

Gemeinde Grünheide (Mark)



Begründung

Bebauungsplan Nr. 63

„Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“

**Stand: Entwurfsfassung zur förmlichen Beteiligung gem. §§ 3 Abs. 2 und 4
Abs. 2 BauGB, September 2026**

Bearbeitung:

FIRU mbH - Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der Raum- und Umweltplanung mbH / Berliner Straße 10 / 13187 Berlin / Telefon: (030) 288775 0, Telefax: (030) 288775 29

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Erforderlichkeit.....	5
2	Beschreibung des Plangebiets.....	6
2.1	Räumliche Lage	6
2.2	Geltungsbereich.....	6
2.3	Städtebauliche Bestandssituation	8
2.4	Verkehrliche Erschließung	9
2.4.1	Straßenverkehr	9
2.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	10
2.4.3	Fuß- und Radverkehr.....	10
2.5	Technische Infrastruktur.....	10
2.6	Kampfmittel	10
2.7	Denkmalschutz.....	10
3	Planerische Rahmenbedingungen	12
3.1	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)	12
3.2	Regionalplan Oderland-Spree	14
3.3	Bebauungspläne.....	15
3.4	Flächennutzungsplan	15
3.5	Landschaftsplanung	17
3.6	Landschaftsschutzgebiet.....	17
3.7	Natura 2000-Gebiete	19
3.8	Bahnflächen	20
3.9	Gemeindliche Satzungen	20
3.9.1	Stellplatzsatzung	20
3.9.2	Baumschutzsatzung der Gemeinde Grünheide (Mark)	20
4	Verfahren	21
4.1	Aufstellung des Bebauungsplans	21
4.2	Änderung des Geltungsbereichs und des Titels des Bebauungsplans.....	21
4.3	Beteiligungen gem. § 3 und 4 BauGB.....	22
4.3.1	Frühzeitige Beteiligung, erste öffentliche Auslegung	22
4.3.2	Beteiligung und öffentliche Auslegung	22
4.4	Satzungsbeschluss.....	22
4.5	Umweltprüfung.....	22
4.6	Fachgutachten	22
5	Standortalternativen und Machbarkeitsstudie	23
6	Planungskonzept.....	25
7	Begründung der Festsetzungen.....	29
7.1	Nebenanlagen	29
7.2	Verkehrsflächen	29
7.2.1	Öffentliche Straßenverkehrsflächen	29
7.2.2	Private Straßenverkehrsfläche	30

7.2.3	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	30
7.3	Grünflächen	32
7.4	Wasserflächen.....	32
7.5	Wald	32
7.6	Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft.....	33
7.7	Geh-, Fahr- und Leitungsrechte	35
7.8	Bedingte Festsetzung.....	36
7.9	Bahnanlagen	36
8	Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen	37
8.1	Altlasten	37
8.2	Abfallentsorgung.....	37
8.3	Bodenschutz.....	37
8.4	Denkmalschutz.....	38
8.5	Versorgungsleitungen	38
8.5.1	Deutsche Telekom Technik GmbH	38
8.5.2	EWE NETZ GmbH.....	39
8.6	Niederschlagswasserbeseitigung.....	39
8.7	Artenschutz	40
9	Auswirkungen der Planung.....	41
9.1	Verkehr	41
9.1.1	Straßenverkehr	41
9.1.2	Rad- und Fußverkehr.....	42
9.1.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	42
9.1.4	Schieneninfrastruktur	43
9.2	Immissionsschutz	44
9.3	Landschaftsschutzgebiet.....	45
9.4	Forstwirtschaft.....	45
9.5	Umwelt.....	46
10	Flächenbilanz	46
11	Rechtsgrundlagen	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	großräumige Lage mit Kennzeichnung des Plangebiets (roter Kreis) (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0).....	6
Abbildung 2:	Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)	8
Abbildung 3:	Ausschnitt aus der Festlegungskarte zum LEP HR mit Kennzeichnung des Plangebiets (roter Kreis)	12
Abbildung 4:	Rechtskräftiger FNP (Flächennutzungsplan Hangelsberg) mit Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 63 (rot umrandet).....	15
Abbildung 5:	Aktuelle Fassung der Neuaufstellung des FNP Grünheide (Mark), derzeit in der 2. Beteiligung mit Geltungsbereich des B-Plans Nr. 63 (Stand Februar 2026, rot umrandet).	17
Abbildung 6:	Schutzgebietsfläche innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 63 (blaue Schraffur) und außerhalb des Bebauungsplans Nr. 63 (grüne Schraffur). (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)	18
Abbildung 7:	FFH-Gebiet DE 3649-303 „Müggelspreeniederung“ (braun schraffiert) mit Markierung des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans (Quelle: www.gis-bldam-brandenburg.de , Februar 2026)	20
Abbildung 8:	Veränderung des Geltungsbereichs im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)	21
Abbildung 9:	Ausschnitt aus dem Lageplan für die Flächen zwischen L38 und Bahnhof zur verkehrstechnischen Vorplanung "Personenüberführung und Bahnhofsumfeld" in Hangelsberg (Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Stand: 27.08.2026)	25
Abbildung 10:	Ausschnitt aus dem Lageplan für die Flächen zwischen Bahnhof und Bebauungsplan Nr. 57 zur verkehrstechnischen Vorplanung "Personenüberführung und Bahnhofsumfeld" in Hangelsberg (Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Stand: 27.08.2026)	27

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Auflistung der Flurstücke im Geltungsbereich.....	7
Tabelle 2:	Flächenbilanz zum Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“	46

1 Anlass und Erforderlichkeit

Im Rahmen der geplanten Entwicklungen des Gewerbegebiets Hangelsberg Nord, das nördlich an das vorliegende Plangebiet angrenzt, mit Ansiedlung von Nahversorgungseinrichtungen sowie dem Bau einer neuen Grundschule im Umfeld des Bahnhofs, wurden Verkehrsuntersuchungen durchgeführt, die belegen, dass der bestehende Bahnübergang in Hangelsberg zu erheblichen Rückstaus und Beeinträchtigungen der Leichtigkeit des Verkehrs führt. Mit Blick auf die prognostizierten Verkehrsentwicklungen im Zuge der geplanten Entwicklung ist künftig mit einer weiteren deutlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs zu rechnen. Um dieser Problematik zu begegnen, wird eine verkehrliche Neuordnung angestrebt. In diesem Zuge soll der bestehende Bahnübergang aufgelassen werden. Als Ersatz für den motorisierten Verkehr ist eine rund 800 m westlich gelegene Straßenüberführung geplant. Diese Straßenüberführung ist bereits planungsrechtlich durch den Bebauungsplan Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“ gesichert.

Der bestehende höhengleiche Bahnübergang an der Bahnhofstraße (L 385) im Ortsteil Hangelsberg der Gemeinde Grünheide (Mark) soll im Zuge dieser verkehrlichen Neuordnung zurückgebaut werden. Als Ersatz für den Fußgänger- und Fahrradverkehr soll eine Personenüberführung gebaut werden. Dies ist der Anlass für die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“.

Die Straße der Befreiung/Bahnhofstraße quert die zweigleisige, elektrifizierte Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder) und stellt aufgrund der zunehmenden Verkehrsbelastungen sowohl im Straßen- als auch im Schienenverkehr ein erhebliches verkehrliches und sicherheitsrelevantes Hindernis dar. Für den Fuß- und Radverkehr sowie für Bahnreisende soll eine sichere, leistungsfähige und barrierearme Querung der Bahngleise in Form einer Fuß- und Radbrücke im unmittelbaren Bahnhofsbereich entstehen. Damit soll insbesondere den Belangen der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit, des Denkmalschutzes sowie der städtebaulichen Einbindung Rechnung getragen werden.

Darüber hinaus besteht ein Erfordernis zur Neuordnung der öffentlichen Verkehrsflächen und der Stellplatzanlagen im Bahnhofsumfeld. Insbesondere sind ausreichende Flächen für den ruhenden Verkehr bereitzustellen, um den Anforderungen des Bahnhofs, der geplanten Nutzungen sowie des Umsteigeverkehrs gerecht zu werden.

Die Umsetzung der vorgesehenen Verkehrsanlagen erfordert die Schaffung entsprechender planungsrechtlicher Voraussetzungen. Da die Maßnahmen räumlich konzentriert im Bereich des Bahnhofs Hangelsberg und seines unmittelbaren Umfeldes liegen und sowohl öffentliche Verkehrsflächen als auch angrenzende Grundstücke betreffen, ist die Aufstellung eines Bebauungsplans gemäß §§ 1 und 2 Baugesetzbuch erforderlich. So können die unterschiedlichen Nutzungsansprüche, technischen Anforderungen und öffentlichen Belange – insbesondere des Verkehrs, des Denkmalschutzes, des Umwelt- und Naturschutzes sowie der Finanzierung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz – rechtssicher koordiniert und umgesetzt werden. Der vorliegende Bebauungsplan dient somit der geordneten städtebaulichen Entwicklung, der nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssicherheit und der langfristigen Sicherung einer leistungsfähigen Verkehrserschließung des Ortsteils Hangelsberg.

Vollständig:	Teilweise:
17	5
19	20/2
530	23
624	569
648	616
682	673
832	680
928	681
931	683
	831
	833
	920

Tabelle 1: Auflistung der Flurstücke im Geltungsbereich

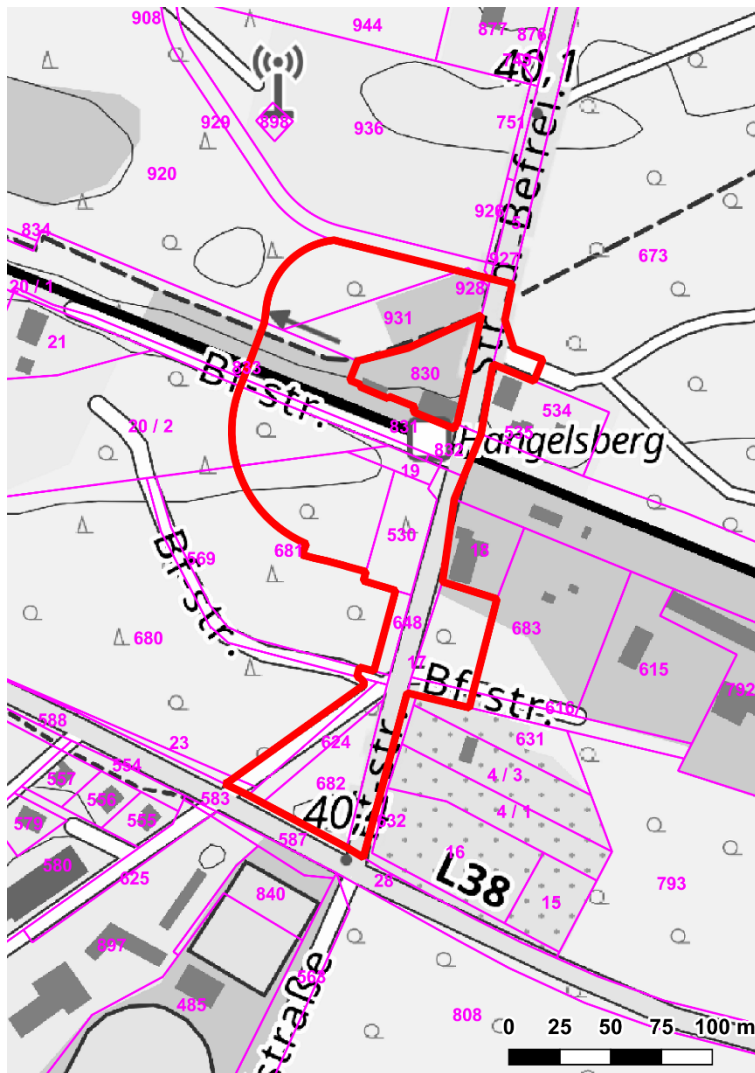


Abbildung 2: Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)

2.3 Städtebauliche Bestandssituation

Das Plangebiet ist städtebaulich durch seine Lage im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Hangelsberg sowie durch die vorhandenen Verkehrsanlagen geprägt. Zentrales Element ist die Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder), die das Gebiet in Ost-West-Richtung quert und den Bahnhof Hangelsberg mit seinen Bahnsteigen, technischen Anlagen und Zugängen aufnimmt. Die Bahnstrecke ist zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert und stellt eine überregionale Verkehrsinfrastruktur dar.

Die Bahnhofstraße (L 385) verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das Plangebiet und kreuzt die Bahnstrecke derzeit höhengleich. Dieser Bahnübergang prägt maßgeblich die bestehende Verkehrssituation und führt insbesondere bei hohem Zugaufkommen zu Rückstaus und Nutzungskonflikten zwischen motorisiertem Verkehr, Fußgängern und Radfahrern. Die verkehrlichen Anlagen im Plangebiet sind funktional geprägt und weisen überwiegend einen infrastrukturellen Charakter auf.

Im unmittelbaren Bahnhofsumfeld befinden sich Flächen für den ruhenden Verkehr, insbesondere eine Park+Ride-Anlage, die vor allem von Pendlerinnen und Pendlern aus den umliegenden Ortsteilen genutzt wird. Die Stellplatzflächen sind überwiegend offen angelegt und weisen eine einfache Ausgestaltung auf. Daneben gibt es eine stark frequentierte Bike+Ride-Anlage mit einfachster Ausstattung.

Außerdem befinden sich im nahen Umfeld gewerbliche Nutzungen, private Wohnnutzungen sowie der Friedhof des Ortsteils Hangelsberg. Ergänzend bestehen Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer.

Südlich der L 38 schließen überwiegend Wohnnutzungen des historisch gewachsenen Ortskerns von Hangelsberg an. Die Bebauung ist durch eine aufgelockerte Struktur mit Ein- und Mehrfamilienhäusern unterschiedlicher Baualtersklassen geprägt. Nördlich des Plangebiets grenzen gewerbliche Flächen, Flächen der neuen Grundschule sowie überwiegend unbebaute Wald- und Grünflächen an.

Der Bahnhof Hangelsberg selbst ist ein denkmalgeschütztes Ensemble. Das Bahnhofsgebäude befindet sich im Eigentum des Vereins „Historischer Bahnhof Hangelsberg e.V.“ und wird unter anderem für kulturelle und öffentliche Veranstaltungen genutzt.

Die vorhandenen baulichen Anlagen und Freiflächen im Plangebiet weisen insgesamt einen heterogenen Zustand auf und sind bislang nur eingeschränkt aufeinander abgestimmt.

2.4 Verkehrliche Erschließung

2.4.1 Straßenverkehr

Die verkehrliche Erschließung des Plangebiets erfolgt von Süden her über die L 38 / Berliner Damm und von Norden her über die L 385 / Straße der Befreiung. Über die L 38 besteht eine kurze und direkte Verbindung zur Autobahn A10. Die L 385 ist in einem schlechten baulichen Zustand und von eher geringer Bedeutung für das überörtliche Verkehrsnetz.

Die L 385 quert innerhalb des Geltungsbereichs die Bahnstrecke 6153 Berlin – Frankfurt (Oder) mit einem beschränkten höhengleichen Kreuzungsbereich. Die Sicherungsanlagen sind auf dem aktuellen Stand der Technik. Der Bahnübergang dient auch dem Fuß- und Radverkehr und der Erreichbarkeit der beiden Außenbahnsteige des Bahnhofs Hangelsberg. Über die Flurstücke 832 und 833 wird das westlich des Plangebiets liegende Flurstück 21 mit dem Wohngebäude Bahnhofstraße Nr. 8 erschlossen.

Nördlich der Bahnstrecke befindet sich aktuell ein Park+Ride-Parkplatz mit 26 Stellplätzen, südlich der Bahnstrecke befinden sich weitere 28 PKW-Stellplätze.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“ wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei wurden über eine Verkehrszählung am 31.03.2022 insgesamt 168 Züge (94 Personenzüge, 74 Güterzüge) gezählt. Bei einem Schließvorgang war die Schranke mindestens 92 Sekunden und maximal 433 Sekunden lang (ca. 7 Minuten) geschlossen. Im Mittel dauerte ein Schließvorgang 182 Sekunden, das sind ca. 3 Minuten. Bei 145 Schließvorgängen / 24 h war die Schranke insgesamt rund 7,5 Stunden geschlossen. Bezogen auf die Verkehrsspitzen am Knotenpunkt L 38 / L 385 war die Schranke in der Morgenverkehrsspitze über 12,5 Min. / h und in der Nachmittagspitze über 21,7 Min. / h geschlossen. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts Berliner Damm (L 38) / Bahnhofstraße (L 385) wird durch die Schrankenschließungen des 200 m nördlich gelegenen Bahnübergangs stark beeinflusst.

Der Bahnverkehr auf der Bahnstrecke Berlin – Frankfurt (Oder) wird insbesondere durch die Tesla-Ansiedlung, steigende Güterzugfrequenzen und die Verdichtung der Taktzeiten auf der Regional-Express-Linie RE 1 perspektivisch stark zunehmen. Durch die zunehmenden Verkehrszahlen ist mittelfristig mit deutlich längeren Schrankenschließzeiten zu rechnen, die die Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung der L 385 weiter reduzieren wird.

Diese Entwicklungen führten zur Entscheidung, eine verkehrliche Neuordnung vorzunehmen, bei der der motorisierte Verkehr künftig über eine rund 800 m westlich gelegene, Straßenüberführung geleitet

werden soll. Aus Verkehrssicherheitsgründen soll der Fuß- und Radverkehr über eine Personenüberführung geführt und der höhengleiche Bahnübergang geschlossen werden. Dies wird mit einer Umplanung des Bahnhofsumfelds einhergehen, bei der die Stellplätze für PKW auch künftig angeboten und teilweise erweitert werden sollen.

