

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming



Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung

Niederschrift

über die 14. öffentliche Sitzung des
Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung
am 07.12.2021 im Kreisausschusssaal der Kreisverwaltung Teltow-Fläming,
Am Nuthefließ 2, 14943 Luckenwalde

Anwesend waren:

Ausschussvorsitzender

Herr Hans-Stefan Edler

Stimmberechtigte Mitglieder

Herr Winand Jansen	entschuldigt
Herr Dr. Gerhard Kalinka	
Herr Olaf Manthey	
Frau Monika Nestler	
Herr Jörg Niendorf	
Herr Dr. Rüdiger Prasse	
Herr Robert Trebus	
Herr Detlev von der Heide	unentschuldigt

Sachkundige Einwohner

Herr Detlef Klucke	
Herr Peter Kramer	entschuldigt
Herr Rico Oppitz	
Herr Bernd Wendlandt	
Herr Klaus Wigandt	entschuldigt

Verwaltung

Frau Kornelia Wehlan, Landrätin
Frau Dietlind Biesterfeld, Beigeordnete und Leiterin des Dezernates III
Herr Siegmund Trebschuh, Leiter des Dezernates IV und Leiter des Amtes für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Herr Hubert Grosenick, Amtsleiter des Straßenverkehrsamtes
Herr Jean Kammer, Sachgebietsleiter Kreisentwicklung im Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung

Frau Verena Mehlis, Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung, Schriftführerin

Gäste

Frau Nicole Brettschneider, Schallschutzberatung im Bürgerberatungszentrum, Schönefeld
Herr Patrick Strogies, Fluglärmschutzbeauftragter, Flughafenzentrum Schönefeld

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr

Ende der Sitzung: 18:59 Uhr

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung der Sitzung und Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 05.10.2021*
- 3 Einwohnerfragestunde
- 4 Mitteilungen der Verwaltung
- 5 Anfragen der Ausschussmitglieder
- 6 BER - Bericht Schallschutzberatung
- 7 BER - Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten
Informationsvorlagen
- 8 Information über den derzeitigen Arbeitsstand zum Radverkehrskonzept Teltow-Fläming 2030 6-4646/21-IV
- 9 Jahresterminplan 2022

Öffentlicher Teil

TOP 1

Eröffnung der Sitzung und Bestätigung der Tagesordnung

Herr Edler eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden.

Da keine Einwendungen gegen die Tagesordnung vorliegen, erklärt sich der Ausschuss mit dieser einverstanden.

TOP 2

Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 05.10.2021

Herr Edler teilt mit, dass die Niederschrift zur Sitzung vom 05.10.2021 noch nicht fertiggestellt werden konnte und dieser Tagesordnungspunkt somit vertagt werden muss.

TOP 3

Einwohnerfragestunde

Es sind keine Einwohner anwesend, die Fragen stellen möchten, so dass sich auch die Information über die Erhebung von personenbezogenen Daten gemäß Art. 13 der EU-DSGVO durch den Ausschussvorsitzenden erübrigt.

TOP 4

Mitteilungen der Verwaltung

Frau Wehlan übergibt zunächst das Wort an Frau Biesterfeld. **Frau Biesterfeld** informiert darüber, dass bei der letzten Sitzung der Fluglärmkommission für den Flughafen BER eine neue Vorsitzende gewählt wurde. Sie selbst hatte sich dazu bereit erklärt und ist zur neuen Vorsitzenden der Fluglärmkommission gewählt worden.

Herr Edler beglückwünscht Frau Biesterfeld dazu und fragt gleichzeitig an, ob die wechselseitige Nutzung der Start- und Landebahn aufgehoben wurde. **Frau Biesterfeld** bestätigt, dass dieses seit dem 01.12.2021 der Fall ist, das Benutzungsregime jedoch selbständig vom Flughafen entschieden wurde.

Herr Trebschuh teilt mit, dass die Regionalversammlung der Regionalen Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming in ihrer Sitzung am 18.11.2021 den Entwurf des Regionalplans gebilligt und beschlossen hat, das Beteiligungsverfahren dazu durchzuführen. Des Weiteren ist eine Öffentlichkeitsbeteiligung entsprechend zu vollziehen, welche für Januar 2022 avisiert wurde. Die Auslegung wird in der Kreisverwaltung Teltow-Fläming, Zinnaer Straße 34, im Sachgebiet Kreisentwicklung erfolgen.

TOP 5

Anfragen der Ausschussmitglieder

Es liegen keine Anfragen der Ausschussmitglieder vor.

TOP 6

BER – Bericht Schallschutzberatung

Frau Biesterfeld führt kurz in den Tagesordnungspunkt ein. Sie erklärt, dass die Schallschutzberatung am Flughafen seit 2010 besteht. Diese wird teilweise finanziell selbst als freiwillige Leistung gestaltet. Teilweise gibt es dafür eine Landesförderung, die jedoch von Jahr zu Jahr immer wieder neu beantragt werden muss.

