise des Anschließers Tesla. Die Maßnahme hätte somit keinen Nutzen für Güterzüge mit Quelle oder Ziel Tesla.</p> <p>Keine Änderung</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
41	VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH Schreiben vom 02.11.2020	41.01	<p>Diese Stellungnahme basiert auf den am 02.10.2020 durch die Gemeinde Grünheide online zur Verfügung gestellten Unterlagen und bezieht sich ausschließlich auf die SPNV-relevanten verkehrlichen Aspekte.</p> <p>Unsere Anmerkungen sind nach den zur Verfügung gestellten Unterlagen geordnet.</p> <p><u>Begründung zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“ 1. Änderung</u></p> <p>Die Begründung enthält lediglich die Information, dass mittelfristig eine Verlegung der Station Fangschleuse in Richtung Westen vorgesehen ist. Weder in den Planunterlagen noch in der Erläuterung ist die Berücksichtigung entsprechender Vorsorgeaspekte (Bahnsteige und Zugänge) lagegenau benannt bzw. erkennbar, lediglich die Bezeichnung „PARK + RIDE“ an der Landesstraße 386 im mutmaßlichen Bereich des nördlichen Werktores inkl. der entsprechenden Erläuterung auf S. 76 der Begründung sowie die mit „GRL“ bezeichnete Fläche zwischen den Bahnanlagen und der Landesstraße 386, die in Zusammenhang mit dem vorgesehenen Bahnsteigtunnel steht, gibt einen konkreten Hinweis auf einen später geplanten SPNV-Bezug.</p> <p>Darüber hinaus besteht eine Diskrepanz mindestens zwi-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Änderungen von Bahnflächen werden durch den B-Plan nicht vorgesehen, da diese dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen.</p> <p>Der B-Plan nimmt die eisenbahnrechtliche Planung nicht vorweg.</p> <p>Im Zuge der Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse müssen zum Erreichen der Bahnsteige die notwendigen Zugangsinfrastrukturen geschaffen werden. Die Bahnsteige sollen von Süden und Norden zugänglich sein. Gleichzeitig bestehen Überlegungen die Unterführung auch für Radfahrer in Form eines ortsverbindenden Radweges zu nutzen. Höchste Priorität hat dabei die sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Zur Gewährleistung der Sicherheit könnte eine Trennung der Radfahrer und Fußgänger in Frage kommen. Die Detailplanung zu den Zugangsanlagen und zur Ausgestaltung des Haltepunktes Fangschleuse, sowie die genaue Dimensionierung der Unterführung erfolgt in weitergehenden Schritten mit DB Station & Service.</p> <p>Dem Einwand wird nicht gefolgt</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		41.02	<p>schen der Darstellung der erweiterten Bahnanlagen zwischen dem Grünordnungsplan (Legendeneintrag „Erweiterungsbereich Bahnflächen im Industriegebiet“) und dem Übersichtsplan (gleiche Fläche dem Legendeneintrag „Industriegebiet“ zugeordnet), die im Sinne der Eindeutigkeit, welcher Art der baulichen Nutzung die Flächen zugeordnet werden, bereinigt werden sollten.</p> <p>Auf S.42 und S.76 wird die Verlegung der Station Fangschleuse dahingehend begründet, dass eine Verlängerung am bestehenden Standort nicht möglich ist. Mit dem geplanten Ersatz des östlich anschließenden Bahnübergangs durch eine Straßenüberführung wäre aber eine Verlängerung der Bestandsbahnsteige möglich. Die Verlegung erfolgt vor allem mit dem Vorteil der besseren Erschließung des zukünftigen TESLA-Werkes.</p> <p><u>Fachbeitrag Verkehr für die 1. Änderung des Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink-Nord“</u></p> <p>Die Ausführungen des Fachbeitrages Verkehrs zum schienengebundenen Personennahverkehr zur erwarteten Verkehrsbelastung im öffentlichen Personennahverkehr (Kapitel 6.1, Seite 64) können auch für den Endausbau mit ca. 40.000 Beschäftigten und einem An- und Abreisevolumen je Schichtwechsel von 2.300 Personenfahrten auf dem RE1 bestätigt werden. Voraussetzung hierfür ist die Umsetzung der geplanten Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse in Richtung Westen.</p> <p>Laut S.22 ist das Oberzentrum Cottbus nicht direkt mit dem RE1 erreichbar. Wir möchten darauf hinweisen, dass</p>	<p>Eine Diskrepanz zwischen Abbildung (18) im Grünordnungsplan und B-Planzeichnung ist nicht gegeben. Die Art der Nutzung ist jeweils mit „Industriegebiet“ (GI) bezeichnet. Hier sind im GI Teilfläche 2 südlich der Bahn-Hauptstrecke werkeigene Gleisanlagen vorgesehen. Diese sind im GI zulässig und als solches festgesetzt.</p> <p>Keine Änderung</p> <p>Der Hinweis wird berücksichtigt.</p> <p>Redaktionelle Korrektur der Begründung zur Verlegung des Bahnhofs Fangschleuse nach Westen.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>3 Fahrtenpaare pro Tag nach Cottbus in Tagesrandlage durchgebunden sind. Wir weisen darauf hin, dass die vorhandenen Bahnsteige in Fangschleuse eine Nutzlänge von 135m aufweisen, 100m sind nicht korrekt (S.52).</p>	