2.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Am Bahnhof Hangelsberg halten Regional-Express-Züge der Linie RE 1 nach Frankfurt / Oder und Brandenburg an der Havel im Stundentakt. Die planmäßige Fahrzeit bis Berlin-Ostkreuz beträgt nur 24 Minuten. Die überörtliche Anbindung des Ortsteils Hangelsberg an den ÖPNV ist damit als gut zu bewerten.

Das Plangebiet wird zudem von den Buslinien 427 Erkner – Hangelsberg Schule, 437 und 439 Erkner Bahnhof – Fürstenwalde Bahnhof bedient und stellt u.a. die Verbindung zu den Ortsteilen Kienbaum und Mönchswinkel dar. Aktuell befinden sich die Bushaltestellen im Bereich der Bahnhofstraße auf Höhe des Friedhofs sowie im Bereich der L 38.

2.4.3 Fuß- und Radverkehr

Die L 385 (Bahnhofstraße und Straße der Befreiung) verfügt über einen parallel zur Straße verlaufenden Fuß- und Radweg. Dieser verläuft im Bereich der Bahnhofstraße östlich der Straße und wechselt kurz vor dem Bahnübergang auf die westliche Straßenseite. Der Teil des Fuß-Rad-Weges im Bereich der Bahnhofstraße, also südlich der Bahnstrecke befindet sich überwiegend außerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans. Im Plangebiet befinden sich aktuell südlich der Bahnlinie überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten, die auch nach der Umplanung mindestens in der gleichen Anzahl, ggf. auch in höherer Anzahl zur Verfügung gestellt werden. Nördlich der Bahnstrecke gibt es aktuell keine Fahrradabstellplätze.

2.5 Technische Infrastruktur

Die Neuordnung des Plangebiets erfordert voraussichtlich keinen Ausbau oder eine Erneuerung der technischen Infrastruktur (Glasfaser, Gas, Strom, Wasser, Abwasser).

Aufgrund der Begutachtung des Baugrunds im Rahmen der Brückenplanung lassen sich Rückschlüsse auf die Versickerung innerhalb des Plangebiets des vorliegenden Bebauungsplans ziehen. Demnach ist eine Versickerung von Niederschlagswasser grundsätzlich möglich.

Nach den Vorgaben des § 54 Abs. 4 Landeswassergesetzes Brandenburg ist Niederschlagswasser zu versickern, sofern eine Verunreinigung des Grundwassers nicht zu besorgen ist und sonstige Belange nicht entgegenstehen.

2.6 Kampfmittel

Gemäß Auskunft des Zentraldienstes der Polizei des Landes Brandenburg - Kampfmittelbeseitigungsdienst vom Juni 2025 besteht für den Bereich der vorliegenden Planung kein Kampfmittelverdacht.

2.7 Denkmalschutz

Das ehemalige Bahnhofsgebäude Hangelsberg, das sich außerhalb des Plangebiets befindet, steht als Baudenkmal unter Denkmalschutz. Die Eintragung in der Denkmalliste des Landes Brandenburg lautet: „Bahnhofsempfangsgebäude mit Abort- und Aufenthaltsgebäude sowie Beamtenwohnhaus mit

Nebengebäude, Bahnmeisterei und straßenseitiger Grundstückseinfriedung.“¹

Bodendenkmale sind im Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans nicht bekannt.

¹ Denkmalliste des Landes Brandenburg, Landkreis Oder-Spree, Stand 01.01.2025

3 Planerische Rahmenbedingungen

3.1 Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)

Am 1. Juli 2019 trat der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)² in Kraft. Der LEP HR enthält die aktuell gültigen Ziele (Z) und Grundsätze (G) der Raumordnung. Während Bauleitpläne gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an landesplanerische Ziele anzupassen sind, unterliegen Grundsätze der Raumordnung der planerischen Abwägung.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg setzt sich aus drei Strukturräumen zusammen: Berlin, Berliner Umland und weiterer Metropolenraum. Gemäß Z 1.1 ist die Gemeinde Grünheide (Mark) Teil des Berliner Umlandes.

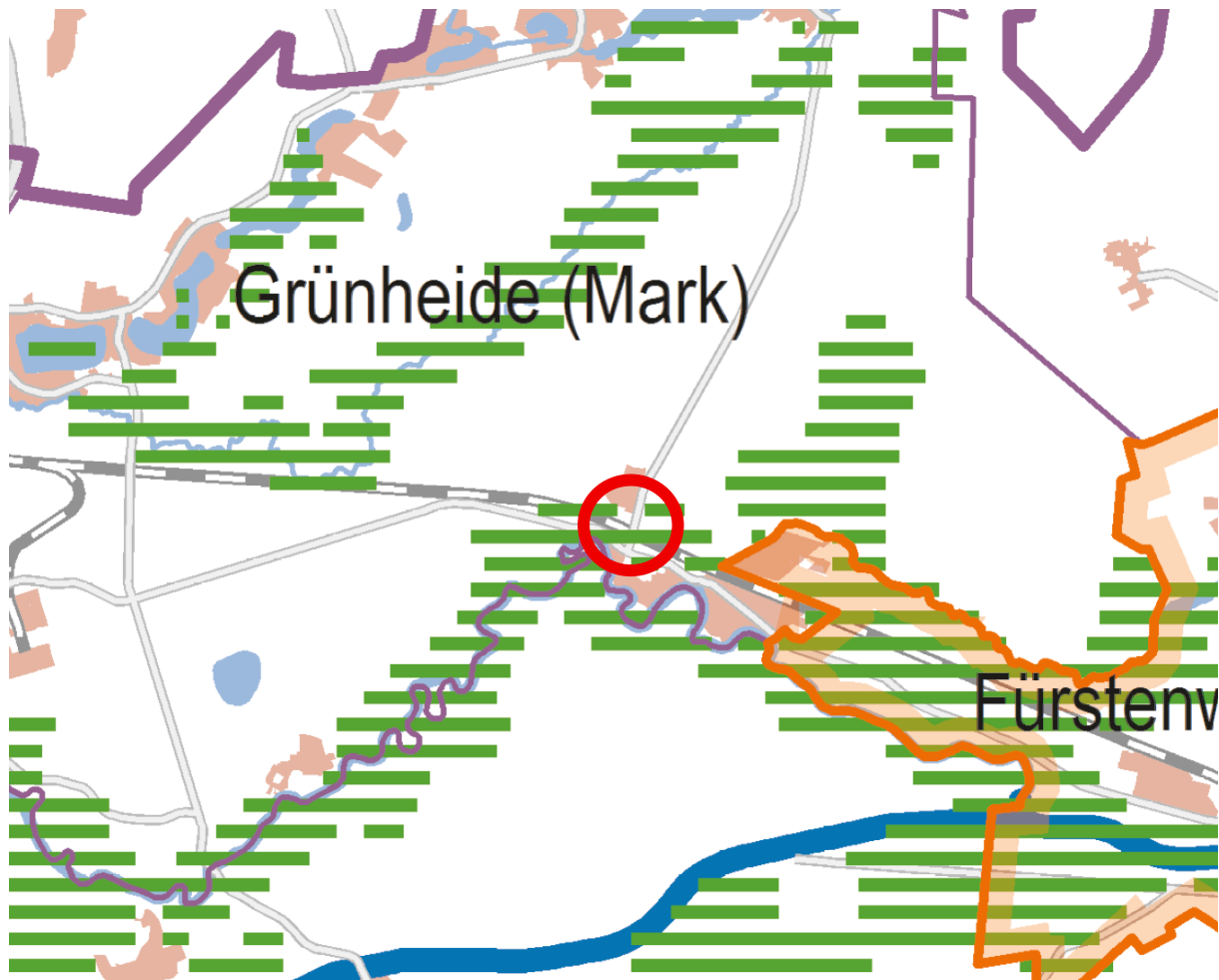


Abbildung 3: Ausschnitt aus der Festlegungskarte zum LEP HR mit Kennzeichnung des Plangebiets (roter Kreis)

Nach der Festlegungskarte zum LEP HR (siehe Abbildung 2) wird das Plangebiet von der Festlegung des Freiraumverbundes gem. Z 6.2 LEP HR überlagert:

Z 6.2 Freiraumverbund

(1) Der Freiraumverbund ist räumlich und in seiner Funktionsfähigkeit zu sichern. Raumbedeutsame Planungen und Maßnahmen, die den Freiraumverbund in Anspruch nehmen oder neu zerschneiden,

² Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019, GVBl. II - 2019, Nr. 35

sind ausgeschlossen, sofern sie die Funktionen des Freiraumverbundes oder seine Verbundstruktur beeinträchtigen.

(2) Ausnahmen von Absatz 1 Satz 2 sind unter der Voraussetzung, dass

- die raumbedeutsame Planung oder Maßnahme nicht auf anderen geeigneten Flächen außerhalb des Freiraumverbundes durchgeführt werden kann und*
- die Inanspruchnahme minimiert wird,*

in folgenden Fällen möglich:

- für überregional bedeutsame Planungen oder Maßnahmen, insbesondere für eine überregional bedeutsame linienhafte Infrastruktur, soweit ein öffentliches Interesse an der Realisierung besteht,*
- für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen einschließlich der unmittelbar dafür erforderlichen Flächen für den Gemeinbedarf, für Ver- und Entsorgungsanlagen und für Verkehrsflächen.*

Das Plangebiet nimmt westlich angrenzend an die Siedlungsfläche von Hangelsberg Flächen des Freiraumverbundes, die als Ziel der Raumordnung festgelegt sind, in Anspruch. Dabei stehen nach Maßgabe der getroffenen Festsetzungen folgende Flächennutzungen aufgrund ihres baulichen Nutzungscharakters vordergründig im Widerspruch zum allgemeinen Freiraumschutz: Straßenverkehrsflächen, Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parken“, „Fußweg und Fahrradweg“, „Fahrradstellplatz“, „Fußgänger- und Fahrradbrücke“ sowie die Flächen für die „Bushaltestelle“.

Aufgrund des Nutzungscharakters unkritisch sind hingegen die Waldflächen und Grünflächen eizuordnen, da sie keine im Außenbereich unzulässigen Nutzungen vorbereiten. Die Flächen für die Bahnanlage sowie die private Straßenverkehrsfläche bilden lediglich die Bestandsnutzung im Nahbereich der Schienenstrecke ab.

Dazu lässt sich festhalten, dass die Planung mit den Zielen der Raumordnung vereinbar ist, weil gemäß der gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg mit Schreiben vom 30.03.2026 bereits eine infrastrukturelle Vorprägung gegeben ist.

„Die eingereichte Planung stellt die Einbindung vorgeprägter Strukturen dar und zielt mit den textlichen Festsetzungen auf den Erhalt von Flächen bzw. auf Maßnahmen ab, die zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft dienen.

Aufgrund der Vorprägung stellt die Planung keine Neuzerschneidung des Freiraumverbundes im i. S. v. Ziel 6.2 LEP HR dar und steht im Einklang mit diesem Ziel.“

Die Planungen stehen in einem funktionalen Zusammenhang mit den Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“, welcher die Umgehungsstraße ermöglicht. Bezüglich der Straßenverlegung und ihrer Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur des Bahnhofs Hangelsberg kann auf erfolgte Stellungnahme der gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg mit Schreiben vom 11.07.2022 verwiesen werden:

„Die im Bebauungsplan vorgesehene Umverlegung der Landesstraße L 385, mit der zukünftig auch eine niveaufreie Querung der Bahnstrecke Berlin - Frankfurt (Oder) geschaffen werden sollte, führt zu einer Inanspruchnahme und Neuzerschneidung des Freiraumverbundes in seinem Randbereich. Sowohl die Landesstraße als auch die Bahnstrecke sind überregional bedeutsame linienhafte Infrastrukturen, deren Bedeutung durch die zu erwartenden Entwicklungen im TESLA-Umfeld noch wachsen werden. Die geplante Umverlegung der Straße und der Bau einer Eisenbahnüberführung liegen im öffentlichen Interesse, um die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Verkehrs dauerhaft zu gewährleisten. Die Ausnahmevoraussetzungen gemäß Ziel Z 6.2 Abs. 2 LEP HR sind gegeben.“

Zu Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung sind im LEP HR folgende, für die vorliegende Planung relevante Grundsätze der Raumordnung festgelegt:

G 7.4 Nachhaltige Infrastrukturentwicklung

- (1) Leitungs- und Verkehrstrassen sollen räumlich gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen.*
- (2) Für Vorhaben der technischen Infrastruktur im Außenbereich sollen vorgeprägte raumverträgliche Standorte mit- oder nachgenutzt werden.*
- (3) Bei Infrastruktur- und anderen Vorhaben mit einem nicht nur unwesentlichen Verkehrsaufkommen soll eine funktionsgerechte Anbindung an das Verkehrsnetz einschließlich öffentlicher Verkehrsmittel sichergestellt werden.*

Die im LEP HR festgelegten Ziele und Grundsätze werden mit der vorliegenden Planung beachtet bzw. berücksichtigt. Es bestehen dementsprechend keine Widersprüche zu diesen Zielen und Grundsätzen der Raumordnung.

3.2 Regionalplan Oderland-Spree

Die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree hat am 21.06.2021 den Sachlichen Teilregionalplan "Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte" als Satzung beschlossen. Mit seiner Veröffentlichung im Amtsblatt für Brandenburg Nr. 42/2021 vom 27.10.2021 ist der Sachliche Teilregionalplan "Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte" Oderland-Spree in Kraft getreten. Darin wird der Ortsteil Grünheide (Mark) als Grundfunktionaler Schwerpunkt festgelegt. Der Ortsteil Hangelsberg, in dem das Plangebiet liegt, ist nicht als Grundfunktionaler Schwerpunkt festgelegt.

Mit Urteilen vom 30.09.2021 hat das Obergerverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg den Regionalplan Oderland-Spree, Sachlicher Teilplan „Windenergienutzung“ für unwirksam erklärt (Az.: OVG 10 A 9 .18, OVG 10 A 17 .19, OVG 10 A 20 .19, OVG 10 A 22 .19). Der neue Sachliche Teilregionalplan "Erneuerbare Energien" wurde von der Regionalversammlung am 29.06.2026 beschlossen und befindet sich gegenwärtig im Genehmigungsverfahren. Die Festlegungen des Sachlichen Teilregionalplans haben keine Auswirkungen auf den vorliegenden Bebauungsplan.

Ein neuer Integrierter Regionalplan befindet sich in Aufstellung. Die Regionalversammlung billigte am 29.11.2021 den ersten Teil des Plankonzepts mit Festlegungen zum regionalen Freiraumverbund, zum vorbeugenden Hochwasserschutz und zu regionalen Verkehrsverbindungen sowie Verknüpfungspunkten im Integrierten Regionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree.

Die Regionalversammlung hat am 13.06.2022 beschlossen, die Festlegungen zur Windenergienutzung und zu Photovoltaik-Freiflächenanlagen in einem Sachlichen Teilregionalplan „Erneuerbare Energien“ auszukoppeln.

Mit Beschluss vom 28.11.2022 wurde der zweite Teil des Plankonzepts zur Rohstoffsicherung, zu Gewerbe- und Industriegebieten, zur Trassenvorsorge Infrastruktur und zu Tourismusschwerpunkträumen von der Regionalversammlung gebilligt.

Nach derzeitigem Kenntnisstand stehen die geplanten Festlegungen des Integrierten Regionalplans dem Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ nicht entgegen.

3.3 Bebauungspläne

Für das Plangebiet existiert bisher kein Bebauungsplan. Nördlich an das Plangebiet grenzt direkt der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“ an.

Südlich der L 38 befinden sich in der Nähe des vorliegenden Plangebiets die Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 09 „Wohnanlage Berliner Damm 6 – 8“ sowie Nr. 28 „Mehrzweckhalle“. Diese sind für den vorliegenden Bebauungsplan nicht relevant.

3.4 Flächennutzungsplan

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich des rechtswirksamen Flächennutzungsplans der Gemeinde Grünheide (Mark) für den Ortsteil Hangelsberg vom 22.12.1999 (siehe

Abbildung 4).

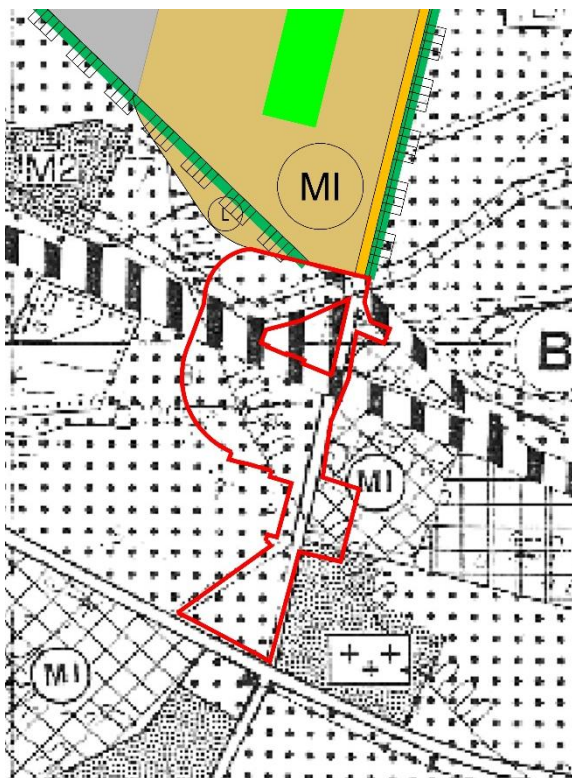


Abbildung 4: Rechtskräftiger FNP (Flächennutzungsplan Hangelsberg³) mit Geltungsbereich des Bebauungsplan Nr. 63 (rot umrandet)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans wird überwiegend als Waldfläche dargestellt. Östlich der Bahnhofstraße wird eine gemischte Baufläche dargestellt, die teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt. Die Bahnstrecke und das Bahnhofsgebäude sind als Bahnanlage dargestellt. Die Bahnhofstraße ist als „überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Darüber hinaus enthielt der bestehende Flächennutzungsplan mehrere nachrichtliche Übernahmen bzw. Kennzeichnungen, die allerdings teilweise überholt sind. Die dargestellte Abgrenzung des Landschaftsschutzgebiets entspricht nicht mehr der aktuellen Abgrenzung.