Die Beratung wird seit Jahren stabil angenommen. Ein deutlicher Rückgang konnte bisher dazu nicht verzeichnet werden. Man ist der Hoffnung, dass diese Beratung noch weiter angeboten werden kann, solange der deutliche Bedarf bei den Menschen im Flughafenumfeld auch gegeben ist. Anschließend übergibt **Frau Biesterfeld** das Wort an **Frau Brettschneider**, welche anhand einer detaillierten Power-Point-Präsentation (im Ratsinformationssystem einsehbar) unter anderem über ihre Tätigkeit in der Schallschutzberatung informiert.

Frau Brettschneider erklärt, dass die Schallschutzberatung, welche seinerzeit in Mahlow und nunmehr in Schönefeld besteht, betroffene Bürger im Flughafenumfeld unterstützt.

Dabei wird nicht unterschieden zwischen Bürgern aus den Landkreisen Teltow-Fläming, Dahme-Spreewald oder aus Berlin, da dieses Flughafenumfeld landkreis- und landesübergreifend ist. Die Schallschutzberatung vermittelt und informiert die Bürger über das Schallschutzprogramm. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Grundstückseigentümer, manchmal auch Mieter oder auch Planer, wenn es um Neubauvorhaben geht.

Seit 2014 wird die Beratung durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung unterstützt. Jährlich werden hierzu 120.000,00 € zur Verfügung gestellt, in welchen Sach- und Personalkosten enthalten sind. Für das kommende Jahr läuft der entsprechende Antrag noch. Es wurde jedoch bereits bekannt, dass dieses weitergeführt werden soll und ein Änderungsantrag vorliegt, da im Haushaltsplanentwurf beim Land kein Geld dafür vorgesehen war. Somit ist davon auszugehen, dass auch für das kommende Jahr wieder die benannten 120.000,00 € zur Verfügung gestellt werden.

Frau Brettschneider erläutert die Zusammensetzung der insgesamt bestehenden 2 ½ Stellen in der Schallschutzberatung.

Gleichzeitig erwähnt sie, dass in Sachen Prüfung der Anspruchsermittlung Bau oder Entschädigung die Beratung im vergangenen Jahr durch die Corona-Situation oft auf online oder Telefon umgestellt wurde, welches sich als sehr gut erwiesen hat.

Frau Brettschneider verweist darauf, dass es in der Vergangenheit viele Urteile, teilweise auch am Oberverwaltungsgericht, gab und deren Abarbeitung beim Flughafen recht schleppend verläuft. Daher kommen zur Schallschutzberatung auch häufig Bürger, deren Widersprüche seitdem nicht bearbeitet worden sind, die sich einen Fortgang ihrer Angelegenheiten versprechen.

Frau Brettschneider erörtert Einzelheiten zur Vermittlung zwischen den Eigentümern und der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB). Sie erwähnt das große Problem der Preisgestaltung in den Leistungsverzeichnissen, welches seit vielen Jahren besteht. Ein großer Beratungsbedarf liegt auch nicht zuletzt wegen der massiv steigenden Baupreise vor, denn die Flughafengesellschaft ist nicht dazu bereit, Mehrkosten zu übernehmen. Dieses verhindert natürlich auch die Umsetzung des Schallschutzes.

Ein sehr umfangreicher Punkt in der Arbeit im Beratungszentrum ist die Beratung von Bauherren bei Neubauvorhaben und auch von den Planern, da die Bürger zu unterschiedlichen Zeitpunkten in die Beratung kommen, welches von **Frau Brettschneider** näher erläutert wird. Seit vielen Jahren werden auch Gutachtergespräche durchgeführt zur Prüfung der schallschutzbezogenen Verkehrswertermittlung. Sie erwähnt ebenso die Durchführung von Gesundheitstagen.

Anschließend geht **Frau Brettschneider** näher auf die Fallzahlen vom Flughafen zur Umsetzung des Schallschutzprogramms ein und erläutert diese detailliert.

Herr Edler fragt zum Unterpunkt „Kosten nach kompletter baulicher Umsetzung“ an, welche Maßeinheit sich dahinter verbirgt, welche **Frau Brettschneider** mit den erstatteten Fällen begründet. Alle baulichen Schallschutzmaßnahmen wurden hier komplett umgesetzt und erstattet, auch bei Teilverzicht auf einzelne Maßnahmen.

Frau Biesterfeld fügt ergänzend hinzu, dass in der Präsentation das Wort „erstattet“ fehlt.

