



# Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

---

Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung

## Niederschrift

über die 20. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung - am 02.11.2010 im Kreisausschusssaal, Am Nuthefließ 2, 14943 Luckenwalde.

### Anwesend waren:

#### **Ausschussvorsitzender**

Herr Bernd Habermann

#### **Stimmberechtigte Mitglieder**

Frau Christin Menzel  
Herr Dr. Günter Stirnal  
Herr Klaus Hubrig  
Herr Michael Baumecker  
Herr Erich Ertl

#### **Sachkundige Einwohner**

Herr Hartmut Rex  
Frau Alice Löning

#### **Verwaltung**

Herr Detlef Gärtner, Beigeordneter und Dezernent  
Herr Ralf Neumann, Kreisentwicklungsamt, Amtsleiter  
Frau Heidemarie Köppen, Kreisentwicklungsamt, Flughafenkoordinatorin  
Frau Ingetraud Barth, Kreisentwicklungsamt, Sachbearbeiterin  
Frau Anett Thätner, Kataster- und Vermessungsamt, Amtsleiterin  
Herr Thomas Felber, Bauamt, Sachgebietsleiter  
Frau Michaela Teubner, Kreisentwicklungsamt, Schriftführerin

#### **Gäste**

Herr Peter Schulze, DB Netz AG, Arbeitsgebietsleiter Großprojekte Nord

### Es fehlten:

#### **Stimmberechtigte Mitglieder**

Herr Fritz Lindner

entschuldigt

Herr Günter Henkel  
Herr Dr. Ralf von der Bank  
**Sachkundige Einwohner**  
Frau Ute Krüger

entschuldigt

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr  
Ende der Sitzung: 19:30 Uhr

-----

## Tagesordnung:

### **Öffentlicher Teil**

- 1 Begrüßung und Mitteilungen des Vorsitzenden
- 2 Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 07.09.2010 und 05.10.2010
- 3 Mitteilungen der Verwaltung
- 4 Anfragen der Abgeordneten
- 5 Sachstand zum Ausbau der Dresdener Bahn
- 6 Flughafen BBI
- 7 Sonstiges

### **Öffentlicher Teil**

#### TOP 1

#### **Begrüßung und Mitteilungen des Vorsitzenden**

Herr **Habermann** begrüßt die Anwesenden und eröffnet die 20. Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung.

Er erläutert in kurzer Form Passagen aus dem Planfeststellungsbeschluss bezüglich Fluglärm und Flugrouten.

Er stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht verschickt worden ist. Änderungs- und Ergänzungswünsche zur Tagesordnung seitens der Abgeordneten liegen nicht vor.

#### TOP 2

#### **Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 07.09.2010 und 05.10.2010**

Fristgerecht eingebrachte Einwendungen gegen die Niederschrift vom 07.09.2010 liegen nicht vor. Die Niederschrift wird einstimmig angenommen.

Da die Niederschrift vom 05.10.2010 noch nicht vorliegt, wird die Bestätigung dieser auf die nächste Sitzung verschoben.



### **TOP 3**

#### **Mitteilungen der Verwaltung**

Da keine speziellen Mitteilungen der Verwaltung vorliegen, erkundigt sich Herr **Gärtner** bezüglich der Terminplanung für das kommende Jahr, ob die Möglichkeit besteht, die Sitzungstermine des Ausschusses von momentan alle vier Wochen auf 6 Wochen zu verändern. Der Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung ist der einzige Ausschuss mit einer derartigen Sitzungsdichte. Er erwähnt, dass er mit Herrn Habermann darüber bereits telefonisch gesprochen hat.

Herr **Habermann** schlägt vor, den ersten Dienstag im Monat als regelmäßigen Sitzungstermin beizubehalten und sich rechtzeitig darüber zu verständigen, ob genügend Tagesordnungspunkte für eine Sitzung vorliegen. Ggf. könnte dann auch mal eine Sitzung ausfallen.

Dem wird seitens der Abgeordneten einstimmig zugestimmt.

Er bittet, die Themen für die Tagesordnung rechtzeitig an Herrn Gärtner oder an ihn weiterzuleiten. Sollten nicht genügend TOP vorliegen, wird eine Mitteilung versandt, dass die Sitzung ausfällt.