³ Arbeitskarte mit wirksamer Fassung des FNP Hangelsberg vom 22.12.1999, einschließlich der wirksamen 2. Änderung des FNP Hangelsberg im Bereich des B-Plans Nr. 57 (Stand Februar 2026).

Die geplante Fußgänger- und Radfahrerbrücke ist keine „überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ und wird daher analog zu anderen Fuß- und Radwegen in der Gemeinde auf der Regelungs- und Maßstabebene des FNP nicht dargestellt. Die Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Parken“, „Fahrradstellplatz“ und „Bushaltestelle“ sind grundsätzlich bereits im Bestand vorhanden. Durch die Neuplanung ergeben sich Abweichungen in der Abgrenzung dieser Nutzungen zum Bestand, die aber auf der Maßstabebene des FNP als geringfügig zu bewerten sind und keinen Widerspruch zum FNP darstellen. Eine parzellenscharfe Darstellung ist im FNP aufgrund des gröberen Maßstabs nicht möglich.

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parken“ östlich der Bahnhofstraße wird hingegen neu errichtet. Diese Fläche ist im FNP allerdings bereits als gemischte Baufläche dargestellt. In gemischten Bauflächen können grundsätzlich auch Verkehrsanlagen in Bebauungsplänen festgesetzt werden, so dass sich auch hier kein Widerspruch zum FNP ergibt.

Nach Auffassung der Gemeinde Grünheide (Mark) besteht im Ergebnis kein Widerspruch zwischen den geplanten Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ und dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan, so dass keine Änderung des Flächennutzungsplans erforderlich ist.

Zudem wird gegenwärtig der Flächennutzungsplan der Gemeinde Grünheide (Mark) neu aufgestellt (siehe Abbildung 5). Damit ist eine grundlegende Überarbeitung der Darstellungen und eine Aktualisierung der Planungssystematik verbunden. Die Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB fand im Sommer 2025 statt. Eine erneute Beteiligung gem. § 4a Abs. 3 BauGB fand im Juni/Juli 2026 statt. Gegenwärtig wird die Beschlussfassung des Flächennutzungsplans erstellt.

In der neuen Planungssystematik werden die Parkplatzflächen nördlich und südlich des Bahnhofs symbolisch dargestellt. Im Bereich des Bahnhofs werden die Darstellungen aktualisiert und die Abgrenzung der Bahnanlagen an das aktuelle Planungsrecht angepasst. Mit der Schließung des Bahnübergangs wird die Bahnhofstraße/Straße der Befreiung zudem die Funktion als überörtliche Hauptverkehrsstraße verlieren und im FNP nicht mehr entsprechend dargestellt.

Der Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ steht damit auch nicht im Widerspruch zu den geplanten Darstellungen des im Verfahren befindlichen neuen Flächennutzungsplans. Es wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass FNP und Bebauungsplan nur mit geringem zeitlichem Abstand zueinander in Kraft treten werden. Für den Fall, dass der Bebauungsplan zuerst in Kraft tritt, wird auf die Regelung in § 8 Abs. 3 Satz 2 BauGB verwiesen, wonach der Bebauungsplan vor dem Flächennutzungsplan bekannt gemacht werden kann, wenn nach dem Stand der Planungsarbeiten anzunehmen ist, dass der Bebauungsplan aus den künftigen Darstellungen des Flächennutzungsplans entwickelt sein wird. Dies ist, wie oben dargelegt, im vorliegenden Fall gegeben.

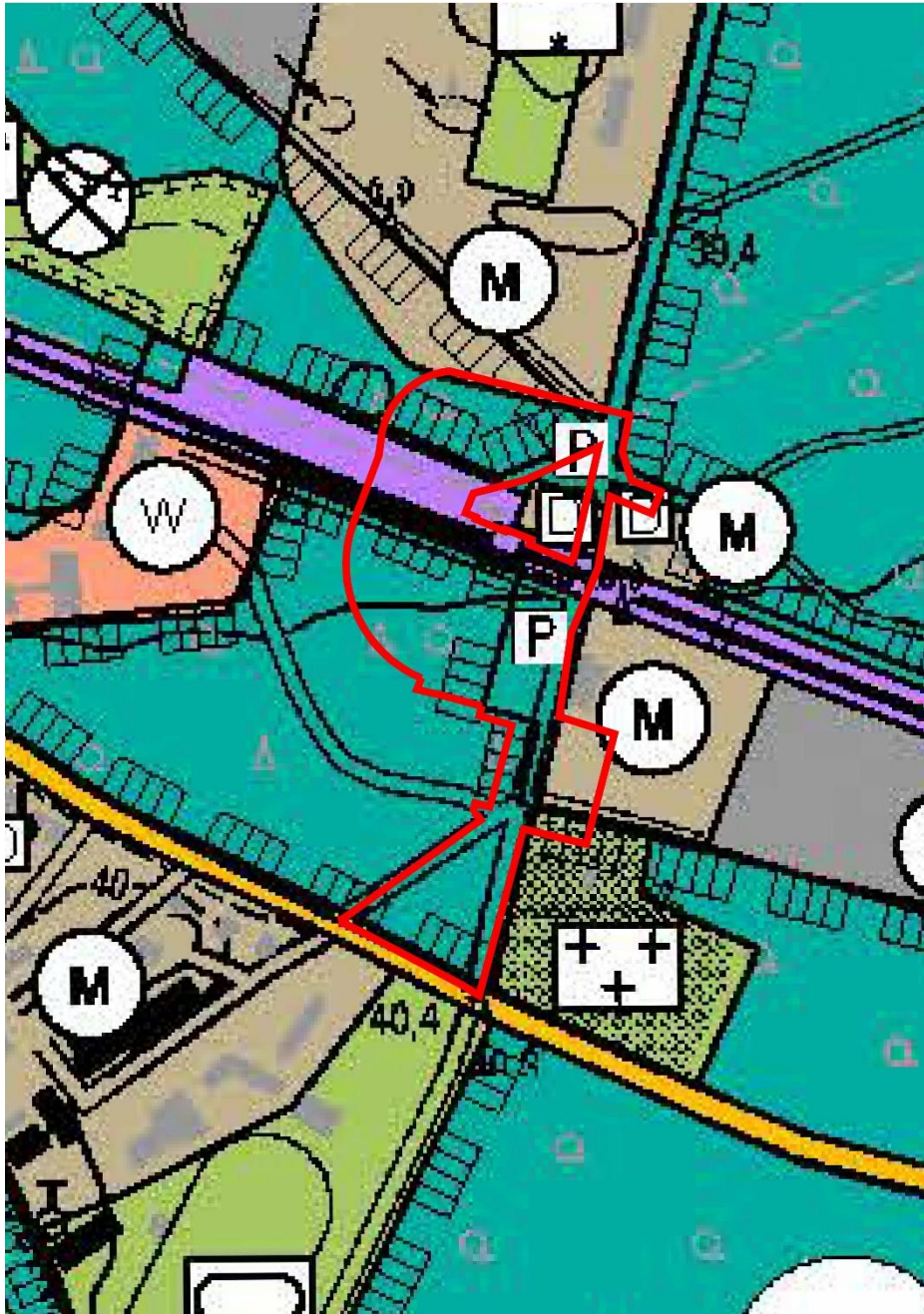


Abbildung 5: Aktuelle Fassung der Neuaufstellung des FNP Grünheide (Mark), derzeit in der 2. Beteiligung mit Geltungsbereich des B-Plans Nr. 63 (Stand Februar 2026, rot umrandet).

3.5 Landschaftsplanung

Für das Plangebiet sind die Inhalte des Landschaftsprogramms Brandenburg und des Landschaftsrahmenplans des Landkreises Oder-Spree zu berücksichtigen. Zu den maßgeblichen Inhalten der Planwerke wird auf die Ausführungen im Umweltbericht verwiesen.

3.6 Landschaftsschutzgebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans befindet sich teilweise innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“. Das bisher größtenteils gewerblich genutzte Gelände ist von der Festlegung als LSG allerdings ausgenommen.

Eine Genehmigungspflicht bzw. eine Prüfung der Vereinbarkeit mit den Zielen des Landschaftsschutzgebietes ist im Rahmen des Bauleitplanverfahren gemäß § 8 Abs. 3a Nr. 3a des Brandenburgischen Ausführungsgesetzes (BbgNatSchAG) nicht erforderlich. Unbeachtlich dessen erfolgt eine naturschutzfachliche Auseinandersetzung mit den Schutzziele im Umweltbericht.

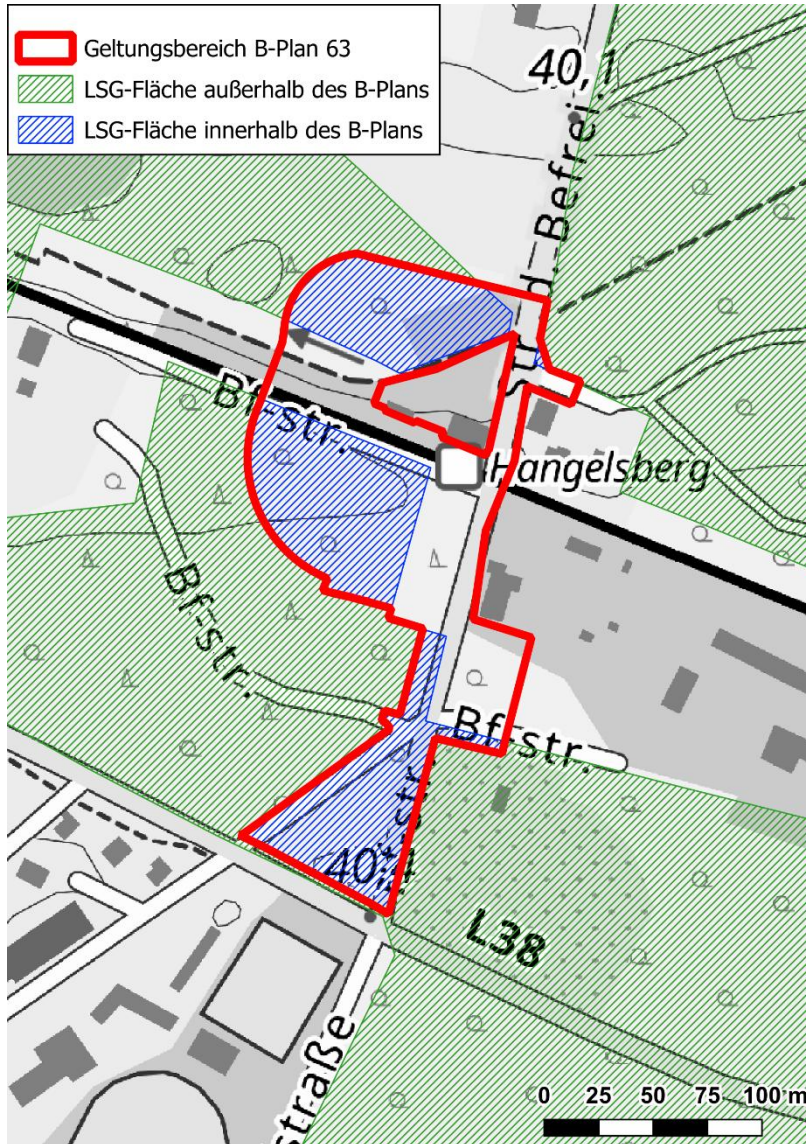


Abbildung 6: Schutzgebietsfläche innerhalb des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 63 (blaue Schraffur) und außerhalb des Bebauungsplans Nr. 63 (grüne Schraffur). (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)

Durch die Planung wird das Landschaftsschutzgebiet „**Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet**“ berührt. Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes gemäß § 3 der Verordnung über das Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“ vom 6. November 2006 lautet wie folgt:

1. die Erhaltung oder Wiederherstellung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, insbesondere
 - a. der Lebensraumfunktion der Quellen, der Stand- und Fließgewässer einschließlich ihrer Uferzonen, der Altarme und der Moore sowie der Wälder mit ihrem standorttypischen

Artenbestand, vor allem Bruchwälder der Niederung, Erlen-Eschenwälder an Fließgewässern, Weich- und Hartholzauenwälder, Eichen-Hainbuchenwälder, naturnahe Kiefernwälder und Kiefern-Traubeneichen-Wälder sowie der kulturgeprägten Biotope und Landschaftselemente wie Wiesen und Weiden der Auen und Niederungen, Trockenrasen, Feldgehölze, Weidengebüsche, Hutewälder mit Wacholder, Hecken, Kopfweiden, Alleen, Baumreihen und Einzelbäume,

- b. der weitgehend unzerschnittenen Landschaftsräume vor allem als Lebensraum störungsempfindlicher Tierarten großer Arealansprüche wie Seeadler, Fischadler und Kranich,*
 - c. der Grundwasserneubildung und des naturnahen Abflussgeschehens im Gebiet,*
 - d. der ökologischen Funktionsfähigkeit der Böden,*
 - e. des Regionalklimas in seiner Ausgleichsfunktion für den Ballungsraum Berlin,*
 - f. eines landschaftsübergreifenden Biotopverbundes der Gewässer mit ihren Uferbereichen,*
 - g. als Beitrag zum Schutz der im Gebiet liegenden Flächen des Schutzgebietssystems Natura 2000;*
- 2. die Erhaltung der Vielfalt, Eigenart oder Schönheit der eiszeitlich geprägten Landschaft als Ausschnitt des Berlin-Fürstenwalder Urstromtals mit seinen weitläufigen Talsand- und Sanderflächen, den darin eingelagerten Seen, Fließgewässerrauen und Mooren, den abschnittsweise aufgesetzten offenen und bewaldeten Binnendünenfeldern sowie den das Urstromtal begrenzenden reliefstarken Hügeln der Stauch- und Endmoränen mit zum Teil ausgeprägten Hangkanten, insbesondere (...)*
 - 3. die Erhaltung und Entwicklung des Gebietes wegen dessen besonderer Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung im Einzugsbereich von Berlin;*
 - 4. die Rekultivierung ehemaliger Rohstoffabbaugebiete unter Erhalt vielseitiger Reliefstrukturen im Sinne der Nummern 1 bis 3.*

Im Zuge der Umweltprüfung erfolgt eine Prüfung zu den möglichen Beeinträchtigungen in Bezug auf die unter Nr. 1 und 3 genannten Schutzzwecke. Auf die Ausführungen des Umweltberichtes wird vollumfänglich verwiesen.

3.7 Natura 2000-Gebiete

Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans überlagert keine Natura 2000-Gebiete. Südlich des Plangebiets befindet sich das FFH-Gebiet DE 3649-303 „Müggelspreeniederung“. Der Geltungsbereich des vorliegenden Bebauungsplans befindet sich in mindestens 250 m Entfernung zum FFH-Gebiet. Aufgrund der räumlichen Trennung durch die L 38 und den Siedlungsbereich von Hangelsberg ist keine Beeinträchtigung des FFH-Gebiets zu erwarten. Im Übrigen wird auf den Umweltbericht verwiesen.