Danach geht **Frau Brettschneider** näher auf die Unterschiede zwischen Tagschutz- und Nachtschutzgebiet ein und den dazugehörigen Umsetzungsstand zum Schallschutz.

Zu guter Letzt **gibt Frau Brettschneider** noch einen Ausblick auf die zukünftigen Themen im Schallschutz. Sie verweist hier auf die fehlerhafte Anspruchsermittlung und die Raumnutzung, die Suche der Bürger nach Baufirmen, die Nachträge und Leistungsverzeichnisse. Auch die Lüfterproblematik und die Neubauvorhaben stehen auf der Agenda. Durch das Hochfahren des Flugbetriebes beziehen sich viele Anfragen von Bürgern und Betroffenen, auch aus Bereichen, die nicht im Gebiet des Schallschutzprogramms erfasst sind, immer wieder auf den tatsächlichen Lärm.

Frau Brettschneider bedankt sich bei den Anwesenden und bietet ihnen an, Fragen stellen zu können.

Herr Trebus bezieht seine Frage auf das Tagschutzgebiet und die dazu gezeigte Folie zu den eingegangenen Anträgen (13.906) sowie den dazu umgesetzten Maßnahmen (6.669). Er bittet um eine Erklärung zu der hohen Differenz zwischen beiden Zahlen. Dieses wird von **Frau Brettschneider** detailliert erläutert.

Herr Trebus bittet Frau Brettschneider darum, hier dem Ausschuss genaue Zahlen zur Differenz nachzureichen, insbesondere, was mit den Leuten ist, wie viele Antworten haben, wie viele Klagen eingereicht wurden, wie viele Fälle sich in der Umsetzung befinden, um so ein etwas besseres Bild über die Problemfälle herstellen zu können.

Frau Brettschneider entgegnet darauf, dass es sich hierbei um die Zahlen aus dem Monatsbericht der Flughafengesellschaft handelt, wozu in Einzelfällen Nachfragen möglich sind. **Frau Biesterfeld** bestätigt ebenfalls die monatlich von der Flughafengesellschaft herausgegebenen und auch veröffentlichten Zahlen.

Herr Trebus plädiert für eine Nachfrage. Daraufhin erwidert **Frau Biesterfeld**, dass ein Abgeordneter einen Anspruch darauf hat, von der Kreisverwaltung die Informationen zu erhalten, welche vorliegen. Bei der Schallschutzberatung werden die von der Flughafengesellschaft veröffentlichten Zahlen immer noch hinzugenommen. Anfragen an die FBB werden jedoch nicht getätigt, es besteht auch gegenüber der FBB kein Auskunftsanspruch.

Es wird sich zwischen **Frau Biesterfeld** und **Herrn Trebus** darauf verständigt, dass von Seiten der Schallschutzberatung bzw. des Landkreises angefragt wird, jedoch beim Erhalt keiner Antwort sich Herr Trebus selbst über die Ebenen beim Land entsprechend an die FBB wenden muss.

Herr Trebus befürwortet eine höfliche Anfrage von Seiten des Landkreises, ob die FBB bereit ist, dem Ausschuss weitere Informationen zu geben. Anschließend kann darüber entschieden werden, wie weiterverfahren werden soll.

Die 2. Frage des **Herrn Trebus** bezieht sich auf die große Problematik der Baukosten bzw. Baustoffpreise, da davon auszugehen ist, dass sich diese mittelfristig so halten werden. Er fragt an, ob hier eine Strategie oder ein Ansatz vorhanden ist zur dauerhaft rechtlichen Klärung, dass die Flughafengesellschaft die höheren Kosten, die nicht die Anlieger bzw. Anwohner verursacht oder zu verantworten haben, in Zukunft tragen muss. Darauf antwortet **Frau Brettschneider** detailliert.

Herr Trebus fragt in diesem Zusammenhang weiter an, ob die Angelegenheit über den Kreistag beschleunigt bzw. unterstützt werden kann oder dieses wirklich den einzelnen Anspruchsberechtigten vorbehalten bleiben sollte, dagegen auch rechtlich vorzugehen. **Frau Brettschneider** entgegnet, dass dieses aus ihrer Sicht die Anspruchsberechtigten erledigen sollten, da diese auch darüber entscheiden, ob, was und wann sie umsetzen wollen.

Herr Dr. Kalinka bezieht sich auf eine der vorherigen Anfragen des Herrn Trebus. Er hätte gern eine Erklärung dazu, auf welcher Rechtsgrundlage sich der Flughafen weigern kann, auf Grund von Baukostensteigerungen Maßnahmen nicht umzusetzen, denn letztlich ist der Flughafen dafür verantwortlich, dass Schallschutz eingebaut wird.