Herr **Hubrig** verdeutlicht, dass im Prinzip jedes mal eine Einladung verschickt wird. Wenn also keine Einladung kommt, findet auch keine statt.

Herr **Gärtner** hält fest, dass die Sitzungstermine somit auf jeden ersten Dienstag im Monat festgelegt werden und dass die Mitglieder des Ausschusses immer anhand der Einladung erfahren, ob eine Sitzung stattfindet oder nicht.

### **TOP 4**

#### **Anfragen der Abgeordneten**

Auf die Nachfrage von Herrn **Ertl**, warum die in der letzten Ausschusssitzung beschlossenen 4 Punkte, die seitens des Ausschusses als Antrag an den Kreistag empfohlen werden sollten, dort nicht vorgestellt wurden, räumt Herr **Habermann** das Versäumnis ein, die Mitglieder des Ausschusses über die geänderte Verfahrensweise zu den 4 Punkten zu informieren. Teilweise hatte sich einiges durch den Antrag der Fraktionen, welcher gestern im Kreistag vorgetragen wurde, erledigt bzw. überschritten.

Der Punkt 1 (Integration der neu betroffenen Kommunen in die bereits bestehenden Gremien) hat sich bereits erledigt, da der Landkreis Teltow-Fläming, vertreten durch Herrn Gärtner, seitens der Landesregierung als Mitglied in der Fluglärmkommission bestätigt wurde.

Zu Punkt 2 (Rechtzeitige Offenlegung der tatsächlichen An- und Abflugrouten) führt er aus, dass es die tatsächlichen An- und Abflugrouten noch nicht gibt und es noch sehr lange dauern wird, bis diese vorliegen. Die der Fluglärmkommission vorliegenden vier Routenvorschläge werden am 08.11.2010 der DFS übergeben. Darunter sind eine Vielzahl interessanter und guter Vorschläge, die von der DFS bearbeitet werden müssen. Der Rücklauf ist abzuwarten.

Den Punkt 3 (Strikte Einhaltung des Nachtflugverbotes) hätte er gern umformuliert in „Durchsetzung des Nachtflugverbotes“, da es ein Nachtflugverbot noch nicht gibt. Vom Bundesverwaltungsgericht ist bisher nur ein Nachtflugverbot von 0:00 bis 5:00 Uhr

festgesetzt. Alles andere wird beim Bundesverwaltungsgericht im Planergänzungsverfahren geregelt.

Ebenso sollte Punkt 4 (Flugrouten ausschließlich über freies Terrain) umformuliert werden in „Flugrouten möglichst über unbesiedeltes Gebiet“. Das ist die oberste Prämisse der Fluglärmkommission.

Diese Aussagen kann Herr **Ertl** nachvollziehen. Trotzdem hätte seiner Meinung nach Herr Habermann die Mitglieder des Ausschusses darüber in Kenntnis setzen müssen. Die gestrige Diskussion im Kreistag hätte man sich in der Form sparen können.

Für die Zukunft sollte darauf geachtet werden, so Herr Ertl, dass im Ausschuss effizient gearbeitet wird und gute Vorlagen für die Sitzungen des Kreistags vorgelegt werden.

Herr **Habermann** akzeptiert den Hinweis und bringt zum Ausdruck, dass in diesem Ausschuss in den letzten Jahren immer eine sachorientierte fraktionsübergreifende Arbeit geleistet wurde. Daran waren alle Mitglieder des Ausschusses und sachkundigen Einwohner interessiert und das soll auch so beibehalten werden.

Aufgrund eines Artikels in der MAZ hinsichtlich problembehafteter denkmalgeschützter Bauten im Kreis möchte Herr **Rex** wissen,

- wie viele denkmalgeschützte Bauten es in kreislichen Liegenschaften gibt und in welchem Zustand sich diese befinden bzw. bei welchen eventuell Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht
- welche denkmalgeschützten Objekte es gibt, die sich nicht in kreislichen Liegenschaften befinden, aber von denen eine Gefahr ausgeht bzw. angezeigt wurde.