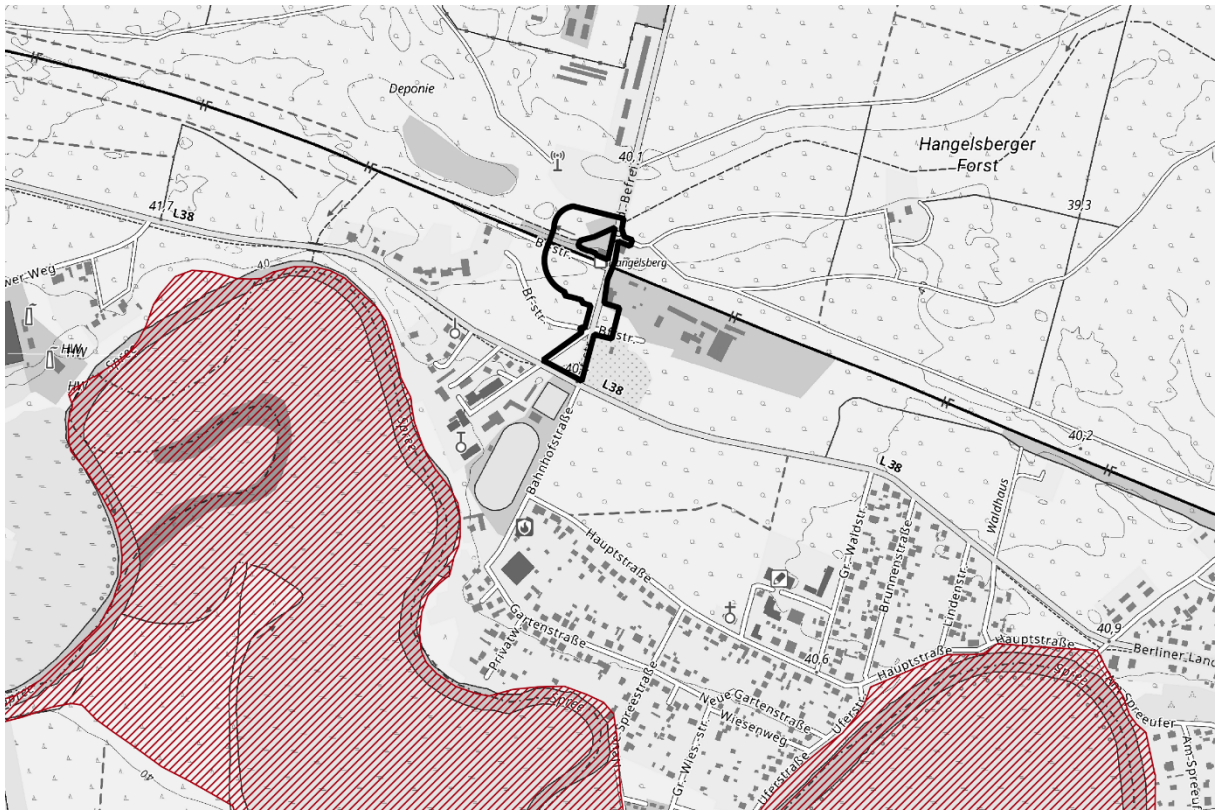


Abbildung 7: FFH-Gebiet DE 3649-303 „Müggelspreeniederung“ (braun schraffiert) mit Markierung des Geltungsbereichs des vorliegenden Bebauungsplans (Quelle: www.gis-bldam-brandenburg.de, Februar 2026)

3.8 Bahnflächen

Im Plangebiet befindet sich die Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder). Die bahnrrechtlich gewidmeten Flächen umfassen die Gleisanlagen mit Bahnsteigen und angrenzenden Flächen sowie der höhengleiche Bahnübergang. Bahnanlagen unterliegen dem sogenannten „Fachplanungsvorbehalt“ und sind insofern der kommunalen Planungshoheit entzogen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans dürfen daher die planfestgestellten Bahnanlagen nicht beeinträchtigen.

3.9 Gemeindliche Satzungen

3.9.1 Stellplatzsatzung

Für das Plangebiet gilt die Satzung der Gemeinde Grünheide (Mark) über die Herstellung notwendiger Stellplätze (Stellplatzsatzung) vom 02.10.2020, die am 01.01.2021 in Kraft getreten ist.

3.9.2 Baumschutzsatzung der Gemeinde Grünheide (Mark)

Für das Plangebiet gilt die Satzung der Gemeinde Grünheide (Mark) zum Schutz von Bäumen (Baumschutzsatzung) vom 28.02.2020, die am 15.06.2020 in Kraft getreten ist.

4 Verfahren

4.1 Aufstellung des Bebauungsplans

Die Gemeindevertretung der Gemeinde Grünheide (Mark) hat am 22.05.2025 beschlossen, den Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ im Ortsteil Hangelsberg gemäß § 2 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) im Regelverfahren mit Umweltprüfung und Umweltbericht gem. § 2 Abs. 4 BauGB aufzustellen (Beschluss Nr. 36/03/21). Gemäß § 3 Abs. 1 und 2 BauGB sowie § 4 Abs. 1 und 2 BauGB sind die vorgeschriebenen Beteiligungsverfahren anzuwenden.

4.2 Änderung des Geltungsbereichs und des Titels des Bebauungsplans

Aufgrund der fortlaufenden Konkretisierung der Verkehrsplanung wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans mehrfach geringfügig angepasst. Die Änderungen sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

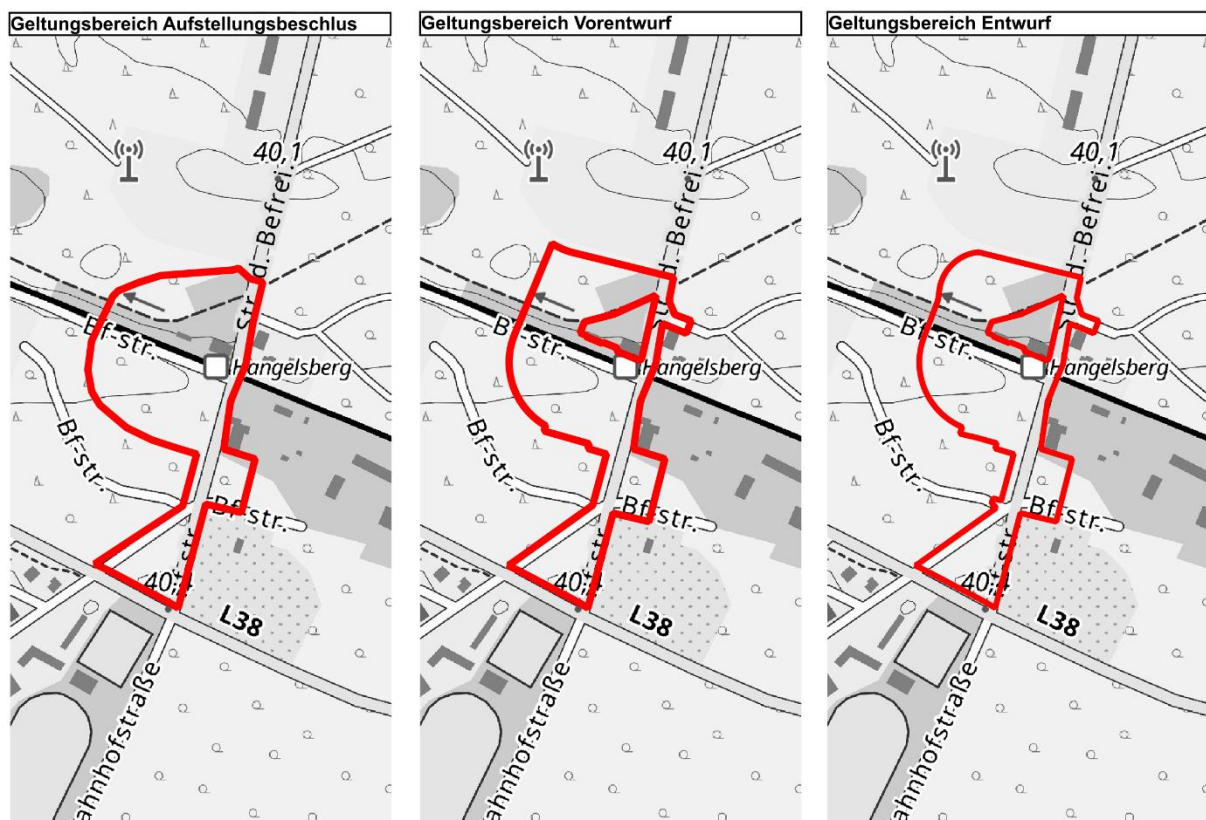


Abbildung 8: Veränderung des Geltungsbereichs im Verlauf des Bebauungsplanverfahrens (© GeoBasis-DE/LGB (2026), dl-de/by-2-0)

Für den Entwurf wurde auch der Titel des Bebauungsplans von „Hangelsberg Bahnüberführung und Bahnhofsumfeld“ in „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ geändert.

4.3 Beteiligungen gem. § 3 und 4 BauGB

4.3.1 Frühzeitige Beteiligung, erste öffentliche Auslegung

Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die frühzeitige Beteiligung der Behörden, Nachbargemeinden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte vom 09.03.2016 bis zum 10.04.2016.

4.3.2 Beteiligung und öffentliche Auslegung

[wird im weiteren Verfahren ergänzt.]

4.4 Satzungsbeschluss

[wird im weiteren Verfahren ergänzt.]

4.5 Umweltprüfung

In § 2 Abs. 4 BauGB bestimmt der Gesetzgeber, dass in einem Bebauungsplanverfahren für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen ist. In dieser Umweltprüfung werden die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht beschrieben und bewertet. Grundlage hierfür sind die in § 1 Abs. 7 und in § 1a BauGB aufgeführten Belange des Umweltschutzes, des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie § 2 Abs. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung (siehe Kapitel 7).

4.6 Fachgutachten

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens und der Umweltprüfung werden folgende Fachgutachten und Fachplanungen erstellt:

- Faunistisch-floristische Untersuchung, Natur + Text
- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Natur + Text
- Schalltechnische Stellungnahme, FIRU GfI mbH
- Vorplanung Verkehrsanlagen, Bockermann + Fritze Ingenieur Consult GmbH
- Entwurfsplanung Rad- und Gehwegüberführung, DB Engineering & Consulting GmbH

5 Standortalternativen und Machbarkeitsstudie

Angesichts der verkehrlichen Entwicklung im Ortsteil Hangelsberg, der schulischen Infrastruktur sowie der gewerblichen Entwicklung im nördlich angrenzenden Bereich ist die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs aus Gründen der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit zwingend erforderlich.

Im Rahmen der Vorbereitung des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ wurde eine umfassende Machbarkeitsstudie zur Auflösung des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs am Bahnhof Hangelsberg erarbeitet (Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH, Stand 11.04.2025).

Es wurden verschiedene Lösungsansätze zur Trennung der Verkehrsarten untersucht. Dabei erfolgte eine differenzierte Betrachtung sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung eisenbahnrechtlicher Anforderungen, barrierefreier Ausgestaltung, naturschutzrechtlicher Restriktionen sowie denkmalrechtlicher Belange.

Bzgl. des motorisierten Verkehrs wurden zunächst Varianten untersucht, bei denen die Straßenquerung im unmittelbaren Bahnhofsbereich verbleibt (Variantenkomplex 2.2a–2.2c). Diese unterscheiden sich hinsichtlich Bauweise (Unterführung in Troglage, Überführung mit Dammbauwerk oder aufgeständerte Lösung) sowie hinsichtlich ihrer Flächeninanspruchnahme im Landschaftsschutzgebiet „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“. Die geringsten Eingriffe in das Landschaftsschutzgebiet ergeben sich bei Variante 2.2c mit 1,19 ha, während andere Varianten höhere Flächenüberplanungen von bis zu 1,83 ha verursachen. Diese Varianten wurden im weiteren Planungsprozess aufgrund verkehrlicher, betrieblicher und städtebaulicher Nachteile sowie aufgrund komplexer eisenbahnrechtlicher Anforderungen nicht als Vorzugsvarianten weiterverfolgt.

Im Ergebnis der verkehrlichen Bewertung wurde die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf eine etwa 800 m westlich gelegene Straßenüberführung als vorzugswürdig eingestuft. Diese Lösung entspricht bereits der planungsrechtlichen Sicherung im Bebauungsplan Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“.

Auf dieser Grundlage wurden ergänzend verschiedene Varianten für die nicht höhengleiche Querung der Bahnstrecke für den Fuß- und Radverkehr untersucht (Variantenkomplex 5).

Die Variante 5a sieht eine Personenunterführung (PU) vor, welche der Unterführung von Fußgängern, Radfahrern und Bahnkunden dient. Diese Lösung weist aus städtebaulicher Sicht eine geringere visuelle Dominanz auf, erfordert jedoch erhebliche baubetriebliche Eingriffe in den Bahnbetrieb sowie besondere Maßnahmen hinsichtlich Grundwasserhaltung und Entwässerung. Die technische Komplexität und die Bauphasenführung hätten erhöhte Risiken im Realisierungsprozess zur Folge.

Die Variante 5b stellt eine Personenüberführung (PÜ) mit linearen Rampenanlagen dar. Das Bauwerk gliedert sich in drei Teilbauwerke; das Hauptbauwerk überführt die DB-Strecke 6153 einfeldrig mit einer Stützweite von 11,75 m. Die Rampenanlagen werden barrierefrei mit maximal 6 % Längsneigung gemäß DIN 18040 ausgeführt. Der Überbau ist als Stahlkonstruktion mit Trogquerschnitt vorgesehen; die nutzbare Breite des getrennten Geh- und Radweges beträgt 5,50 m. Zusätzlich sind Treppenanlagen zu den Bahnsteigen sowie Aufzugsplatzhalter vorgesehen. Diese Variante zeichnet sich durch hohe technische Umsetzbarkeit, klare Bauphasen und vollständige Barrierefreiheit aus, führt jedoch zu einer erheblichen Bauwerkslänge und damit zu einer deutlichen städtebaulichen Präsenz.

Die Variante 5c sieht eine bogenförmige Personenüberführung mit einer Gesamtlänge von 209 m vor. Auch hier wird die Barrierefreiheit mit maximal 6 % Längsneigung gewährleistet. Es wurden zwei konstruktive Ausführungsvarianten (5c1 und 5c2) mit unterschiedlichen Tragwerksformen untersucht.

Diese Variante besitzt eine hohe gestalterische Qualität, erfordert jedoch größere Flächeninanspruchnahmen und weist eine komplexere Tragwerksgeometrie auf.

Hinsichtlich der naturschutzrechtlichen Bewertung ist festzustellen, dass sämtliche Varianten das Landschaftsschutzgebiet berühren. Für die Varianten des Komplexes 5 ergeben sich Flächenüberplanungen zwischen 7,27 ha und 7,75 ha. Dies umfasst das Brückenbauwerk der Straßenüberführung sowie die Personenüberführung. Die Flächenüberplanung des Landschaftsschutzgebiets im hier vorliegenden Bebauungsplan ist wesentlich geringer (siehe Kapitel 9.3). Für die Straßenführung mit Brückenbauwerk wurde eine grundsätzliche Zustimmung der zuständigen Fachbehörde in Aussicht gestellt.

Die Machbarkeitsstudie enthält zudem detaillierte Kostenberechnungen, Flächenbedarfsanalysen sowie Grunderwerbsübersichten. Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme soll gemäß §§ 3, 13 Eisenbahnkreuzungsgesetz durch eine Drittelteilung zwischen Straßenbaulastträger (Land Brandenburg), DB InfraGo und Bund erfolgen.

Unter Berücksichtigung der in § 1 Abs. 6 BauGB genannten Belange, insbesondere der Verkehrssicherheit, der städtebaulichen Entwicklung, der Umweltbelange sowie der Anforderungen an Barrierefreiheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, stellt die westlich gelegene Straßenüberführung in Kombination mit einer separaten nicht höhengleichen Personenquerung die insgesamt konfliktärmste und dauerhaft tragfähige Lösung dar. Der Bebauungsplan schafft insoweit die planungsrechtliche Grundlage für eine nicht höhengleiche Kreuzung der Bahnstrecke sowie für die verkehrliche Neuordnung des Bahnhofsumfeldes.

Gemäß der finalen Variante der verkehrstechnischen Vorplanung ist eine barrierefreie Überführung für den Fuß- und Radverkehr nach Stand der Technik vorgesehen. Die Überführung ist so angeordnet, dass eine fußläufige Anbindung an bestehende ÖPNV-Verbindungen (Bushaltstelle) und Zugänglichkeit zu den Bahnsteigen südlich als auch nördlich der Bahntrasse ermöglicht wird. Zudem sind in unmittelbarer Nähe Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr, sowohl für das Fahrrad als auch für PKWs vorgesehen. Die vorgesehenen Verkehrsflächen sind so angeordnet, dass diese sich im Wesentlichen innerhalb bestehender Verkehrswege (hier Straße der Befreiung/Bahnhofstraße, Parkplätze) oder Bauflächen (Mischgebiet) befinden. Lediglich für die Überführung werden Flächen mit der Rodung von Bäumen in Anspruch genommen. Die Schleifenführung der Straße auf Höhe des südlichen Parkplatzes ist zweckdienlich und ermöglicht eine unkomplizierte Anbindung an die Flächen für den ruhenden Verkehr. Durch die Mitnutzung der Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr als Zufahrten für die Anlieger werden die vorgesehenen Flächen effizient genutzt. Die vorgeschlagene Variante der verkehrstechnischen Vorplanung stellt mit Blick auf die übergeordneten Planungsziele eine zweckdienliche und flächenschonende Lösung dar. Die vorgeschlagenen Flächen werden daher in entsprechende Flächenfestsetzungen im notwendigen Umfang überführt.

6 Planungskonzept

Auf Grundlage der Machbarkeitsstudie wurde zum einen von der DB E&C die Entwurfsplanung der Personenüberführung für Fuß- und Radverkehr, zum anderen vom Planungsbüro Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH eine Vorplanung der Verkehrsanlagen erstellt.

Die Vorplanung sieht eine umfassende Neuordnung der Verkehrswege im Bahnhofsumfeld Hangelsberg im Zuge der Beseitigung des Bahnübergangs (L385) und der Herstellung einer Personenüberführung vor. Ziel ist die Trennung der Verkehrsarten, die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs sowie die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs. Die verkehrstechnische Vorplanung sieht als zentralen Baustein die Überführung der Bahnstrecke für den Fuß- und Radverkehr westlich des Bahnhof Hangelsberg sowie die Aufgabe der heutigen Führung der Bahnhofstraße (L385) vor.

Die Verbindung zwischen Bahnhofstraße (L385) und Straße der Befreiung / Berliner Damm (L38) erfolgt künftig für den motorisierten Individualverkehr über eine neue Trasse außerhalb des Plangebietes sowie für den Fuß- und Fahrradverkehr über eine Personenüberführung im westlichen Bereich des Plangebietes mittels einer barrierefreien Brücke. Die Planung umfasst ebenso den Rückbau bestehender Asphaltflächen im direkten Bahnhofsbereich.