42	<p>Eisenbahn-Bundesamt Schreiben vom 02.11.2020</p>	42.01	<p>Gegenüber dem zuletzt hier vorgelegten Planungsstand wurden in den aktuellen Versionen der B-Plan-Begründung und Planzeichnung die Angaben zu den eisenbahninfrastrukturellen sowie -verkehrlichen Randbedingungen teilweise ergänzt bzw. geändert. Der B-Plan-Begründung Kap. B.2.1 (Seiten 41 f.) zu Folge ist „<i>zunächst (...) die Schaffung von werkseigenen Gleisanlagen südlich entlang der Bahnflächen der DB vorgesehen</i>“ und im Übrigen die „<i>Verlagerung der Regionalbahnhaltesteile mit P+R-Flächen</i>“ bzw. „<i>mittelfristig die Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse vorgesehen, da die erforderliche Bahnsteiglänge von 220 m für längere Züge des RE 1 am bestehenden Standort nicht umgesetzt werden kann</i>“.</p> <p>Auf welche zukünftige Lage bzw. Ausdehnung der Bahnanlagen die Bebauungsplanung konkret abzielt, bleibt jedoch wie bereits im vorherigen Planungsstand unklar. In der B-Plan-Begründung im Kap. 3.6 (Seite 57) wird darauf hingewiesen, dass die Trassenführung der neuen Landesstraße L 386 von der geplanten Erweiterung der Bahnanlagen abhängig sei. Obwohl für Art und Umfang dieser Erweiterung bisher offensichtlich keine planerischen Anhaltspunkte vorliegen, sollen mit der vorliegenden Planzeichnung konkrete (gegenüber dem vorherigen Planungsstand veränderte) Flächen für die L 386 südlich parallel zu den DB- Anlagen festgesetzt werden.</p> <p>Da eine konkrete Planung für die Entwicklung der Bahnanlagen bisher nicht vorliegt, kann ich keine Aussagen dazu treffen, ob hierdurch ggfls. planerische Konflikte mit der Bebauungsplanung zu erwarten sind. Ich weise je-</p>	<p>Kenntnisnahme der Hinweise</p> <p>Änderungen von Bahnflächen werden durch den B-Plan nicht vorgesehen, da diese dem Fachplanungsvorbehalt unterliegen.</p> <p>Im Zuge der Verlegung des Bahnhofes Fangschleuse müssen zum Erreichen der Bahnsteige die notwendigen Zugangsinfrastrukturen geschaffen werden. Die Bahnsteige sollen von Süden und Norden zugänglich sein. Gleichzeitig bestehen Überlegungen die Unterführung auch für Radfahrer in Form eines ortsverbindenden Radweges zu nutzen. Höchste Priorität hat dabei die sichere Führung des Rad- und Fußgängerverkehrs. Zur Gewährleistung der Sicherheit könnte eine Trennung der Radfahrer und Fußgänger in Frage kommen. Die Detailplanung zu den Zugangsanla-</p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
			<p>doch darauf hin, dass die Eisenbahnfachplanung an die Bebauungsplanung nicht gebunden ist und mit einer planungsrechtlichen Zulassungsentscheidung nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) für eine Änderung der bundeseigenen u./o. nichtbundeseigenen Bahnanlagen Festsetzungen getroffen werden könnten, die von der vorliegenden Bebauungsplanung abweichen bzw. mit dieser kollidieren.</p> <p>Im Übrigen behält meine Stellungnahme vom 14.07.2020 weiterhin Gültigkeit.</p>	<p>gen und zur Ausgestaltung des Haltepunktes Fangschleuse, sowie die genaue Dimensionierung der Unterführung erfolgt in weitergehenden Schritten mit DB Station & Service.</p> <p>Bezüglich der werksinternen Gleisinfrastruktur (Anschlussbahn) sieht die Vollausbaustufe 8-10 Gleise im Rangierbahnhof, 6-8 halbzuglange Automotiv-Gleise sowie 4-5 700m lange Umschlaggleise für Container vor.</p> <p>Im Rahmen des Fachbeitrags Verkehr haben hierzu Vorabstimmungen stattgefunden. In Kapitel 5.1.4 des Fachbeitrags Verkehr wird eine Konzeption der privaten Industriegleisanlagen dargestellt. Die Gleise werden südlich parallel der Hauptstrecke angeordnet und als Industriegebiet festgesetzt, da es sich um private Gleisinfrastruktur handelt.</p> <p>Es ist enge Abstimmung über Gestaltung, Dimensionierung und die Betriebsführung dieser Anlagen mit der DB Netz AG ist vorgesehen.</p> <p>Die privaten Industriegleisanlagen fallen laut Stellungnahme der Landeseisenbahnaufsicht vom 02.11.2020 in deren Zuständigkeit</p> <p><i>„Die Betriebsanlagen der Bahn des Werkstattbereiches - hier der künftigen „TESLA- Anschlussbahn“ sind auf der Grundlage der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen - Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982 zu bauen und zu betreiben. Danach ist die Zustimmung der LEA nach § 5 Abs. 2 BOA zum Neubau von Anschlussbahnen sowie zur Erweiterung oder Veränderung von Bahnanlagen erforderlich.“</i></p>

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
				Der B-Plan steht weiteren eisenbahnrechtlichen Fachplanungen nicht entgegen.