Herr Dr. Kalinka hält auch die Frage für sehr wichtig, wie viele Haushalte pauschal entschädigt worden sind, da hierzu keine Zahlen vorliegen. Dieses betrifft oftmals einen Großteil von Personen, die ein altes oder schwierig gebautes Haus haben. Da der Flughafen dann nur einen Teil des Verkehrswertes zahlt, werden die Antragsteller damit allein gelassen. **Herr Dr. Kalinka** geht davon aus, dass es sich hierbei auch um einen großen Teil von Haushalten handelt, die keinen ausreichenden Schallschutz haben und die sich diesen eventuell nicht leisten können. Aus diesem Grund fragt er an, wie man überhaupt zunächst einmal zu den Fallzahlen kommt. Er spricht in dieser Hinsicht aus seiner persönlichen Erfahrung.

Die 2. Frage des **Herrn Dr. Kalinka** bezieht sich auf Beratung und Bürgerkontakt. Da der Flughafen nun schon ein paar Monate in Betrieb ist, erleben es die Anwohner hautnah, was jetzt am eigenen Standort passiert und wie es sich mit dem Fluglärm verhält. An seinem Wohnort landen die Flugzeuge. Von 22:00 bis 23:00 Uhr kehren alle Flieger zum Heimatflughafen zurück. Da die Flugzeuge dann alle 60 bis 90 Sekunden landen, ist es für ihn trotz Schallschutzklasse 5 unmöglich, bis 23:00 Uhr zur Ruhe zu kommen, was vielen anderen Leuten auch so gehen wird. Deswegen hat er an die Schallschutzberatung folgende Rückfrage: Gibt es dort ein Feedback, ob das, was der Flughafen da einbaut, sich letztlich auch wirklich in der Praxis bewährt?

Die letzte Frage des **Herrn Dr. Kalinka** geht auf die gestellten und davon umgesetzten Anträge zurück, da der Flughafen bereits zum jetzigen Zeitpunkt mit maximaler Stärke läuft. Der Flughafen wurde ursprünglich, bevor er in Betrieb geht, einmal zugelassen mit der Auflage, dass die Bürgerinnen und Bürger vor Schall zu schützen sind. Die dahingehenden Maßnahmen sind offenbar nur zu einem Drittel komplett umgesetzt. **Herr Dr. Kalinka** fragt deshalb an, wie man mit dieser Situation umgeht, ob es dazu Klagen gibt oder dieses völlig aussichtslos erscheint. Oder kann der Flughafen machen, was er will? Gibt es Initiativen dazu? **Herrn Dr. Kalinka** interessiert besonders, wie mit diesem Problem umgegangen wird oder ob man den Flughafen halt so machen lässt.

Frau Biesterfeld geht detailliert auf die Fragestellungen des Herrn Dr. Kalinka ein. Sie erklärt, dass mit dem Geld unterhalb der Kappungsgrenze der vollständige Schallschutz nicht herzustellen ist.

Frau Brettschneider erläutert die Anzahl der Haushalte mit den kompletten baulichen Umsetzungen des Schallschutzes und den Teilumsetzungen.

Hinsichtlich eines Feedbacks zur Umsetzung erklärt **Frau Brettschneider**, dass dieses eher weniger vorhanden ist. Sie erwähnt hier jedoch die positiven und negativen Rückinformationen beim Einbau von Lüftern. Weiterhin gibt sie Erörterungen ab zu den gestellten Anträgen im Tag- bzw. im Nachtschutz.

Herr Edler fasst zusammen, dass man sich über das gesamte Zahlenwerk noch einmal Gedanken machen und eventuell dazu Fragen formulieren sollte. Diese könnten vom Ausschussvorsitzenden zunächst gesammelt und dann entsprechend weitergeleitet werden. Er geht hier insbesondere auf die Frage der Preise ein. **Herrn Edler** erscheinen in dieser Angelegenheit sehr viele Fragen unbeantwortet zu sein, die aber einer Klärung zugänglich gemacht werden sollten.

Frau Biesterfeld legt dar, dass nicht nur über die eigene, vom Landkreis durchgeführte Schallschutzberatung berichtet wurde, sondern auch von der Schallschutzumsetzung durch den Flughafen, die jedoch selbst nicht direkt beeinflusst werden kann.

Frau Biesterfeld bietet jedoch an, Fragen, die sich an den Flughafen richten, auch das vorherige Thema von Herrn Trebus betreffend, in die Fluglärnkommision mitzunehmen.

Gleichzeitig gibt **Frau Biesterfeld** eine umfangreiche Erläuterung zur Antragstellung ab.

Herr Edler erneuert sein Angebot, Fragen der Ausschussmitglieder zu sammeln. Er gibt jedoch auch zu bedenken, dass natürlich jeder Abgeordnete das Recht hat, gesonderte Anfragen zu stellen. **Herr Edler** geht davon aus, dass es nicht das letzte Mal sein wird, dass sich der Ausschuss mit der Problematik des Schallschutzes befassen muss.