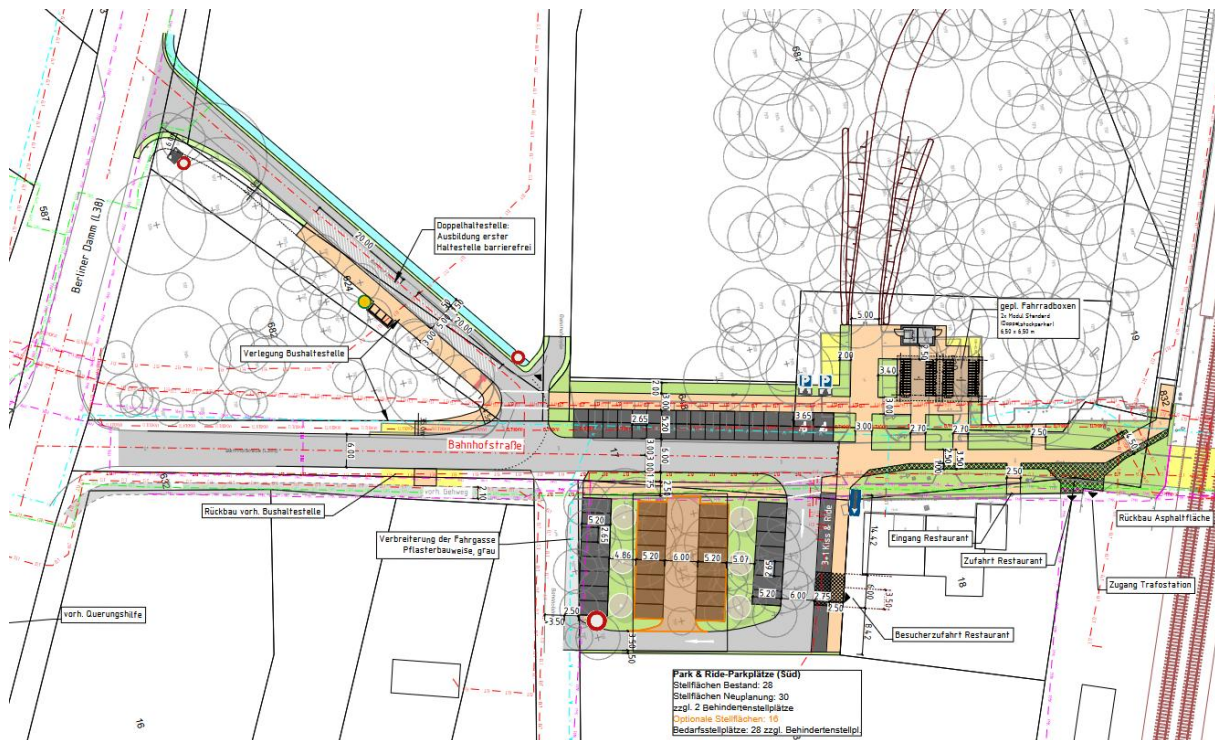


Abbildung 9: Ausschnitt aus dem Lageplan für die Flächen zwischen L38 und Bahnhof zur verkehrstechnischen Vorplanung "Personenüberführung und Bahnhofsumfeld" in Hangelsberg (Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Stand: 27.08.2026)

Aufgrund der Überführung ist der Erwerb von Teilflächen (Flurstück 20/2, ca. 5.179 m²) erforderlich, was darüber hinaus auch einen Eingriff in Waldflächen bedeutet. Durch die Überführung im Bereich des Flurstücks 833 wird zudem ein privates Grundstück in ca. 6 Meter Höhe überquert.

Die neue Brücke quert die Bahngleise in einer Schlaufenform westlich des bestehenden Bahnübergangs und mündet nördlich des bestehenden Parkplatzes in die Straße der Befreiung. Südlich der Bahntrasse mündet die Überquerung in die Bahnhofstraße auf Höhe der bestehenden Parkplatzreihe.

Die Möglichkeit des ehemaligen höhengleichen Übergangs entfällt vollständig. Die Überführung weist gemäß den Vorgaben der Bahn eine Rampenanlagen mit barrierefreier Ausbildung gemäß DIN 18040-3 mit einer mittleren Steigung von 5,4 %, Rampenlänge von 6,0 m mit 6 % Längsneigung sowie Zwischenpodeste mit 1,5 m (mit 3 % Längsneigung) auf.

An den Rampenbereichen ist eine direkte Treppenverbindungen zu den Bahnsteigen vorgesehen. Damit wird eine deutlich verkürzte Wegeführung für Fußgänger gewährleistet und die Erreichbarkeit der Bahnsteige verbessert. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit werden gemäß DIN 18024-1 berücksichtigt. Dabei wird das Längsgefälle von 6% nicht überschritten. In Abständen von maximal 10m werden 1,50 m lange Verweilplätze mit einem Längsgefälle von 1% eingerichtet. Das Quergefälle beträgt maximal 2%.

Die Ausrüstung von Aufzugsanlagen wird durch die Planung vorbereitet, ist aber aktuell nicht Gegenstand der geplanten Baumaßnahmen. Die Ausrüstung mit Aufzügen ist auch nach Fertigstellung der Brücke technisch möglich, der entsprechende Platzbedarf wurde bei der Planung berücksichtigt.

Die Brücke ist Teil der übergeordneten L385-Verlegung und stellt die höhenfreie Querung der Gleisanlagen sicher.

Im Zuge der Planung ist auch die Neuorganisation der Zufahrten zu den Anliegern der Hausnummer 12 in der Straße der Befreiung, zum Restaurant mit der Hausnummer 7, Vereinsgebäude (Bahnhofsgelände) sowie zum Flurstück 21 erforderlich.

Im Norden verbleibt zur Anbindung der Flurstücke 534 und 830 ein Teil der bestehenden Straße. Auf Höhe des Flurstücks 534 ist der bestehende Straßenkörper ausreichend dimensioniert, sodass ein Wendekreis für 3-achsige Müllfahrzeuge nach RAST möglich ist. Zur Anbindung des nördlichen Bahnsteigs wird am Kopfende der Straße der Befreiung ein Geh- und Fahrradweg weitergeführt, welcher im Bereich des Bahnhofgebäudes nach Westen abknickt. Südlich von der Bahntrasse verläuft ab dem Kopfende der Bahnhofstraße eine 2,5 m breite Zuwegung zum Restaurant sowie zum südlichen Bahnsteig.

Des Weiteren sind mehrere Flächen für den ruhenden Verkehr vorgesehen. Auf dem nördlichen Park & Ride-Parkplatz sind 26 Stellplätze, 2 Behindertenstellplätze sowie eine optionale Erweiterung von 4 Stellplätzen vorgesehen. Auf dem südlichen Park & Ride-Parkplatz sind 30 Stellplätze + 2 Behindertenstellplätze sowie eine optionale Erweiterung um 16 Stellplätze vorgesehen. Damit wird der ruhende Verkehr beidseitig der Gleise konzentriert und strukturiert.

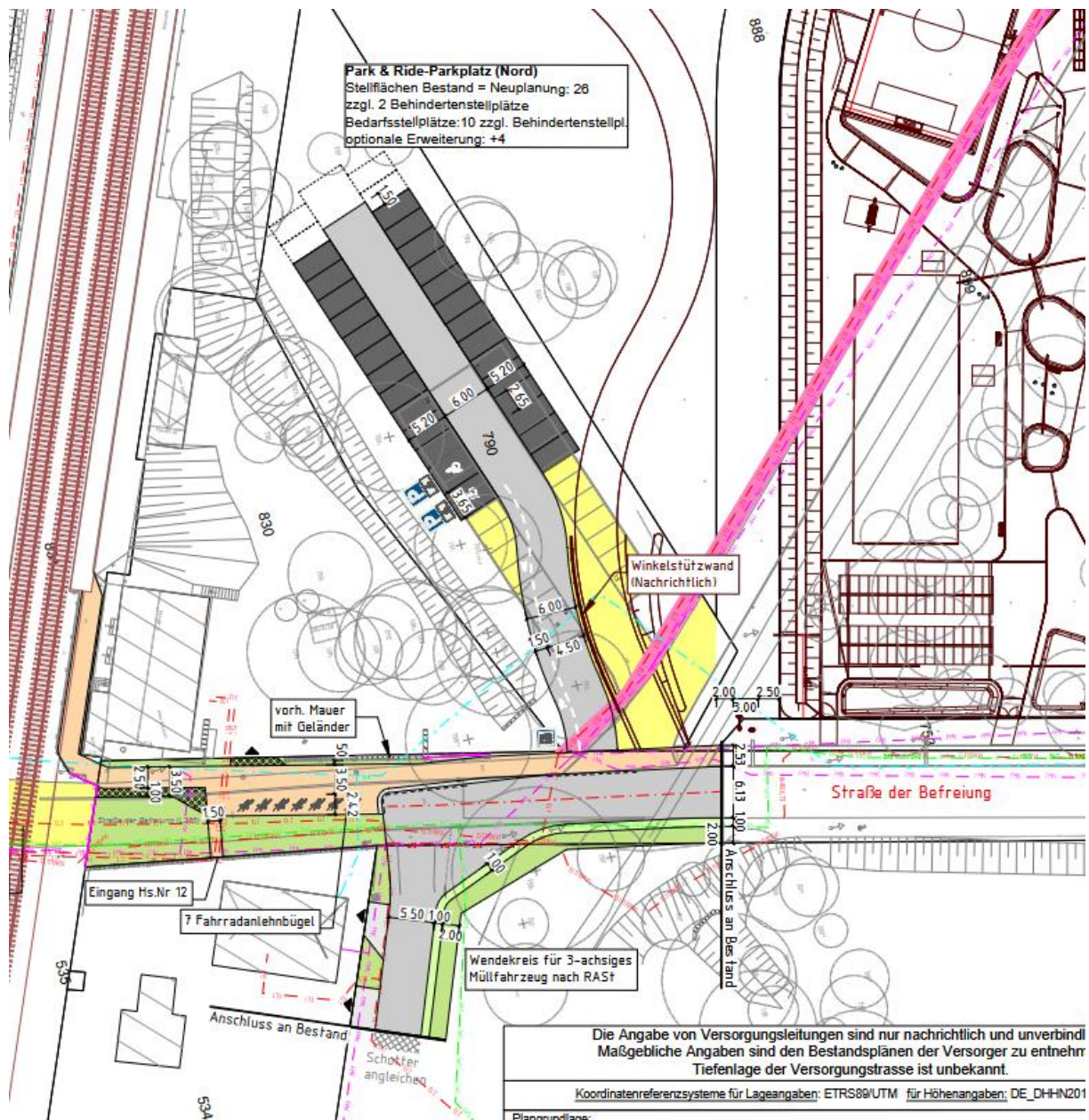


Abbildung 10: Ausschnitt aus dem Lageplan für die Flächen zwischen Bahnhof und Bebauungsplan Nr. 57 zur verkehrstechnischen Vorplanung "Personenüberführung und Bahnhofsumfeld" in Hangelsberg (Bockermann Fritze Ingenieur Consult GmbH, Stand: 27.08.2026)

Aufgrund im August 2026 eröffneten neuen Grundschule nördlich des Bahnhofumfeldes sind im Bereich des südlichen Parkplatzes 4 Kiss & Ride-Stellplätze vorgesehen. Für den Fahrradverkehr sind nördlich der Bahntrasse 7 Fahrradablenkbügel sowie eine Fahrradbox südlich der Bahntrasse am Fuß der Überführung vorgesehen. Südlich der Bahn besteht zudem die Option für die Errichtung einer zweiten Fahrradbox zum geschützten Abstellen von Fahrrädern.

Zur Neuordnung und Stärkung des ÖPNV wird die bestehende Bushaltestelle in der Straße „Berliner Damm“ verlegt und als Doppelhaltestelle ausgebildet.

Die Verkehrsflächen werden neu strukturiert, erweitert und leistungsfähig ausgebildet. Gleichzeitig wird der Bahnhofsvorbereich städtebaulich neu gefasst und technisch an moderne Anforderungen (RASt, DIN 18040-3, barrierefreie Haltestellen) angepasst.

7 Begründung der Festsetzungen

Nachfolgend werden die Festsetzungen des Bebauungsplans aufgeführt. Dabei wird zwischen den zeichnerischen Festsetzungen in der Planzeichnung und den textlichen Festsetzungen unterschieden. Um die Darstellung zu vereinfachen, werden textliche Festsetzungen mit dem Kürzel „TF“ abgekürzt. Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs werden zeichnerisch festgesetzt. Die gewählte Abgrenzung schließt alle vorhandenen und geplanten baulichen und verkehrlichen Nutzungen ein.

7.1 Nebenanlagen

TF 1: Innerhalb der festgesetzten öffentlichen Straßenverkehrsflächen sowie innerhalb der öffentlichen Grünflächen sind Nebenanlagen, die der Ver- und Entsorgung dienen zulässig.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB)

Begründung:

Zur Ermöglichung von notwendigen technischen Anlagen zur Versorgung des Gebietes mit Elektrizität, Gas, Wärme, Telekommunikation und Wasser sowie insbesondere zur Ableitung von Abwasser (Niederschlagswasserbeseitigung) werden innerhalb der bisher zugänglichen Straßenräumen Nebenanlagen zugelassen.

7.2 Verkehrsflächen

Zur Realisierung einer Bahnüberquerung für den Fuß- und Radverkehr gemäß verkehrstechnischer Vorplanung im Bereich des Bahnhofes Hangelsberg sowie zur Neuordnung weiterer Verkehrsflächen im Umfeld der Überquerung werden mehrere Verkehrsflächen festgesetzt. Gemäß Planzeichnung werden eine öffentliche Straßenverkehrsfläche sowie eine private Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Gemäß Planzeichnung werden Verkehrsflächen mit der besonderen Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“, „Fußgänger- und Fahrradbrücke“, „Fahrradstellplatz“, Bushaltestelle“ sowie „Parken“ festgesetzt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

7.2.1 Öffentliche Straßenverkehrsflächen

Die Bahnhofstraße wird zwischen L38 und dem südlichen Ende der geplanten Brücke als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Auch die ebenfalls als Bahnhofstraße bezeichnete Zufahrt nach Osten auf dem Flurstück 616 wird als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Die Straße der Befreiung wird von der Grundstückseinfahrt zum Flurstück 534 bis zum nördlichen Ende des Geltungsbereichs als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Begründung:

Mit der geplanten Umgehungsstraße (L 385 neu) gemäß Festsetzung im Bebauungsplan Nr. 57 wird die bestehende Nord-Süd-Verbindung der L 385 (Straße der Befreiung/Bahnhofstraße) bzw. die Querung des aktuellen Kreuzungsbereichs der L 385 mit der Bahntrasse zukünftig nicht mehr benötigt.

Da die bestehenden Verkehrsflächen nördlich und südlich des aktuellen Kreuzungsbereichs auch Erschließungsfunktionen für die anliegenden Grundstücke aufweisen, werden diese Flächen entsprechend der Ausführung der verkehrstechnischen Vorplanung bauplanungsrechtlich als öffentliche Straßenverkehrsflächen gesichert. Auch bestehende Parkplatzflächen im Bereich des Flurstück 648 wurden

über die Straßenverkehrsfläche entsprechend berücksichtigt. Des Weiteren wird aufgrund der Raumbedarfe für die Busse eine breite Abbiegespur für die angrenzende Bushaltestelle benötigt.

Aufgrund der Verkehrsbedeutung ist für die Bahnhofstraße im Süden eine Fahrbahnbreite von 5,5 m vor der Abbiegespur der Bushaltestelle sowie eine Fahrbahnbreite von 6 m auf Höhe des Parkplatzes geplant. Im Bereich der Bushaltestelle wird unter Berücksichtigung der voraussichtlich stark frequentierten Wegeverbindung zum Bahnhof zudem ein 3 m breiter Gehweg an der Ostseite der Verkehrsfläche geführt, welcher auf Höhe der Parkplätze an der Westseite der Bahnhofstraße Straße verläuft. Auf der Ostseite der Bahnhofstraße ist ein 2,5 m breiter Gehweg vorgesehen. Im Norden weist die Bestandsstraße „Straße der Befreiung“ eine Fahrbahnbreite von 6,13 m auf. Der komplette Straßenraum ist mit Blick auf den einseitig vorgesehenen Gehweg von 2,5 m sowie zusätzlichen Seitenraum für Bankette ausreichend dimensioniert.

Im Übrigen entfällt die Funktion als öffentliche Straßenverkehrsfläche nördlich und südlich des Bahnübergangs.

7.2.2 Private Straßenverkehrsfläche

Das Flurstück 833 wird als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

Begründung:

Das Flurstück 833 dient der Erschließung des Wohngebäudes auf dem Flurstück 21 westlich des Plangebiets. Die Erschließung muss weiterhin gesichert werden. Da das Flurstück keine öffentliche Funktion hat und nur der Erschließung eines einzelnen privaten Grundstücks dient, wird es als private Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Perspektivisch ist die Neuordnung der Erschließung über eine neue Zufahrt über die Flurstücke 569 und 20/2 angestrebt. Die erforderlichen Abstimmungen mit privaten Grundstückseigentümern sind aber noch nicht abgeschlossen, so dass dies nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens ist. Mit der Sicherung der private Straßenverkehrsfläche wird sichergestellt, dass das private Grundstück weiterhin vollumfänglich erschlossen bleibt.