43	Landeseisenbahnaufsicht Schreiben vom 02.11.2020	43.01	<p>Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) des Landes Brandenburg ist gemäß § 5 Abs. 1a Nr. 2 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zuständig für die Aufsicht über die nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Land Brandenburg.</p> <p>Bei dem B-Plan Nr. 13 „Freienbrink Nord“ -1. Änderung - ist die Eisenbahninfrastruktur (EI) der Deutsche Regionaleisenbahn GmbH (DRE) zur Industriegleisanbindung zum Güterverkehrszentrum Berlin-Ost (GVZ Berlin-Ost) in Freienbrink betroffen. Die EI der DRE zweigt vom Westkopf des Bf Fangschleuse - südlich vom Bahn-km 29,4 aus ab und verläuft über die B-Planfläche „Freienbrink Nord“ zum GVZ Berlin-Ost. Die Planunterlagen enthalten die Lage des öffentlichen Gleises, aber keine konkreten Angaben zur Lage der Gleisanlagen der Anschlussbahn.</p> <p>Wie bereits in unserer Stellungnahme vom 06.07.2020 dargelegt, sind bei der Planung Abstimmungen mit dem Eigentümer der EI - der DRE zu treffen. Zu berücksichtigen ist, dass die EI des GVZ derzeit nur mit 400 m langen Zügen befahren werden kann, bei einer Radsatzlast von 21 t.</p> <p>Der B-Plan beinhaltet eisenbahntechnisch zwei Bahnen (siehe auch Pkt. 2.5.3 der Seite 13 der Begründung). Eine öffentliche EI (nachfolgend Teil I) und eine künftige Anschlussbahn (im folgendem Teil II).</p>	Kenntnisnahme Die Hinweise wurden bereits in die Begründung aufgenommen.
		43.02	<p><u>Teil I:</u></p> <p>Da es sich bei der Erweiterung und Umverlegung der EI der DRE um eine öffentliche Betriebsanlage einer Eisenbahn handelt, ist das Landesamt für Bauen und Verkehr</p>	Kenntnisnahme der Zuständigkeit

Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Bebauungsplan Nr.13 "Freienbrink-Nord" der Gemeinde Grünheide, 1. Änderung

Auswertung und Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Nr.	Behörde / TöB	Punkt	Stellungnahme	Ergebnis der Prüfung und Abwägung
		43.03	<p>(LBV) die zuständige Genehmigungsbehörde, welche die erforderliche Planrechtsentscheidung nach § 18 AEG erteilt. Im Rahmen der Planfeststellung wird die Landeseisenbahnaufsicht (LEA) beteiligt.</p> <p><u>Teil II:</u></p> <p>Die Betriebsanlagen der Bahn des Werkstattbereiches - hier der künftigen „TESLA- Anschlussbahn" sind auf der Grundlage der Anordnung über den Bau und Betrieb von Anschlußbahnen - Bau- und Betriebsordnung für Anschlußbahnen (BOA) - vom 13. Mai 1982 zu bauen und zu betreiben. Danach ist die Zustimmung der LEA nach § 5 Abs. 2 BOA zum Neubau von Anschlussbahnen sowie zur Erweiterung oder Veränderung von Bahnanlagen erforderlich.</p> <p>Bei allen Anträgen auf Erteilung von Zustimmungen und Genehmigungen ist die Stellungnahme des Anschlussbahnleiters beizufügen (§ 10 Abs. 1 BOA).</p> <p>Die Verfahrensweise für die Beantragung von Zustimmungen und Genehmigungen ist in Anweisung Nr. 1 zur BOA geregelt (§ 10 Abs. 3 BOA). Neue oder veränderte Bahnanlagen und sonstige bauliche Anlagen, für die eine Zustimmung oder Genehmigung erteilt worden ist, sind vor der Inbetriebnahme bahnaufsichtlich prüfen zu lassen (§ 8 Abs. 1 BOA). Diese Prüfung ist rechtzeitig bei der Landeseisenbahnaufsicht zu beantragen.</p> <p>Für die Inbetriebnahme neuer oder veränderter Bahnanlagen ist die Genehmigung zur Inbetriebnahme durch die Landeseisenbahnaufsicht erforderlich (§ 9 Abs. 2 BOA).</p> <p>Bei Rückfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.</p> <p>Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass durch diese Stellungnahme Belange bundeseigener Bahnen nicht erfasst</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Hinweise betreffen die Genehmigungsplanung und die Bauausführung.</p>