TOP 7

BER – Bericht des Fluglärmschutzbeauftragten

Herr Strogies stellt sich kurz vor und gibt anhand einer umfangreichen Power-Point-Präsentation (gleichfalls im Ratsinformationssystem einsehbar) zahlreiche Informationen über sein Aufgabenspektrum. Er stellt die Problematik mit „easyJet“ dar, erläutert die Statistik zu den Beschwerdezahlen seit der Eröffnung des BER und die Betriebsrichtungsverteilung sowie die Entwicklung des dortigen Verkehrsaufkommens.

Herr Strogies verweist in Bezug auf die aktuellen Entwicklungen auf die vor ca. 2 Jahren in Aussicht gestellte neue Entgeltverordnung im Sinne einer flugbewegungsspezifischen Abrechnung, welche sich nunmehr zur Genehmigung bei der Genehmigungsbehörde befindet. Da es sich hierbei deutschlandweit um das erste Mal einer solchen Vorgehensweise handelt, lässt sich die Genehmigungsbehörde auch etwas mehr Zeit zur Prüfung. **Herr Strogies** geht davon aus, dass im nächsten Jahr dahingehend eine Entscheidung vorliegt.

Des Weiteren geht **Herr Strogies** näher auf den Parallelbahnbetrieb und die Spurtreue auf bestimmten Routen, wie z. B. die Hoffmannkurve, ein.

Ein wichtiger Punkt ist auch die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes. Hier sieht **Herr Strogies** die Durchsetzung einer CO₂-Neutralität bis 2050 als sehr ambitioniert an. Aus seiner Sicht führt deshalb an einer Reduktion der Kurzstreckenflüge kein Weg vorbei. Um zumindest teilweise zu erreichen, dass die Menschen vom Flugzeug auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen, muss der ÖPNV jedoch so aufgestellt werden, dass er einfach, zuverlässig und im Zweifel günstig ist. **Herr Strogies** wirbt dafür, dass man den Passagieren etwas anbieten muss, damit diese umsteigen.

Herr Dr. Kalinka bedankt sich bei Herrn Strogies für dessen interessante Ausführungen. Seine erste Frage geht auf den praktizierten Doppelbahnbetrieb zurück. Er fragt deshalb an, ob dieser teurer sein soll als der abwechselnde Bahnbetrieb und warum man diese abwechselnde Bahnbetriebung nicht beibehalten kann. **Herr Dr. Kalinka** hätte gern gewusst, ob es eventuell technische Gründe dafür gibt. Er merkt an, dass es sehr erholsam war, dass abwechselnd geflogen und gelandet wurde.

Die 2. Frage des **Herrn Dr. Kalinka** geht zu den plötzlich in Mengen gezielt eingehenden Beschwerden. Er fragt an, ob es Hinweise bzw. Vermutungen dazu gibt.

Herr Strogies hält jede Beschwerde für gerechtfertigt. Er bezeichnet es jedoch als auffällig, dass es Beschwerdeführer gibt, die sich mehrfach, auch teilweise mehrfach täglich, äußern.

Dieses sind für ihn Hinweise darauf, dass dort gewisse Leute in Aufruhr versetzt wurden, was von ihm näher erläutert wird.

Herr Dr. Kalinka bezieht sich auf das Konzept der internationalen Luftfahrtindustrie zur CO₂-Freiheit bis 2050, was besagt, dass ab 2020 die weiteren Emissionen an CO₂ durch zusätzliche Passagierzahlen komplett durch Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden. **Herrn Dr. Kalinka** sind solche Ausgleichsmaßnahmen unbekannt. Des Weiteren werden ab 2030 flächendeckend alternative Antriebe und Kraftstoffe eingesetzt werden, die dazu führen, dass bis 2050 die gesamte Luftfahrt CO₂-frei ist. **Herr Dr. Kalinka** fragt deshalb an, ob diese Vorstellungen nicht illusorisch sind, was von **Herrn Strogies** so bestätigt und erläutert wird.

Herrn Trebus ist aus Gesprächen mit Betroffenen und Einwohnern bekannt, dass immer wieder gesagt wird, dass ab einer bestimmten Flughöhe die Piloten vollkommen frei sind in der Flugroutenwahl. Er verweist in dem Zusammenhang auf die zuvor von Herrn Strogies aufgezeigten Flugkorridore mit den entsprechenden Abweichungen davon. **Herr Trebus** fragt an, ob wir überhaupt einen Einfluss darauf haben oder ob es sich hierbei um Gerüchte aus der Bevölkerung handelt, die gestreut wurden.