7.2.3 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

Fußgänger- und Fahrradbrücke

Die geplante Brücke wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgänger- und Fahrradbrücke“ festgesetzt.

Begründung:

Zur barrierefreien Querung und Sicherung der Zugänglichkeit der beiden Bahnsteige des Bahnhofs Hangelsberg wird eine Fußgänger- und Fahrradbrücke als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt. Das Brückenbauwerk wird zur Klarstellung im Bereich der Bahnanlage mit einem Kreuzungszeichen gekennzeichnet. Lage und Abmessung der Brücke ergibt sich aus der Entwurfsplanung von DB Engineering & Consulting und ist durch zahlreiche technischen Zwangspunkte weitgehend vorgegeben. Diesbezüglich wird auf die Entwurfsplanung von DB Engineering & Consulting verwiesen. Von der Brücke sollen Treppenauf- bzw. -abgänge zu den Bahnsteigen führen. Die erforderlichen Rampen am Beginn und Ende der Brücke sind Teil der Verkehrsfläche.

Fuß- und Radweg

Die ebenerdigen Zugänge zu den Bahnsteigen werden als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fuß- und Radweg“ festgesetzt.

Begründung:

Die Bahnhofstraße bzw. Straße der Befreiung wird nach Schließung des Bahnübergangs teilweise zurückgebaut. Gleichzeitig sollen die Zuwegungen zu den Bahnsteigen erhalten bleiben. Diese werden daher neu geplant.

Da die bestehenden Zufahrten der Grundstücke hinter den jeweiligen Kopfbenden (Flurstnr. 830, 831), des zukünftig getrennten Straßenraums liegen, werden über mit 2,5 m breite Zuwegungen gemäß Vorplanung gesichert. Die Zuwegungen wurden in der Planzeichnung über die Geh- und Fahrradwegefläche in Verbindung mit dem festgesetzten Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Anliegerflurstücke gesichert.

Fahrradabstellanlage

Am südlichen Ende der Brücke wird eine Teilfläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrradabstellanlage“ festgesetzt.

Begründung:

Die Fläche dient der Unterbringung von Fahrradabstellanlagen insbesondere für die Nutzer des Bahnhofs. Auf der Fläche befindet sich bereits im Bestand die überdachte Fahrradabstellanlage, die im Zuge der Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes durch modernere Fahrradabstellanlagen ersetzt werden sollen. Dies können Funktionsgebäude (z.B. Sammelschließanlagen), überdachte Fahrradständer, Fahrradboxen oder andere Bauformen sein. Die Zweckbestimmung schließt die Errichtung untergeordneter, ergänzender Funktionen und Nutzungen wie Informationstafeln und -stelen, Toilettenanlagen, Reparaturstationen o.ä. mit ein.

Parken

Südlich und nördlich der Bahn wird jeweils eine Fläche als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Parken“ festgesetzt.

Begründung:

Um Bahnreisenden den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zum schienengebundenen ÖPNV zu ermöglichen, sind zwei Park & Ride Parkplätze, nördlich auf dem Flurstück 931 und südlich auf dem Flurstück 683 vorgesehen. Hier werden teilweise vorhandene Parkplatzflächen überplant bzw. aufgrund der neu geplanten Brücke versetzt. Diese werden entsprechend der Planzeichnung als öffentlicher Parkplatz festgesetzt. Die nördliche Parkplatzfläche weist 26 Stellplätze mit optional 4 weiteren Stellplätzen auf, während die südlichen Parkplätze auf dem Flurstück 683 15 Stellplätze und 16 optionale Stellplätze sowie 4 Kiss+Ride-Stellplätze aufweist. Die Anzahl gemäß verkehrstechnischer Vorplanung wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt bzw. entspricht den aufgrund der Ein- und -Aussteigerzahlen des VBB ermittelten Bedarfe für die Bahnreisenden. (Diese umfasst weitere 13 Stellplätze im Bereich der öffentlichen Verkehrsfläche, siehe Kapitel 7.2.1).

Bushaltestelle

Im Süden des Plangebiets wird die vorhandene Straße zwischen Bahnhofstraße und L38 als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Bushaltestelle“ festgesetzt.

Begründung:

Zur Verbesserung der bestehenden ÖPNV-Anbindung wird die bestehende Bushaltestelle an der Straße „Berliner Damm“ über eine weitere Schlaufe der Bahnhofstraße versetzt. Die dafür genutzte Fläche wird bereits jetzt für den Busverkehr genutzt und ist für den sonstigen Verkehr gesperrt. Im

Zuge der Neuplanung wird dort eine Doppelbushaltestelle mit einseitigem Gehweg berücksichtigt. Die Festsetzung der Bushaltestelle gewährleistet nicht nur das Umsteigen von Bahnreisenden, sondern dient auch die Beförderung von Schülern der geplanten Schule nördlich des Bahnhofs.

7.3 Grünflächen

Im Bebauungsplan werden entlang der geplanten Brücke, entlang des Trebuser Grabens und im Bereich der bisherigen Straße nördlich und südlich des Bahnübergangs öffentliche Grünflächen festgesetzt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB)

Begründung:

Im Bereich des aktuellen Straßenraums „Straße der Befreiung/Bahnhofstraße“ erfolgt eine Entsiegelung des Straßenkörpers. Zugleich erfolgt hier eine Einbindung der neugeplanten Fuß- und Fahrradwege über gärtnerisch zu pflegende Grünflächen.

Entlang des Trebuser Grabens wird der Gewässerrandstreifen von 5 Metern Breite, der von Bebauung freizuhalten ist, ebenfalls als Grünfläche festgesetzt.

Entlang der Personenüberführung ist zum Schutz des Brückenbauwerks dauerhaft ein beidseitiger, 2,5 Meter breiter Streifen von Bäumen freizuhalten. Dieser Streifen kann daher nicht als Wald erhalten bleiben, kann aber mit Pflanzen begrünt bleiben, die das Brückenbauwerk nicht beeinträchtigen. Daher wird dieser Streifen ebenfalls als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

7.4 Wasserflächen

Im Bebauungsplan wird zur Sicherung des Trebuser Grabens eine Wasserfläche festgesetzt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 16 BauGB)

Begründung:

Der im Bereich des nördlichen Parkplatzes befindliche Trebuser Graben ist als Gewässer 2. Ordnung in seinem Bestand zu sichern. Die Festsetzung erfolgt zur Sicherung die Funktionsweise des Entwässerungsgrabens.

7.5 Wald

Im Bebauungsplan werden die bestockten Flächen, die von keiner baulichen oder sonstigen nutzungsbedingten Überprägung betroffen sind, als Wald festgesetzt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 18 BauGB)

Begründung:

Die im Plangebiet befindlichen Waldflächen, für die in Ermangelung einer baulichen Nutzung keine Umwidmung erforderlich wird, werden als Wald festgesetzt. Die Festsetzung erfolgt zur Sicherung der waldrechtlichen, ökologischen und landschaftsschutzgebietsbezogenen Funktionen.

7.6 Flächen oder Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft

TF 2.1: Die Beleuchtung im Außenraum des gesamten Plangebietes ist auf insektenverträgliche 2700 Kelvin zu beschränken. Die Lichtintensität ist so gering wie möglich zu halten. Es ist nur eine insektenverträgliche Beleuchtung mit geringer Lockwirkung (Natriumdampflampen oder LED-Technik) und einer Grundausrichtung von oben nach unten zulässig. Die insektenschonende Außenbeleuchtung ist im gesamten Geltungsbereich zu verwenden.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Begründung:

Das Plangebiet befindet sich aufgrund seiner Lage im Außenbereich und teilweise in einem Landschaftsgebiet in einem sensiblen Bereich für wildlebende Tiere. Aus Gründen des Insektenschutzes werden daher besondere Anforderungen an die Beleuchtung sämtlicher Anlagen im Außenbereich getroffen. Diese betreffen die Beleuchtung der Straßen, Geh- und Fahrradwege und Parkplätze.

TF 2.2: Nicht notwendigerweise im Zuge von Baumaßnahmen zu fällende Bäume innerhalb des Plangebietes mit einem Stammumfang von mindestens 50 cm, gemessen in einer Höhe von 1,00 m über dem Erdboden, sind zu erhalten.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Begründung:

Zum Schutz von Gehölzen, die nicht bereits über die Waldflächenfestsetzung gesichert werden, wird eine Festsetzung zum Erhalt von Einzelbäumen getroffen. Zur näheren Bestimmung der erhaltenswerten Einzelbäume wurde ein Stammumfang von 50 cm, gemessen in 1 m Höhe über dem Erdboden festgesetzt. Die Bäume werden vor nicht notwendigen Fällungen gesichert. Notwendige Fällungen betreffen alle Baumstandorte, die für die ordnungsgemäße Herstellung der Erschließungsanlagen und sonstigen baulichen Anlagen betreffen. Damit werden die Eingriffe in Natur und Landschaft reduziert.

TF 2.3: Stellplatzanlagen für mehr als 6 Kraftfahrzeuge sind mit Bäumen zu begrünen und zu gliedern. Dazu ist je angefangene 6 Stellplätze ein Baum gemäß Pflanzliste zu pflanzen und bei Abgängen gleichwertig zu ersetzen. Bestandsbäume, die im Zuge von Baumaßnahmen erhalten werden können, dürfen auf die Pflanzungen angerechnet werden.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Begründung:

Die Festsetzung dient der gestalterischen und ökologischen Einbindung der geplanten PKW-Stellplatzanlagen. Durch die Gliederung mit Bäumen werden großflächig versiegelte Bereiche optisch aufgelockert, die Aufenthaltsqualität verbessert und insbesondere durch Verschattung sowie Verdunstung positive Auswirkungen auf das lokale Kleinklima erzielt. Die Anrechnung erhaltener Bestandsbäume fördert zugleich den Erhalt vorhandener Grünstrukturen.

TF 2.4 Die Befestigung von Stellplätzen und deren Zufahrten ist nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau herzustellen. Als wasser- und luftdurchlässig gelten Versickerungspflaster mit bauaufsichtlicher Zulassung, Pflaster mit einem Fugenanteil von mindestens 30%, Rasengittersteine, wassergebundene Decken oder Schotterrasen.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Begründung:

Die Festsetzung dient der Reduzierung der Bodenversiegelung und der Sicherung der natürlichen Bodenfunktionen im Bereich der Stellplätze. Durch den Einsatz wasser- und luftdurchlässiger Beläge wird die Versickerung von Niederschlagswasser gefördert, der Oberflächenabfluss verringert und ein Beitrag zur Grundwasserneubildung sowie zur Verbesserung des örtlichen Kleinklimas erzielt.

TF 2.5: Für höhlenbrütende Vogelarten sind 2 Nistkästen je betroffenem Revier als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme aufzuhängen:

- Kleiber: Durchmesser Einflugloch 32 mm bzw. ovaler Einflug, 1 betroffenes Revier im Geltungsbereich, ergibt 2 Nistkästen;
- Star: Durchmesser Einflugloch: 45 mm; 1 betroffenes Revier im Geltungsbereich, ergibt 2 Nistkästen.

Die Nistkästen sind an geeignete Bäume in den verbleibenden und nicht durch die Bautätigkeiten beeinträchtigten Waldflächen auf dem Flurstück 681 in der Flur 1, Gemarkung Hangelsberg anzubringen. Die Anbringung sollte in 3 bis 4 m Höhe mit dem Einflugloch nach Südosten erfolgen.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

TF 2.6: Für Bäume mit potenziell nutzbaren Fledermausquartierstrukturen sind 2 Fledermausquartierkästen je betroffener Struktur als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme aufzuhängen:

- Flachkasten (Ersatz für potenzielles Spaltenquartier) insgesamt 2 Bäume mit Spalten betroffen, notwendiger Ersatz 4 Kästen.
- Höhlenkasten (Ersatz für potenzielles Höhlenquartier) insgesamt 3 Bäume mit Höhlen betroffen, notwendiger Ersatz: 6 Kästen.

Die Quartierkästen sind an geeignete Bäume in den verbleibenden und nicht durch die Bautätigkeiten beeinträchtigten Waldflächen auf dem Flurstück 681 in der Flur 1, Gemarkung Hangelsberg anzubringen. Die Anbringung sollte in 3 bis 4 m Höhe mit freiem Anflug erfolgen.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 20 BauGB)

Begründung:

Die Aufhängung von Nistkästen und Fledermausquartierkästen sind zur Vermeidung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände erforderlich. Die Aufhängung erfolgt in den Waldflächen, die nicht von Bauarbeiten betroffen sind, und damit in unmittelbarer Nähe zum Eingriff. Die beiden festgesetzten Maßnahmen entsprechen den Maßnahmen CEF1 und CEF2 des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Natur

+ Text, Stand August 2026) zum Bebauungsplan. Im Übrigen wird daher auf die Erläuterungen im Fachbeitrag verwiesen.

7.7 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

TF 3.1: Die Fläche NOPQN ist mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten. Das Geh- und Fahrrecht umfasst die Befugnis der Gemeinde, auf der Fläche eine Brücke zu errichten und zu unterhalten. Die Unterkante der Brücke muss mindestens eine lichte Höhe von 6,22 m, gemessen ab der Schienenoberkante, betragen.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Begründung:

Die Festsetzung des Geh- und Fahrrecht für den mit NOPQN gekennzeichneten Teil der Personenüberführung dient der planungsrechtlichen Sicherung der Fuß- und Radwegeverbindung über die Bahnanlagen sowie der Errichtung und Unterhaltung des hierfür erforderlichen Brückenbauwerks. Die Mindesthöhe der Brückenunterkante wird zur Gewährleistung eines ausreichenden lichten Abstands zur darunter verlaufenden Bahnstrecke festgesetzt und dient zugleich der eindeutigen Bestimmung der zulässigen Höhenlage des Bauwerks. Die Festsetzung stellt sicher, dass das Bauwerk den eisenbahnrechtlichen Anforderungen, insbesondere dem Schutz und dauerhaften Funktion von Bahndamm, Gleisen, Oberleitung, Kabeln sowie Leit- und Sicherungstechnik, genügt und die Betriebssicherheit des Schienenbetriebs dauerhaft gewährleistet ist.

TF 3.2: Die Fläche mit der Kennzeichnung „GFL 1“ ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der anliegenden Flurstücke 830 und 831, Flur 1 der Gemarkung Hangelsberg sowie für den Bau und Betrieb von Versorgungsleitungen zuständiger Unternehmensträger zu belasten. Das Leitungsrecht umfasst die Befugnis der zuständigen Unternehmensträger, unterirdische Versorgungsleitungen zu verlegen und zu unterhalten.

TF 3.3: Die Fläche mit der Kennzeichnung „GFL 2“ ist mit einem Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der anliegenden Flurstücke 18 und 831, Flur 1 der Gemarkung Hangelsberg sowie für den Bau und Betrieb von Versorgungsleitungen zuständiger Unternehmensträger zu belasten. Das Leitungsrecht umfasst die Befugnis der zuständigen Unternehmensträger, unterirdische Versorgungsleitungen zu verlegen und zu unterhalten.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB)

Die festgesetzten Leitungsrechte sind für die Unterhaltung der Versorgungsleitungen im Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb sowie weiterer Leitungsmedien der umliegenden Anliegergrundstücke erforderlich. Zudem wird hierrüber die Erschließung bzw. die Zufahrtsmöglichkeiten der jeweils anliegenden Grundstücke gesichert. Außerdem wird in diesen Bereichen in Verbindung mit den festgesetzten Verkehrsflächen ein Geh- und Fahrrecht zugunsten des Fuß- und Radverkehrs gesichert. Mit der Festsetzung wird das entsprechende Geh-, Fahr- und Leitungsrecht planungsrechtlich gesichert.

7.8 Bedingte Festsetzung

TF 4: Die Festsetzungen für die Flächen A-B-C-D-E-F-G-H-I-A und J-K-L-M-J sind erst zulässig, nachdem die im angrenzenden Bebauungsplan Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“ als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzten Umgehungsstraße mit der Straßenüberführung über die Bahnanlage (L385 neu) sowie die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Fußgänger- und Fahrradbrücke für den öffentlichen Verkehr freigegeben wurden. Bis zum Eintritt dieser Umstände werden die Flächen A-B-C-D-E-F-G-H-I-A und J-K-L-M-J als Straßenverkehrsfläche festgesetzt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 2 Nr. 2 BauGB)

Begründung:

Im Bebauungsplan wird zur Sicherung der Verkehrsführung eine bedingte Festsetzung aufgenommen. Aus planungsrechtlichen Gründen ist es erforderlich, vor der Entwidmung der überplanten L 385 im Bereich des Bahnhofes Hangelsberg (Straße der Befreiung/Bahnhofstraße) diese so lange abzusichern, bis die ersatzweise Herstellung der Umgebungsstraße L 385 neu vollzogen wurde. Der ersatzweisen Herstellung der L 385 neu liegen im Wesentlichen verkehrsplanerische Gründe zur besseren Bewältigung von zukünftigen Verkehren sowie der Barrierefreiheit mit Blick auf die Ausbauziele der Deutschen Bahn an der Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder) zugrunde. Dabei wird auf den Termin zur Freigabe für den öffentlichen Verkehr als datierbarer und aktenkundiger Zeitpunkt und nicht auf die straßenrechtliche Widmung abgestellt. Der Zeitpunkt der Freigabe sichert die faktische Nutzung der Verkehrswege ab, sodass die Verbindungsfunktion der L 385 bzw. L 385 neu zu jeder Zeit gewährleistet wird. Im Straßenraum der L 385 werden sich zukünftig die Verkehrsflächen „Geh- und Fahrradweg“ sowie öffentliche Grünflächen befinden, deren Zulässigkeit aufgeschoben wird, zumindest bis zum Zeitpunkt der Herstellung der L 385 neu.