Insbesondere sieht er es kritisch, wenn der Kreis für denkmalgeschützte Objekte, die nicht im kreislichen Eigentum liegen, vielleicht erhebliche Mittel einsetzt. Herr Rex bittet den Vorsitzenden, diese Thematik für einen der nächsten Ausschüsse vorzubereiten und zu beraten.

Herr **Gärtner** versichert hinsichtlich der kreislichen Liegenschaften, dass keine so desolat sind, dass von ihnen eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung ausgehen würde. Tatsache ist allerdings, dass es im Kreis viele denkmalgeschützte Gebäude gibt, von denen Gefahren ausgehen. Wie viele das konkret sind, würde die Verwaltung zusammenstellen und auflisten. Die Liegenschaften entstammen unterschiedlichen Eigentums, so z. B. auch Landes- und Bundeseigentum.

Er berichtet über den in der Presse erwähnten Fall des denkmalgeschützten Gebäudes Haag 12 in Luckenwalde. Bei diesem Gebäude handelt die untere Bauaufsichtsbehörde als Gefahrenabwehrbehörde, da von ihm eine akute Gefahr ausgeht. Laut Kostenvoranschlag muss allein für den Erhalt des Gebäudes 250.000 Euro aus kreislichen Mitteln aufgebracht werden. Ebenfalls musste der Kreis für das Gebäude in der Poststraße 25 in Luckenwalde in diesem Jahr Gefahrenabwehr betreiben, wo für die Ersatzvornahme 30.000,- bis 40.000,- € anfielen.

Seiner Meinung nach, ist mit dem Gesetzgeber bzw. mit dem Brandenburgischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologischen Landesmuseum zu klären, wie weit oder lange wirklich ein Denkmalwert an einem Gebäude aufrechterhalten wird. Das Thema ist ernst und schwierig, auch weil es dem Steuerzahler letztendlich viel Geld kostet.

Ergänzend bittet Herr **Rex** im Zuge der Jahresplanung 2011 eine Wertfeststellung für diese Objekte vorzunehmen, damit man überhaupt weiß, wie viel Geld in welches Objekt gesteckt wird und mit welchem Wert dies momentan bemessen ist. Er erachtet das als sehr wichtig,

damit nicht in Objekte Geld gesteckt wird, die in der Bemessung gen null gehen und wünscht hierzu ebenfalls eine entsprechende Aufstellung.

Herr **Gärtner** wird Herrn Lademann darüber informieren, da die Liegenschaften in seinen Zuständigkeitsbereich fallen.

## **TOP 5**

### **Sachstand zum Ausbau der Dresdener Bahn**

Auf Grund der Bedeutung der Dresdener Bahn für den Landkreis Teltow-Fläming begrüßt Herr **Habermann** um so mehr die Teilnahme eines Vertreters der Deutschen Bahn an dieser Veranstaltung und bittet Herrn Schulze um seinen Vortrag.

Herr **Schulze**, Arbeitsgebietsleiter Großprojekte Nord bei der DB Netz AG, bittet zunächst um Entschuldigung, dass er an der letzten Sitzung nicht teilnehmen konnte. In seinen Zuständigkeitsbereich fallen u. a. das Projekt Dresdener Bahn einschließlich der Schienenanbindung zum Flughafen BBI. Er legt dar, dass er aber auch aussagefähig ist über die Grundsatzmaßnahmen auf der Ausbaustrecke (ABS) Berlin - Dresden.

Seitens der Deutschen Bahn AG gibt es eine Unterteilung in folgende Komplexe:

- Ausbau Dresdener Bahn - vom Bahnhof Südkreuz bis einschließlich Bahnhof Blankenfelde und Verbindungskurve zum Flughafen sowie
- ABS Berlin - Dresden - südlich vom Bahnhof Blankenfelde über die Kreisgrenze hinweg bis Dresden.

Herr Schulze berichtet, dass sich das **Projekt Dresdener Bahn** seit 1997 in der Planfeststellung befindet und in folgende Planfeststellungsabschnitte gegliedert ist:

#### 1. Papestraße bis kurz vor Lichtenrade

Bei diesem Abschnitt ist mit einem Planfeststellungsbeschluss nicht vor dem Jahr 2013 zu rechnen, da sich dort gewisse Kreuzungsmaßnahmen schwierig gestalten.