Herr Strogies erörtert dazu, dass die Luftfahrzeugführer grundsätzlich an die Standardabflugverfahren gebunden sind, es sei denn, sie bekommen eine Freigabe von der Flugsicherung, welches in dem Fall dann das höhere Recht darstellt. Dieses wird von ihm detailliert erläutert.

Herr Edler möchte gern wissen, auf welcher Gesetzesgrundlage die Tätigkeit des Fluglärmschutzbeauftragten beruht, welches von **Frau Wehlan, Frau Biesterfeld** und **Herrn Strogies** genauer erklärt wird.

Frau Wehlan fügt ergänzend hinzu, dass Herr Strogies beim Landkreis angestellt ist. Sie bezieht sich hierbei auf die Nachhaltigkeitsrichtlinie, welche durch den Kreistag beschlossen wurde. In Bezug auf den Klimaschutz im Flugwesen bedankt sich **Frau Wehlan** für den Hinweis, dass der ÖPNV, der busbezogene Verkehr, eine Art Schnittstelle ist, was den Kurzstreckenflug betrifft. Da es sich nicht nur um den Schienenpersonennahverkehr, sondern insbesondere auch ICE handelt, kann man nur hoffen, dass die neue Bundesregierung diesem Thema eine große Beachtung einräumt.

Herr Edler ist der Auffassung, dass sich der Fluglärmschutzbeauftragte in erster Linie um den Fluglärm kümmern sollte.

Die 2. Frage des **Herrn Edler** bezieht sich auf die Abflugkurven, da die auf der östlichen Seite erheblich von denen auf der westlichen Seite von den Fluglärmzonen des Planfeststellungsbeschlusses abweichen. Er fragt weiter an, ob es nicht möglich ist, diese belastungsmindernden Flugverfahren im Wechsel durchzuführen. Von mehreren Bürgern gab es dazu Reaktionen, dass dieses als angenehm und entlastend wahrgenommen wurde.

Herr Strogies gibt dazu eine umfassende Erläuterung ab. Er verweist unter anderem darauf, dass es zur Wechselbahnnutzung unterschiedliche Reaktionen in Bezug auf den Fluglärm gab.

Herr Edler hält eine gerechte Verteilung des Fluglärms auf alle Belasteten für wünschenswert.

Informationsvorlagen

TOP 8

Information über den derzeitigen Arbeitsstand zum Radverkehrskonzept Teltow-Fläming 2030 (6-4646/21-IV)

Herr Trebschuh führt in den Tagesordnungspunkt ein. Er verweist darauf, dass bereits im Juni 2020 im Kreistag die Aktualisierung des Radverkehrskonzeptes beschlossen wurde, es jedoch auf Grund nicht vorhandenen Personals erst in diesem Jahr möglich war, die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes voranzutreiben, was nunmehr intensiv der Fall war. Da der Kreistagsbeschluss unter anderem besagt, dass jährlich zum Fortbestand informiert werden soll, steht die entsprechende Informationsvorlage auf der Tagesordnung.

Er verweist auf das 1. Treffen der Arbeitsgruppe Radverkehrskonzept Teltow-Fläming 2030, welches am 10.11.2021 stattfand. Auf der Sitzung wurde versucht, alle aufgeführten Inhalte zu besprechen, so dass eine ordentliche Ausschreibung für dieses Radverkehrskonzept von Seiten des Landkreises an den Start gebracht werden kann. Auch hinsichtlich der Art des Engagements des Landesbetriebes kann man durchaus positiv in die Zukunft blicken. **Herr Trebschuh** bezieht sich auf den angegebenen Zeitplan. Er hebt hervor, dass die neue Beauftragte für Bürgerbeteiligung sich in das Radverkehrskonzept mit der Thematik Bürgerbeteiligung einbringt. **Herr Trebschuh** geht davon aus, dass wir mit diesen Arbeitsschritten und dem aufgezeigten Weg ein Konzept erhalten, welches bereits Prioritäten festlegt und sich nach den Straßenbaulastträgern orientiert.

Frau Wehlan dankt an dieser Stelle dem Dezernatsbereich, insbesondere dem Fachbereich, bei diesem wichtigen Thema die Bürgerbeteiligung mit anzudocken, verweist auf den damit verbundenen Mehraufwand und erläutert diesen. Sie erhofft sich daraus viele Impulse für die Verwaltungsarbeit, in welcher auch die Bürgerbeteiligung möglich gemacht werden muss. **Frau Wehlan** hebt die Tätigkeit der Bürgerbeauftragten und deren Engagement positiv hervor, was vom Fachbereich auf allen Ebenen auch proaktiv mitgetragen wurde. Zur personellen Situation im Fachgebiet stellt sie heraus, dass hier eine entsprechende Stellenbesetzung erfolgte. **Herr Trebschuh** fügt hinzu, dass im Januar 2022 die 2. Stelle besetzt werden kann.