7.9 Bahnanlagen

Der Bereich der bestehenden Bahnanlage sowie im aktuellen ebenerdigen Kreuzungsbereich mit der L 385 sowie im Bereich der zukünftigen Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Bahnstrecke ist im Bebauungsplan als Bahnanlage dargestellt.

(Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 6 BauGB)

Begründung:

Öffentliche Bahnanlagen unterliegen grundsätzlich einer Planfeststellung nach dem Allgemeinem Eisenbahngesetz (AEG). Im Bebauungsplan werden Bahnflächen daher nicht festgesetzt, sondern nachrichtlich übernommen.

8 Kennzeichnungen, Hinweise und nachrichtliche Übernahmen

8.1 Altlasten

Im Plangebiet sind keine Altlasten oder Altlastverdachtsflächen im Sinne des § 2 des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG) bekannt. Dennoch kann eine Belastung des Bodens mit gefährlichen Stoffen nicht ausgeschlossen werden.

Die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde hat im Rahmen der Behördenbeteiligung daher folgende ergänzende Hinweise geben:

Werden bei der Realisierung des Vorhabens neue Erkenntnisse gewonnen, die darauf hinweisen, dass in der Vergangenheit im Vorhabenareal mit umweltgefährdenden Stoffen derart umgegangen wurde, dass nicht unerhebliche Einträge solcher Stoffe in den Boden vermutet werden, ist die untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde unverzüglich darüber zu informieren. Die Pflicht zur Anzeige von Altlasten und Altlastverdachtsflächen gegenüber der zuständigen Behörde ergibt sich für Eigentümer sowie Verfügungs- und Nutzungsberechtigte von Grundstücken aus § 31 Abs. 1 u. 2 des Brandenburgischen Abfall- und Bodenschutzgesetzes (BbgAbfBodG).

8.2 Abfallentsorgung

Aufgrund der erwartbaren Frequentierung der Personenüberführung, des Parkplatzes, der Bushaltestellen und des Umfeldes des Bahnhofs sind Abfälle von den Reisenden zu erwarten. Des Weiteren ergeben sich aufgrund der umgebenden Nutzungen, wie Gastronomie, Wohnen und Vereinsnutzung auch haushaltsübliche Abfallmengen. Die Entsorgung der Abfälle kann über die vorgesehene Erschließung mit ausreichend dimensionierten Straßenkörper für Befahrung mit Abfallsammelfahrzeugen gewährleistet werden.

Die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde hat im Rahmen der Behördenbeteiligung folgende allgemeine Hinweise geben:

Alle anfallenden Abfälle sind ordnungsgemäß nach der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) zu deklarieren. Alle Abfälle sind einer ordnungsgemäßen, zulässigen und nachweisbaren Verwertung gemäß §§ 7 ff. Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG) respektive sollte dies nicht möglich sein, einer ordnungsgemäßen Beseitigung gemäß §§ 15 ff. KrWG zuzuführen. Dabei sind die Vorschriften der Nachweisverordnung (NachwV) einzuhalten. Anfallende gefährliche Abfälle sind gemäß Sonderabfallentsorgungsverordnung (SAbfEV) der Sonderabfallgesellschaft Brandenburg / Berlin mbH-(SBB) anzudienen. Werden gefährliche Abfälle einem Einsammler übergeben, so sind die Übernahmescheine getrennt nach Abfallart in zeitlicher Reihenfolge geordnet in einem Register gemäß § 24 NachwV abzulegen. Die Abfallentsorgungswege sind auf Verlangen der zuständigen Behörde gemäß § 47 Abs. 3 KrWG darzulegen. Nach Stilllegung der Anlagen sind die Standorte nach geltendem Recht vollständig zurückzubauen. Die anfallenden Abfälle sind einer geordneten Verwertung bzw. Entsorgung zuzuführen.

8.3 Bodenschutz

Hinsichtlich der Sicherung der Funktionen des Bodens sowie dem Schutz des Bodens vor Beeinträchtigungen und Verureinigungen hat die Untere Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde im Rahmen der Behördenbeteiligung folgende Hinweise geben:

Für den Einbau von Recycling-Materialien finden die Regelungen der Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) Anwendung. Beim Einbau von nicht aufbereitetem Bodenmaterial und Baggergut findet die Untersuchungspflicht nach § 14 ErsatzbaustoffV Anwendung. Die Verwendung mineralischer

Ersatzbaustoffe (MEB) in technischen Bauwerken des Straßen- und Erdbaus ist nur noch zulässig, wenn diese Ersatzbaustoffe einer der in der ErsatzbaustoffV definierten Materialklasse (ErsatzbaustoffV Anlage 2 Tab. 1 – 27) zugeordnet werden und die sonstigen Anforderungen zur Verwendung (nach §19 ErsatzbaustoffV) eingehalten werden. Gemäß § 22 ErsatzbaustoffV ist der Einbau bestimmter MEB oder deren Gemische ab einem vorgesehenen Einbaugesamtvolumen von mindestens 250 Kubikmetern (m³) sowie der Einbau bestimmter MEB in Wasserschutzgebieten / Heilquellenschutzgebieten vier Wochen vor Beginn des Einbaus schriftlich oder elektronisch der zuständigen Behörde vom Verwender anzuzeigen (Voranzeige).

8.4 Denkmalschutz

Im Plangebiet sind nach dem derzeitigen Kenntnisstand keine Bodendenkmale betroffen. Da ein Fund von Artefakten während der Bauarbeiten nicht ausgeschlossen werden kann hat die untere Denkmalschutzbehörde sowie das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum folgenden Hinweis zur Bodendenkmalpflege gegeben:

Werden bei den Erdarbeiten noch nicht registrierte Bodendenkmale entdeckt gilt § 11 Abs. 1 und 2 BbgDSchG, wonach entdeckte Bodendenkmale bzw. Funde (Steinsetzungen, Mauerwerk, Erdverfärbungen, Holzpfähle oder -bohlen, Knochen, Tonscherben, Metallgegenstände u. ä.) unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde des Landkreises Oder- Spree (denkmalschutz@l-os.de) und dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (poststelle@bldam-brandenburg.de) anzuzeigen sind. Die Funde und die Fundstelle sind bis zum Ablauf einer Woche unverändert zu erhalten, damit fachgerechte Untersuchungen und Bergungen vorgenommen werden können.

Des Weiteren befindet sich im Plangebiet das gemäß § 3 Abs. 2 BbgDSchG in der Denkmalliste des Landes Brandenburg verzeichnete Einzeldenkmal „Bahnhofempfangsgebäude mit Abort- und Aufenthaltsgebäude sowie Beamtenwohnhaus mit Nebengebäude, Bahnmeisterei und straßenseitiger Grundstückseinfriedung, Straße der Befreiung 12, 15537 Hangelsberg“. Das Baudenkmal erstreckt sich über die Flurstücke 534 und 830 der Flur 1 der Gemarkung Hangelsberg und ist gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 BbgDSchG geschützt. Hinsichtlich der Baudenkmalpflege hat die untere Denkmalschutzbehörde sowie das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum folgenden ergänzenden Hinweis gegeben:

Grundsätzlich wird darauf hingewiesen, dass Denkmale im Sinne des BbgDSchG in ihrer baulichen Substanz und ihrem Erscheinungsbild zu erhalten, zu schützen und zu pflegen sind (§ 7 Abs. 1 BbgDSchG). Veränderungen der baulichen Substanz oder des Erscheinungsbildes eines Denkmals seiner Umgebung unterliegen der denkmalrechtlichen Erlaubnispflicht gemäß § 9 Abs. 1 BbgDSchG. Baugrunduntersuchungen und Baudurchführung müssen die Standsicherheit des Denkmals gewährleisten. Sowohl die untere Denkmalschutzbehörde des Landkreises Oder-Spree als auch das BLDAM sind rechtzeitig und fortlaufend in die Planung mit einzubeziehen.

8.5 Versorgungsleitungen

8.5.1 Deutsche Telekom Technik GmbH

Im Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen Deutsche Telekom Technik GmbH, die während der Baumaßnahme zu sichern und zu schützen sind. Der Bestand und der Betrieb werden diese Telekommunikationsleitungen wird weiterhin gesichert.

Der Versorgungsträger hat im Rahmen der Beteiligung folgenden Hinweis gegeben:

Die Telekommunikationslinien werden gewöhnlich auf einer Grabensohle von 60 cm (in Einzelfällen 40 cm) bis 100 cm ausgelegt. Eine abweichende Tiefenlage ist wegen Kreuzungen anderer Anlagen, infolge nachträglicher Veränderung der Deckung durch Straßenumbauten u. dgl. und aus anderen Gründen möglich. Baumaßnahmen sind so auszuführen, dass die vorhandenen TK-Linien der Telekom nicht störend beeinträchtigt werden. Die TK-Linien dürfen ohne vorherige Zustimmung weder verändert noch unter- bzw. überbaut werden. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse soweit frei gehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können.

Baumaßnahmen im Bereich der Bestandsleitungen sind frühzeitig mit der Deutsche Telekom Technik GmbH abzustimmen.

8.5.2 EWE NETZ GmbH

Im Plangebiet bzw. in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet befinden sich Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE NETZ GmbH. Der Versorgungsträger hat im Rahmen der Beteiligung folgenden Hinweis gegeben:

Diese Leitungen und Anlagen sind in ihren Trassen (Lage) und Standorten (Bestand) grundsätzlich zu erhalten und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt oder anderweitig gefährdet werden. Für die Erschließung des Plangebietes mit Versorgungsleitungen und Anlagen sind nach Hinweis der EWE NETZ GmbH Versorgungstreifen bzw. -korridore für z.B. Telekommunikationslinien und Elektrizitätsleitungen gemäß DIN 1998 von mindestens 1,6 m vorzusehen.

Erschließungsmaßnahmen des Plangebietes mit Versorgungsleitungen sowie Erdarbeiten im Bereich der Bestandsleitungen sind frühzeitig mit der EWE NETZ GmbH abzustimmen.

8.6 Niederschlagswasserbeseitigung

Die Entwässerung der Verkehrsanlagen liegt in der Verantwortung der Gemeinde Grünheide (Mark) und erfolgt gemäß den Bestimmungen des Wasserhaushaltsgesetzes vorzugsweise über eine lokale Versickerung. Die Entwässerung des anfallenden Niederschlagswassers erfolgt gemäß den einschlägigen Regelwerken über geeignete Versickerungsanlagen oder in Abstimmung mit der zuständigen Wasserbehörde über eine Ableitung. Der für die Entwässerung zuständige Zweckverband Wasserver- und Abwasserentsorgung Fürstenwalde und Umland hat im Rahmen der Beteiligung folgenden Hinweis gegeben:

Für das Bebauungsgebiet lassen die örtlichen Verhältnisse eine schadlose Unterbringung des auf den Grundstücken anfallenden Niederschlagswassers entsprechend der gesetzlichen Vorgaben (§ 55 Abs. 2 WHG in Verbindung mit § 54 Abs. 4 BbgWG) zu. Wir weisen ausdrücklich daraufhin, dass auch für alle versiegelten Flächen dafür zu sorgen ist, dass das anfallende Niederschlagswasser auf dem eigenen Grundstück schadlos untergebracht wird, und nicht in die Schmutzwasserkanalisation gelangen darf. Es sind bauliche Vorkehrungen wie ausreichende Neigungswinkel, Mulden und Rigolen etc. zu planen, um dies auszuschließen. Siehe auch Abwasserbeseitigungskonzept des Zweckverbandes (ABK 2020), das auf der Homepage des Zweckverbandes unter www.fuewasser.de eingesehen werden kann.

8.7 Artenschutz

Der gesetzlich gesicherte Artenschutz ist ein wesentlicher Bestandteil der Prüfung von umweltbezogenen Belangen. Gemäß dem beiliegenden Artenschutzgutachten werden Maßnahmen vorgeschlagen, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern. Ferner werden Maßnahmen zur Sicherung der kontinuierlichen ökologischen Funktionalität (CEF-Maßnahmen) durchgeführt, um Gefährdungen lokaler Populationen zu vermeiden. Bezüglich der Vermeidung von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gemäß § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG werden folgende Hinweise gegeben:

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung sollen gem. Artenschutzrechtlichem Fachbeitrag (Natur + Text, Stand August 2026) durchgeführt werden, um Gefährdungen von Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie und von Vogelarten zu vermeiden oder zu mindern. Die Ermittlung der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 i.V.m. Abs. 5 BNatSchG erfolgt unter Berücksichtigung dieser Vorkehrungen:

V_{AFB1} Ökologische Baubegleitung

V_{AFB2} Bauzeitenregelung für Baufeldfreimachung und Gehölzfällungen

V_{AFB3} Erhalt von Habitatbäumen

V_{AFB4} Kontrolle von Habitatbäumen

V_{AFB5} Vermeidung unnötiger Lichtverschmutzung

V_{AFB6} Stellung von Reptilienschutzzaun

Zu den Details dieser Maßnahmen wird auf die entsprechenden Erläuterungen im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Kapitel 4.1) verwiesen.

9 Auswirkungen der Planung

9.1 Verkehr

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans wird das Bahnhofsumfeld Hangelsberg grundlegend verkehrlich neu geordnet. Wesentlicher Bestandteil der Gesamtmaßnahme ist die Aufgabe des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs der L 385. Der motorisierte Verkehr wird zukünftig über die im Bebauungsplan Nr. 57 „Gewerbegebiet Hangelsberg Nord“ planungsrechtlich gesicherte, rund 800 m westlich gelegene neue Trasse der L 385 mit höhenfreier Querung der Bahnstrecke geführt. Im Bereich des Bahnhofs wird die bisherige Verbindung dagegen für den motorisierten Durchgangsverkehr aufgegeben und zugunsten der Erschließung der angrenzenden Grundstücke, des Fuß- und Radverkehrs, des ÖPNV sowie des ruhenden Verkehrs neu geordnet.

Die Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes steht damit in einem unmittelbaren funktionalen Zusammenhang mit der Realisierung der L 385 neu. Durch die Trennung des motorisierten Verkehrs von der Querung des Fuß- und Radverkehrs werden bestehende Nutzungskonflikte am Bahnübergang beseitigt und die Verkehrssicherheit insbesondere für Fußgänger, Radfahrer und Schüler erhöht.

Die Umnutzung von Teilflächen der bisherigen L 385 setzt deren straßenrechtliche Abstufung voraus. Nach Verkehrsfreigabe der L 385 neu ist die Abstufung durch den Landesbetrieb Straßenwesen zu veranlassen; damit geht die Straßenbaulast für die betreffenden Abschnitte auf die Gemeinde Grünheide (Mark) über. Die auf diesen Flächen vorgesehenen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte können grundbuchlich erst nach dem Übergang der Straßenbaulast gesichert werden. Für den Übergangszeitraum ist eine vertragliche Regelung zwischen den beteiligten Straßenbaulastträgern vorgesehen.

9.1.1 Straßenverkehr

Mit der Verlagerung der L 385 auf die westlich gelegene neue Trasse entfällt die bisherige Funktion der Straße der Befreiung/Bahnhofstraße als durchgehende Nord-Süd-Verbindung für den motorisierten Verkehr. Die verbleibenden Straßenabschnitte übernehmen künftig vorrangig Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Grundstücke sowie für die Park+Ride-Anlagen, die Bushaltestelle und weitere Einrichtungen des Bahnhofsumfeldes.

Die Leistungsfähigkeit und Befahrbarkeit der geplanten Verkehrsanlagen wurden im Zuge der weiterführenden Verkehrsplanung überprüft. Die Schleppkurvennachweise für die maßgeblichen Bemessungsfahrzeuge vom 27.07.2026 liegen den Entwurfsunterlagen bei. Auf Grundlage der Ergebnisse erfolgten kleinere Anpassungen der Verkehrsflächen, um insbesondere die Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge und erforderliche Aufstellflächen sicherzustellen. In Teilbereichen können hierfür befestigte, zugleich versickerungsfähige Flächen, beispielsweise mit Rasengittersteinen, vorgesehen werden. Der ergänzend vorgelegte HBS-Nachweis weist für den maßgeblichen Knotenpunkt in der Spitzenstunde die Qualitätsstufe B („gut“) aus. Die Leistungsfähigkeit der vorgesehenen Knotenausbildung ist damit nachgewiesen.

Die Erreichbarkeit des Restaurant Bahnhofstraße 7, der Trafostation sowie die nördlich und südlich der Bahn gelegenen Grundstücke wird gewährleistet. Die südlich der Bahntrasse vorgesehene Zuwegung sichert dabei auch die Erreichbarkeit des Restaurants und der Trafostation für Wartungs- und Havariefälle.

Die Planung berücksichtigt zugleich die Anforderungen an die Erreichbarkeit durch Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge gemäß RAS 06 bzw. Muster-RFFB. Die hierfür erforderlichen Zu- und Durchfahrten

werden gesichert. Vorhandene Löschwasserentnahmestellen sind im Zuge der Baumaßnahmen zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen.