#### 2. Nördlich des Bahnhofs Lichtenrade bis Stadtgrenze

Eine starke Bürgerinitiative wünscht unter der Bahnhofstraße in Lichtenrade unbedingt einen Tunnel. Nach Ansicht der Deutschen Bahn AG und des BMVBS gibt es für diesen Tunnel keinen Grund. Die Bahn hofft Anfang 2011 den Planfeststellungsbeschluss zu erhalten, der zwar einen Sofortvollzug beinhaltet, aber vermutlich vor dem Bundesverwaltungsgericht mit einem Baustopp beklagt werden wird. Die Deutsche Bahn AG rechnet beim Bundesverwaltungsgericht mit einer Klagezeit von mindestens 2 Jahren, sodass in Lichtenrade wahrscheinlich nicht vor dem Jahr 2013 gebaut wird.

#### 3. Stadtgrenze bis südlich vom Bahnhof Blankenfelde

Hier ist der Wiederaufbau einer zweigleisigen Fernbahn vorgesehen.

Die Schaffung eines Kreuzungsbauwerkes für den Mauerradweg ist definitiv nicht Bestandteil der Planung. Er ist planungsrechtlich kein gewidmeter Weg und hat auch keinen Straßenbaulastträger.

Die S-Bahnbrücke (Kreuzung Eisenbahnüberführung (EÜ) L 76) wird an die Fernbahnbrücke angepasst.

Die Kreuzung *Ziethener Straße* war bisher zwischen Bahn und Gemeinde als Fußgänger- und Radfahrerunterführung abgestimmt. Mit der flughafenbedingten Anpassung der Bebauungspläne der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow entstand in diesem Bereich das Erfordernis der Kreuzung mit einer vollwertigen Straße. Die Planung wurde seitens der Deutschen Bahn AG angepasst und liegt beim Eisenbahnbundesamt zur Genehmigung. Das gesamte rechtliche Verfahren muss nunmehr neu durchlaufen werden, was einen Zeitverlust von zwei Jahren im Planfeststellungsabschnitt 3 bedeutet. Mit einem Planfeststellungsbeschluss ist daher frühestens Ende 2012 zu rechnen.

Die Kreuzungsvereinbarung für die EÜ *Karl-Marx-Straße* ist abgeschlossen und für die Straßenüberführung (SÜ) *Ziethener Straße* und EÜ *Berliner Straße*, *Trebbiner Straße* und *Erich-Klausner-Straße* sind diese in Verhandlung.

Herr Schulze erläutert, dass man für ein solches Bauvorhaben zwei wesentliche Voraussetzungen benötigt, zum einen Baurecht und zum anderen Geld. Das Projekt Dresdener Bahn wird im Wesentlichen aus den Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchWegeAusbG) finanziert. Dort gibt es seit der deutschen Bankenkrise gewisse Engpässe, sodass die Dresdener Bahn dort für den Abschluss des Finanzierungsvertrages nicht vor 2014 eingeordnet ist. Die Hauptbauleistung könnte dann 2015 beginnen. Da es sich um schwieriges innerstädtisches Bauen handelt, rechnet die Deutsche Bahn AG mit einer Bauzeit von 5 Jahren. Nach gegenwärtigem Erkenntnisstand wäre dann von einer Inbetriebnahme 2019 auszugehen. Herr Schulze bittet jedoch um Verständnis, dass aufgrund der Voraussetzungen (Planfeststellungsbeschluss liegt in der Hand des Eisenbahnbundesamtes und Finanzierung ist abhängig von der Bereitstellung der Bundesmittel) keine Garantien für Fristen übernommen werden können.

Herr **Habermann** schildert die gegenwärtige Situation am *BÜ Karl-Marx-Straße* in Blankenfelde und macht auf die Gefahrenlage für Fußgänger und Radfahrer aufmerksam. 1998 forderte die Gemeinde bereits eine separate Schrankenanlage für Fußgänger und Radfahrer. Er möchte wissen, wann mit dem Bau des Tunnels gerechnet werden kann.