Herr Trebus ist erfreut darüber, dass hier die Bürgerbeteiligung einbezogen wird. Er gibt jedoch das Problem zu bedenken, dass der Radverkehr im Landkreis seit vielen Jahren nicht aktiv angegangen wurde und auch aus wirtschaftlichen Gründen heraus nicht gepflegt werden konnte. Daher geht **Herr Trebus** davon aus, dass eine enorme Menge an Wünschen und Vorstellungen vorhanden sein wird, was an Radverkehr im Landkreis umgesetzt werden muss. Dieses Konzept wird unweigerlich in einer riesigen Liste enden von Dingen, die wir zu tun haben, sowohl von den Kommunen, vom Land, aber auch vom Landkreis.

Herr Trebus hält es deshalb für notwendig, dass gerade in diesem Ausschuss damit begonnen werden sollte, darüber zu diskutieren, nach welchem Muster wir uns Prioritäten setzen wollen. Für ihn sind es letztendlich politische Entscheidungen, die getroffen werden, da diese den Haushalt betreffen. Es wäre gut, wenn in den nächsten Monaten versucht wird, einen Weg zu erarbeiten, nach welchem Modell und welchem Muster wir Prioritäten setzen wollen. **Herr Trebus** sieht voraus, dass nur über diesen Weg eine Ausführung möglich sein wird. Es werden Radwege benötigt, die auch gebaut und benutzt werden können. Gleichzeitig muss darauf hingearbeitet werden, dass mit den finanziellen Mitteln, die

hoffentlich auch in Zukunft noch zur Verfügung stehen werden, auch tatsächlich Radwege gebaut werden können.

Herr Dr. Kalinka ist der Ansicht, dass es zunächst ein fachliches Konzept geben muss, welche strategischen Linien, welche Bewegungsflüsse, welche Notwendigkeiten und welche Bedarfe vorhanden sind.

Er sieht ebenfalls voraus, dass es im Nachhinein eine große Wunschliste geben wird. Dennoch geht **Herr Dr. Kalinka** davon aus, dass hier eine Fachfirma beauftragt wird, welche anschließend ein Konzept nach fachlichen Kriterien vorschlägt.

Einen 2. Schritt, welcher sicherlich auch im Ausschuss begleitet werden muss, sieht er in der Feststellung, in welchen Scheiben und mit welchen Prioritäten dann ein fachliches Radwegekonzept begleitet und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel beschlossen wird. Er verweist hierbei noch auf weitere Möglichkeiten von Fördermitteln. Für **Herrn Dr. Kalinka** muss zunächst ein fachliches Konzept vorliegen. Sein Eindruck ist, dass genau dieses nunmehr beauftragt und mit der Bürgerbeteiligung verbunden wird. Er hebt auch die Einbeziehung der Kommunen und Fachverbände als positiv hervor und ist optimistisch, dass dieses eine gute Sache werden wird.

Herr Dr. Prasse unterstützt das Ansinnen von Herrn Dr. Kalinka. Er geht nicht davon aus, dass der Erhalt eines Radwegekonzeptes von einer Fachfirma ohne eine entsprechende Priorisierung von Maßnahmen erfolgen wird. Natürlich muss geprüft werden, was davon auch finanzierbar ist.

Herr Manthey, der als Vertreter der Fraktion BVB/Freie Wähler wieder im Ausschuss vertreten ist, bezieht sich auf seine damalige Tätigkeit als Mitglied des Ausschusses bis April 2019. Daraus ist ihm erinnerlich, dass bereits dort schon über Radwegekonzepte gesprochen wurde. Daher fragt **Herr Manthey** an, wie viele Kilometer in dem Zwischenzeitraum gebaut wurden. Sofern diese Frage nicht beantwortet werden kann, würde er sich für deren Beantwortung auch auf die nächste Sitzung berufen.

Herr Niendorf bezieht sich auf eine Gemeindevertretersitzung, die vor einiger Zeit in der Gemeinde Niederer Fläming stattfand. Er regte dort an, dass sich die Gemeinde das Konzept des Landkreises ansehen soll. **Herr Niendorf** ist nicht der Meinung, dass jede Gemeinde ihr eigenes Fahrradkonzept aufstellen sollte, um den Landkreis damit zu überhäufen, sondern ein Konzept für den gesamten Landkreis erarbeitet werden sollte. Für ihn wäre es hier wichtig, sichere Wege zur Schule für die Kinder zu schaffen.