Die straßenseitigen Verkehrszahlen und Prognosen, die für die eisenbahnkreuzungsrechtliche Beurteilung der Gesamtmaßnahme erforderlich sind, werden im Rahmen der Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsrecht nachgewiesen. Die Kreuzungsvereinbarung selbst ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

9.1.2 Rad- und Fußverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr bewirkt die Planung eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Mit der Schließung des höhengleichen Bahnübergangs entfällt die bisherige Querung der Gleise im Bereich der Schrankenanlage. Als Ersatz wird eine höhenfreie Personenüberführung westlich des bestehenden Bahnübergangs geschaffen. Die erforderlichen Schutzabstände des Brückenbauwerks und Zugänglichkeit der baulichen Anlagen für Inspektion/Wartung wurden mit der DB InfraGO abgestimmt. Die Querung ist damit künftig unabhängig von den Schließzeiten des Bahnübergangs möglich und stellt insbesondere im Hinblick auf die nördlich des Bahnhofs neu entstehende Grundschule eine dauerhaft sichere Wegeverbindung her.

Die Personenüberführung wird über Rampenanlagen barrierefrei erschlossen. Nach der zugrunde liegenden Planung werden die Anforderungen an die zulässigen Längs- und Quergefälle sowie an die erforderlichen Zwischenpodeste berücksichtigt. Ergänzend sind direkte Treppenverbindungen von der Überführung zu den Bahnsteigen vorgesehen. Hierdurch werden die Wege für nicht mobilitätseingeschränkte Nutzer erheblich verkürzt und die Bahnsteige unmittelbar an die neue Querung angebunden. Aufzugsanlagen werden durch die Planung nicht ausgeschlossen, sind derzeit jedoch nicht Bestandteil der Planung.

Die direkten Bahnsteigzugänge tragen zugleich dazu bei, unerlaubte Abkürzungen über die Gleisanlagen zu vermeiden. Durch die Kombination aus höhenfreier Querung, direkten Treppenverbindungen zu den Bahnsteigen und ergänzenden Maßnahmen der Besucherlenkung wird die Verkehrssicherheit gegenüber der Bestandssituation erhöht.

Die vorhandenen Fuß- und Radwegebeziehungen werden im Bahnhofsumfeld neu geordnet und an die Personenüberführung angebunden. Dies umfasst insbesondere die Verbindung von der L 38 zum Bahnhof, die Anbindung des nördlichen Park+Ride-Parkplatzes sowie die Verbindungen zu den Bahnsteigen. Die neue Querung dient damit sowohl dem alltäglichen Fuß- und Radverkehr zwischen den nördlich und südlich der Bahn gelegenen Siedlungsbereichen als auch den Bahnreisenden und dem Schülerverkehr.

Für die Nutzung der Überführung ist in Abstimmung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine Führung als Gehweg mit zugelassenem Radverkehr vorgesehen. Die konkrete verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt außerhalb des Bebauungsplanverfahrens.

9.1.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Planung stärkt die Funktion des Bahnhofs Hangelsberg als Verknüpfungspunkt zwischen Schienenpersonennahverkehr, Busverkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuß- und Radverkehr. Die bestehende Bedienung des Bahnhofs durch den Regionalverkehr bleibt unverändert; zugleich werden

die Zugänge zu den Bahnsteigen durch die neue Personenüberführung neu geordnet und dauerhaft höhenfrei hergestellt.

Für den Busverkehr wird die bestehende Haltestellensituation im südlichen Bahnhofsumfeld neu organisiert. Die vorhandene Busverkehrsfläche zwischen Bahnhofstraße und L 38 wird als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gesichert und als Doppelhaltestelle ausgestaltet. Die Haltestelle dient sowohl dem Umstieg zwischen Bus und Bahn als auch der Erschließung der nördlich des Bahnhofs gelegenen Grundschule.

Damit werden kurze Umsteigewege zwischen den Verkehrsmitteln ermöglicht und die Funktion des Bahnhofsumfeldes als Mobilitätsverknüpfungspunkt gestärkt. Dieser ermöglicht beispielsweise auch eine VBB-Mobilstation, welche bestehende Bahn- und Buslinien mit Mobilitätsdienstleistungen wie Bike-, Scooter- oder Carsharing, gesicherten Fahrradparken sowie weitere, ähnliche Dienstleistungen miteinander verknüpft. Die Park+Ride- und Fahrradabstellanlagen ergänzen dieses Angebot und erleichtern den Wechsel vom Pkw bzw. Fahrrad auf den öffentlichen Verkehr.

Die zukünftige Verkehrsführung wurde mit dem Landkreis Oder-Spree als Aufgabenträger des Busverkehrs sowie mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg abgestimmt. Während der Bauphase können zeitweilige Einschränkungen des Busverkehrs nicht vollständig ausgeschlossen werden. Etwaige Behinderungen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken; bei erforderlichen Straßensperrungen sind Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen rechtzeitig einzubeziehen, damit erforderlichenfalls temporäre Umleitungen eingerichtet werden können.

Ein darüberhinausgehendes gesamtörtliches Mobilitätskonzept ist nicht Gegenstand des Bebauungsplans. Durch die im Plangebiet getroffenen Festsetzungen werden jedoch die für das Bahnhofsumfeld erforderlichen räumlichen Voraussetzungen für eine funktionsgerechte Verknüpfung von Bus, Bahn, Fuß- und Radverkehr sowie Park+Ride geschaffen.

9.1.4 Schieneninfrastruktur

Die geplante Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Bahnstrecke Berlin-Frankfurt (Oder) wird grundsätzlich so errichtet, dass die Bahnstrecke nicht beeinträchtigt wird. Die Planungen sind darüber hinaus mit der Deutschen Bahn als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eigentümerin der Bahnstrecke abgestimmt.

Die vorhandene Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder) bleibt in ihrer Lage und Funktion grundsätzlich unverändert. Die wesentlichen Auswirkungen der Planung auf die Schieneninfrastruktur ergeben sich aus der Errichtung der Personenüberführung und der Beseitigung des bestehenden höhengleichen Bahnübergangs.

Die Personenüberführung wird so geplant und errichtet, dass die Sicherheit und Funktionsfähigkeit der vorhandenen Bahnanlagen dauerhaft gewährleistet bleiben. Dies betrifft insbesondere Gleise und Bahndamm, Oberleitungsanlagen, Telekommunikationskabel sowie Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik. Die hierfür erforderlichen Schutzabstände sowie die Anforderungen an Bauausführung und Betrieb werden im Rahmen der weiterführenden Planung in enger Abstimmung mit der DB InfraGO AG berücksichtigt.

Zur Sicherung eines ausreichenden lichten Abstandes zwischen dem Brückenbauwerk und der darunter verlaufenden Bahnstrecke wird für die Brückenunterkante eine Mindesthöhe über der Schienenoberkante festgesetzt. Hierdurch werden die eisenbahnbetrieblichen Anforderungen sowie die erforderliche Betriebssicherheit der Bahnstrecke planungsrechtlich berücksichtigt.

Die Zugänglichkeit der Bahnanlagen für Inspektions-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten ist dauerhaft sicherzustellen. Auch während der Bauphase sind Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs möglichst gering zu halten. Soweit für die Herstellung der Personenüberführung zeitweilige Sperrpausen der Bahnstrecke erforderlich werden, sind diese mit dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzustimmen und die Nutzer des Schienenpersonennahverkehrs rechtzeitig über daraus resultierende Einschränkungen zu informieren.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Straßenüberführung der L 385 und der Personenüberführung werden die Voraussetzungen geschaffen, den bestehenden höhengleichen Bahnübergang aufzugeben. Hierdurch wird der Kreuzungskonflikt zwischen Straßen- und Schienenverkehr dauerhaft beseitigt und zugleich die Betriebssicherheit der Bahnstrecke verbessert.

9.2 Immissionsschutz

Zur Beurteilung der durch die Planung hervorgerufenen Geräuscheinwirkungen wurde eine schalltechnische Stellungnahme für den geplanten öffentlichen Park+Ride-Parkplatz südlich des Gebäudes Bahnhofstraße 7 erstellt. Gegenstand der Untersuchung waren die durch die Nutzung des Parkplatzes zu erwartenden Verkehrslärmeinwirkungen auf das unmittelbar nördlich angrenzende Gebäude Bahnhofstraße 7. Die Beurteilung erfolgte auf Grundlage der 16. BImSchV, der RLS-19 sowie ergänzend anhand der Orientierungswerte der DIN 18005. Für das Gebäude Bahnhofstraße 7 wurde entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan die Schutzwürdigkeit eines Mischgebietes zugrunde gelegt.

Der Prognose wurde im Sinne einer konservativen Betrachtung eine Parkplatzanlage mit 60 Pkw-Stellplätzen zugrunde gelegt. Nach den Ansätzen der RLS-19 wurden hierfür insgesamt 288 Fahrzeugbewegungen im Tagzeitraum von 6:00 bis 22:00 Uhr sowie 29 Fahrzeugbewegungen im Nachtzeitraum von 22:00 bis 6:00 Uhr berücksichtigt.

An den nächstgelegenen Fenstern des Gebäudes Bahnhofstraße 7 ergeben sich Beurteilungspegel von maximal 39 dB(A) tags und 32 dB(A) nachts. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts um mindestens 22 dB(A) unterschritten. Auch die Orientierungswerte der DIN 18005 von 60 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts werden mit einer Unterschreitung von mindestens 18 dB(A) deutlich eingehalten. Besondere Maßnahmen zum Schutz vor den vom Parkplatz ausgehenden Geräuscheinwirkungen sind daher nicht erforderlich.

Von den übrigen durch den Bebauungsplan vorbereiteten Nutzungen sind keine nennenswerten zusätzlichen Lärmemissionen zu erwarten. Bei den Festsetzungen handelt es sich im Wesentlichen um öffentliche Straßenverkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für Fuß- und Radwege, die Fußgänger- und Fahrradbrücke, Fahrradabstellanlagen, Parkplätze und eine Bushaltestelle. Diese Nutzungen fügen sich in das bereits heute durch Bahnhof, Bahnstrecke und Straßenverkehr verkehrlich vorgeprägte Umfeld ein. Mit Ausnahme der gesondert untersuchten Parkplatznutzung ist aufgrund der Art und des Umfangs der vorgesehenen Nutzungen nicht von einer relevanten zusätzlichen Geräuschbelastung der angrenzenden schutzbedürftigen Nutzungen auszugehen.

Die Geräuscheinwirkungen der bestehenden Bahnstrecke Berlin–Frankfurt (Oder) wurden im Rahmen der schalltechnischen Stellungnahme nicht gesondert untersucht. Die Bahnstrecke ist bereits im Bestand vorhanden und wird durch den Bebauungsplan nicht neu geschaffen oder in ihrer Lage verändert. Gleichzeitig werden durch den Bebauungsplan keine neuen schutzbedürftigen Nutzungen, insbesondere keine Wohnnutzungen oder sonstigen lärmempfindlichen Baugebiete, festgesetzt, die gegenüber der Bestandssituation näher an die Bahntrasse heranrücken. Der Bebauungsplan bereitet vielmehr ausschließlich verkehrliche und freiraumbezogene Nutzungen im Bahnhofsumfeld vor. Eine

weitergehende Untersuchung des bestehenden Schienenverkehrslärms ist daher für die vorliegende Planung nicht erforderlich.

9.3 Landschaftsschutzgebiet

Der Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“ berührt Flächen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Müggelspree-Löcknitzer Wald- und Seengebiet“. Die Planung führt in diesen Bereichen insbesondere durch die Personenüberführung und die damit verbundenen Verkehrs- und Nebenflächen zu einer Inanspruchnahme bislang überwiegend bewaldeter Flächen. Aufgrund der oberirdischen Ausbildung des Brückenbauwerks ergeben sich darüber hinaus Veränderungen des Landschaftsbildes.

Die Eingriffe sind räumlich an den vorhandenen Bahnhof und die Bahnstrecke gebunden. Eine Verlagerung der Personenüberführung in bereits vollständig baulich geprägte Bereiche ist nicht möglich, ohne die Funktion der geplanten Querung und die unmittelbare Erreichbarkeit des Bahnhofs wesentlich zu beeinträchtigen.

Die untere Naturschutzbehörde hat darauf hingewiesen, dass aufgrund der für das Vorhaben maßgeblichen Regelung des § 8 Abs. 3a BbgNatSchAG eine gesonderte Genehmigung bzw. Prüfung der Vereinbarkeit mit den Zielen des Landschaftsschutzgebietes nicht erforderlich ist. Hiervon unberührt bleiben jedoch die Anforderungen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie des Arten- und Biotopschutzes.

Unter Berücksichtigung der besonderen öffentlichen Interessen an einer sicheren, barrierefreien und von den Schließzeiten des Bahnübergangs unabhängigen Verbindung zwischen den Ortsteilen, dem Bahnhof und der neuen Grundschule wird die verbleibende Inanspruchnahme von Flächen des Landschaftsschutzgebietes in der Abwägung als vertretbar bewertet.

9.4 Forstwirtschaft

Mit der Umsetzung des Bebauungsplans ist die dauerhafte und teilweise vorübergehende Inanspruchnahme von Waldflächen verbunden. Betroffen sind Waldflächen mit unterschiedlichen Schutz- und Nutzfunktionen. Seitens der Forstbehörde wurden insbesondere die Funktionen als Erholungswald, Klimaschutz- und Lärmschutzwald, Wald innerhalb des Landschaftsschutzgebietes sowie die hohe ökologische Bedeutung und die Bedeutung für den Wasserhaushalt hervorgehoben.

Der Waldverlust wird auf das für die Umsetzung der Personenüberführung und der erforderlichen Neuordnung des Bahnhofsumfeldes notwendige Maß begrenzt. Die betreffenden Nutzungen sind aufgrund ihrer Funktion räumlich an den Bahnhof und die bestehende Bahnquerung gebunden. Eine vollständige Verlagerung in den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 57 oder auf andere Flächen ist daher nicht möglich.

Dem öffentlichen Interesse am Walderhalt steht insbesondere das öffentliche Interesse an der Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber. Mit der Schließung des höhengleichen Bahnübergangs und der Herstellung einer sicheren Fuß- und Radwegeverbindung wird insbesondere für die Schüler der nördlich des Bahnhofs gelegenen Grundschule eine von den Schrankenschließzeiten unabhängige Querung der Bahnstrecke geschaffen.

Die waldrechtliche Kompensation wird mit der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung abgestimmt. Dabei ist sicherzustellen, dass die jeweils betroffenen Funktionen des Naturhaushaltes und des Waldes sachgerecht berücksichtigt werden. Weitergehende Aussagen zu den naturschutzrechtlichen

Auswirkungen, zu den gesetzlich geschützten Waldbiotopen und zu den vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

9.5 Umwelt

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind Gegenstand der Umweltprüfung. Bezüglich der Ergebnisse der Umweltprüfung wird auf den Umweltbericht zum Bebauungsplan verwiesen.

10 Flächenbilanz

Art der Nutzung	Fläche in Hektar	Anteil in Prozent
Öffentliche Straßenverkehrsfläche	0,31 ha	14,2 %
Private Straßenverkehrsfläche	0,04 ha	1,7 %
Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung	0,65 ha	29,6 %
Verkehrsflächen gesamt	1,00 ha	45,5 %
Grünfläche	0,20 ha	9,1 %
Waldfläche	0,72 ha	32,7 %
Bahnfläche	0,28 ha	12,5 %
Wasserfläche	< 0,01 ha	0,2 %
Geltungsbereich	2,19 ha	100,0 %

Tabelle 2: Flächenbilanz zum Bebauungsplan Nr. 63 „Hangelsberg Personenüberführung und Bahnhofsumfeld“

11 Rechtsgrundlagen

- **Baugesetzbuch** (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 8 Absatz 2 des Gesetzes vom 23. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 226).
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (**Baunutzungsverordnung** - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 03.07.2023 (BGBl. 2023 I Nr. 176).
- **Planzeichenverordnung** 1990 (PlanZV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18.12.1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 12.08.2025 (BGBl. 2025 I Nr. 189).
- **Bundes-Immissionsschutzgesetz** (BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juni 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 183).
- **Bundesnaturschutzgesetz** (BNatSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 22. Juli 2026 (BGBl. 2026 I Nr. 224).
- **Bundes-Bodenschutzgesetz – BbodSchG** in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.03.1998 (BGBl. I/98 S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306) m W. v. 04.03.2021
- **Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV)** vom 09. Juli 2021 (BGBl. I S. 2598, 2716) **Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)** vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 02. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56) geändert
- **Brandenburgisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz** (BbgNatSchAG) vom 21.01.2013 (GVBl. I/13 Nr. 3), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24.07.2025 (GVBl. I/25, [Nr. 17]).
- **Brandenburgische Bauordnung** (BbgBO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 15.11.2018 (GVBl. I/18, Nr. 39), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Juni 2026 (GVBl. I/26, [Nr. 20], S.22).
- **Waldgesetz des Landes Brandenburg** (LWaldG) vom 20.04.2004 (GVBl. I/04, [Nr. 06], S.137) zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 20.06.2024 (GVBl. I/24, [Nr. 24], S.16, ber. [Nr. 40]).
- **Brandenburgisches Straßengesetz** (BbgStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009 (GVBl. I/09, [Nr. 15], S.358) zuletzt geändert durch Artikel 5 Absatz 6 des Gesetzes vom 05.03.2024 (GVBl. I/24, [Nr. 10], S.79).
- **Brandenburgisches Abfall- und Bodenschutzgesetz (BbgAbfBodG)** vom 6. Juni 1997 (GVBl. I/97, [Nr. 05], S.40) zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Juni 2024 (GVBl. I/24, [Nr. 24], S., ber. [Nr. 40])