Herr **Schulze** antwortet, dass der Tunnel Karl-Marx-Straße eines der Kreuzungsprojekte ist, wo relativ zeitig gebaut wird, wenn Baurecht besteht und finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.

Die Entscheidung, ob eine Anpassung der Bestandsanlage bis zum Bau des Tunnels erfolgen soll, trifft der Straßenbaulastträger und dieser müsste mit seinem Anliegen formal an die Bahn herantreten. Da es sich um die Änderung einer bestehenden Kreuzung auf alleinige Veranlassung des Straßenbaulastträgers handelt, liegt nach § 12 (1) Eisenbahnkreuzungsgesetz die Finanzierungslast voll beim Straßenbaulastträger. Die *EÜ Karl-Marx-Straße* wird wahrscheinlich allerfrühestens nicht vor dem Jahr 2015 in Betrieb gehen. Die Planfeststellungsunterlagen sind fertig und liegen beschlussreif beim Eisenbahnbundesamt. Die Verzögerungen entstanden aufgrund der Umplanungen für die Kreuzung mit der Ziethener Straße und der Berliner Straße.

Herr **Hubrig** kritisiert, dass kein Kartenmaterial vorliegt, um die Berichte zu den einzelnen Abschnitten nachvollziehen zu können. Ihn interessieren auch keine Details, sondern er möchte vielmehr die Zeitschiene für die jeweiligen Abschnitte erfahren. Außerdem hat er den Eindruck, dass sich die Bahn mit ihrer Aussage „wir würden ja gern, aber wir können ja nicht“ so ein bisschen hinter der Bürokratie versteckt.

Wir bewegen uns an dieser Stelle nun mal in den gesetzlichen Grundlagen der Bundesrepublik Deutschland, entgegnet Herr **Schulze**, ob uns das gefällt oder nicht. Wenn ein Planfeststellungsbeschluss erst einmal vorliegt, wie für die Ostanbindung des Flughafens am 19.02.2010, kann es anschließend auch sehr schnell gehen. Am 30.10.2011 wird diese Strecke in Betrieb gehen.

Des Weiteren bittet er um Verständnis, dass die Bahn während dieses sehr kritischen laufenden Planfeststellungsverfahrens prinzipiell keine anderen Karten herausgibt.

Herr **Gärtner** weist darauf hin, dass die Verwaltung über Kartenmaterial verfügt, welches aus einer der letzten Sitzungen der AG „Ausbau Dresdener Bahn“ stammt. Die Karte wird an die Wand projiziert.

Herrn **Rex** interessiert:

1. Wie ist der *Shuttle* im Bereich Blankenfelde-Mahlow mit der Anbindung BBI gestaltet?
2. Wer bestimmt den Querschnitt von EÜ und wie erfolgt letztendlich die Verrechnung mit dem Baulastträger dieser Querungen?

Nach Auskunft von Herrn Schulze ist die Shuttleführung vom Hauptbahnhof zum Flughafenbahnhof vorgesehen über:

- Nord-Süd-Tunnel mit Halt am Potsdamer Platz,
- Bahnhof Südkreuz bis südlich des Bahnhofs Mahlow,
- weiter über die zweigleisige Verbindungskurve von Mahlow Richtung Selchow,
- unterquert dort kreuzungsfrei den Berliner Außenring und
- geht als durchgehende zweigleisige Strecke direkt in den Flughafentunnel.

Vorgesehen ist dabei ein 15-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 20 Minuten. Solange die Dresdener Bahn nicht da ist, wird der Umweg über die eingleisige Verbindungskurve in Genshagener Heide gefahren. Darüber hinaus besteht im Abzweig Glasower Damm zwischen Mahlow und Blankenfelde eine eingleisige Einschränkung. Deshalb können nur zwei Züge pro Stunde fahren und kein 15-Minuten-Takt eingerichtet werden. D. h. das Land Berlin muss sich an dieser Stelle beschränken. Damit 4 Züge pro Stunde von Berlin angeboten werden können, fahren die anderen beiden Züge über die Stadtbahn, die Görlitzer Bahn und kommen dann von Osten in den Flughafenbahnhof.