Frau Wehlan bestätigt die dargelegte Verfahrensweise und führt aus, dass zunächst einmal ein Konzept vorliegen muss, um dann über die Prioritäten zu sprechen. Es sollte sich dabei nicht gescheut werden, auch über Prioritäten zu reden, die nicht nur in der Verantwortung des Landkreises liegen, welches von ihr erörtert wird. **Frau Wehlan** verweist insbesondere darauf, dass dieses Radwegekonzept auch die Grundlage für die Förderungen darstellt. Sie hebt nochmals die Wichtigkeit hervor, dass es uns gelingt, hier die Bürgerbeteiligung anzuknüpfen. **Frau Wehlan** spricht sich für ein Radverkehrskonzept des Landkreises aus, um die Chance zu haben, mit den Hauptverwaltungsbeamten, mit den Gemeindevertretungen, die letztendlich das beschließende Element sind, diese Dinge abbilden zu können. Insofern wird es in diesem Ausschuss regelmäßige Informationen geben, eventuell auch einen Zwischenbericht vom Planungsbüro. **Frau Wehlan** bittet Herrn Trebschuh um Darlegung der aktuellen Gegebenheiten.

Herr Trebschuh erörtert, dass die Radverkehrskonzepte der Städte und Gemeinden, welche jetzt an den Start gebracht werden, natürlich ein integrativer Bestandteil des Gesamtradverkehrskonzeptes sein sollen. Anhand der benannten Straßenbaulastträger, der Unterschiedlichkeit und teilweise auch unterschiedlicher Interessen wird schon die

Komplexität der gesamten Angelegenheit deutlich. Prioritäten werden sich auch aus dieser Komplexität ergeben. **Herr Trebschuh** stellt die Art und Weise der Zusammenarbeit mit dem zukünftigen Planungsbüro dar.

In Bezug auf die von Herrn Manthey angesprochenen Radwege gibt **Herr Trebschuh** eine Erläuterung ab. Es konnten in den letzten Jahren zunächst keine Radwege gebaut werden. Es wird seit längerer Zeit engagiert versucht, den Radweg Thyrow – Siethen, den der Kreistag beschlossen hat, zu bauen. Grund dafür ist ein Problem mit dem Eigentumserwerb, welches näher von **Herrn Trebschuh** dargelegt wird. Nach dem Eigentumserwerb durch Planfeststellung wird jedoch davon ausgegangen, dass der Radweg Thyrow – Siethen der nächste ist, welcher vom Landkreis gebaut wird.

Des Weiteren bezieht sich **Herr Trebschuh** auf die landkreisübergreifenden Verhandlungen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald. Hier wurden im kommenden Jahr Planungsleistungen für einen Radweg Groß Machnow – Mittenwalde eingestellt. Zu guter Letzt informiert **Herr Trebschuh** über den Bau des Radweges entlang der L 73, der von der Gemeinde Nuthe-Urstromtal und der Stadt Luckenwalde gebaut wird, in welchen jedoch sehr viele kreisliche Mittel fließen.

Herr Trebus führt aus, dass die politische Arbeit im Kreistag immer schwierig ist, wenn es um die Besprechung kreisweiter Infrastrukturmaßnahmen und deren Finanzierung geht. Er bezieht sich hierbei auf das Kreisentwicklungsbudget. **Herr Trebus** sieht dieses Radwegeprojekt als sehr wichtig an. Aus dem Grund sollte die Zeit genutzt werden, um Prioritäten für die Entwicklung des Landkreises zum Radverkehr zu setzen. Da im Endeffekt die Diskussion dazu, auch über die notwendigen Haushaltsmittel, im Kreistag erfolgen wird, sollte eventuell vorher ein Konzept vorliegen, welches in diesem Ausschuss diskutiert und bearbeitet werden sollte.

Frau Biesterfeld verweist auf den in 2020 im Kreistag gefassten Beschluss zur Umsetzung des Konzeptes, inklusive einer Priorisierung mit darin vorgegebenen Rahmenmaßgaben, wie z. B. der Schulwegsicherung. Nunmehr wird dieses von der Verwaltung über eine Ausschreibung umgesetzt. Für **Frau Biesterfeld** ist somit das Konzept im Augenblick auf den Weg gebracht, welches auch vom Ausschussvorsitzenden bestätigt wird.

TOP 9

Jahresterminplan 2022

Herr Edler bittet die Ausschussmitglieder darum, sich über den Zeitpunkt der 15. Sitzung im Februar 2022 zu verständigen. Es stehen sowohl der 01.02.2022 (innerhalb der Winterferienzeit) als auch der 08.02.2022 zur Abstimmung. Die Ausschussmitglieder entscheiden sich mit 6 Ja-Stimmen und 1 Enthaltung für die Durchführung der nächsten Sitzung am 08.02.2022.

Herr Edler bedankt sich bei allen Anwesenden für ihre Geduld und ihre Ausführungen und beendet um 18:59 Uhr die Sitzung.

Luckenwalde, den 26.01.2022

Edler
Vorsitzender

Mehlis
Schriftführerin