Auf die Nachfrage von Herrn **Habermann**, ob dieser Shuttle einen Haltepunkt in Mahlow bekommt, antwortet Herr **Schulze**, definitiv nicht. Ihm ist kein Haltepunkt Mahlow bekannt. Entsprechende Forderungen sind an den Besteller eines Regionalbahnhaltes, das Verkehrsministerium des zuständigen Landes, zu richten.

Herr **Habermann** erläutert, dass die Forderung nach einem Haltepunkt in Mahlow massiv und mehrmals seitens der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow gestellt wurde, auch im Dialogforum. Für den gesamten Landkreis Teltow-Fläming war das eine grundsätzliche Forderung. Daher ist es gut, so Herr Habermann, dass man heute den Stand der Dinge erfahren hat, um hier noch einmal aktiv zu werden. Sollte der Shuttle erst in 5 Jahren kommen, dann haben wir noch 5 Jahre Zeit, diesen Fehler zu korrigieren.

Herr **Schulze** macht darauf aufmerksam, dass der Shuttle frühestens in 7 Jahren kommen wird. Außerdem würde diese zusätzliche Forderung und Änderung der jetzigen Planung der Dresdener Bahn einen weiteren Zeit- bzw. Projektverzug von 1 - 2 Jahren bedeuten.

Frau **Menzel** möchte wissen, ob die bisher bestehende Verbindung von Blankenfelde direkt zum Bahnhof Schönefeld (Airportexpress) erhalten bleibt oder wegfällt.

Herr **Schulze** verdeutlicht, dass die Deutsche Bahn AG nicht die Entscheidungsgewalt über die zu fahrenden Linien hat. Die Regionalverkehrslinien werden durch den VBB im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg bei der Bahn bestellt. Das Linienkonzept, was er kennt, sieht eine direkte Linienverbindung zwischen dem BBI Bahnhof und Blankenfelde, allerdings nur mit einem Zugpaar pro Stunde, vor.

Also wird Blankenfelde mehr oder weniger vom Flughafen abgehängt, bemerkt Frau **Menzel**, obwohl er direkt vor der Tür ist, zumindest mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Daraufhin erwidert Herr **Schulze**, dass bisher ja auch nur ein Zugpaar pro Stunde fährt.

Man erwartet ja aber eine Verbesserung, entgegnet Frau **Menzel**. Außerdem gibt es immer noch Überlegungen oder Diskussionen, ob nicht die S-Bahn weiter bis nach Rangsdorf geführt wird. Wie sehen dort die Planungen aus?

Seitens des Landes Brandenburg gibt es keine Bestellung oder Forderung, die S-Bahn bis nach Rangsdorf zu verlängern bzw. über Blankenfelde hinaus zu führen, informiert Herr **Schulze**. Baulich ist es allerdings grundsätzlich möglich.

Herr **Rex** kritisiert, dass man im südlicheren Abschnitt langfristig gesehen nicht bedarfsgerecht plant und baut, sondern nur die bestehende Situation berücksichtigt oder so, wie es die Bahn für richtig hält.

Herr **Schulze** informiert, dass die Querschnitte der Kreuzungen für das Bahnprofil die Bahn und für das Straßenprofil der Straßenbaulastträger der Straße festlegt. Handelt es sich um eine neue Kreuzung, zahlt der neu hinzukommende Verkehrsträger alles, einschließlich der absehbaren Verkehrsentwicklung des anderen Verkehrsträgers. Handelt es sich um die Änderung einer bestehenden Brücke - geht es nach einem Kostenteiler, der sich jeweils nach den Bauwerken richtet, die der Kreuzungspartner benötigt. Das betrifft im Landkreis meist die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge - Drittelteilung (Straßenbaulastträger, Bund, Bahn).

Herr **Habermann** berichtet von dem Vorschlag des bereits verstorbenen Verkehrsplanes, Dr. Dietrich Lehnert hinsichtlich der Kreuzung *Trebbiner Straße in Mahlow (L 792)*, wonach die Straße nicht abgknickt, sondern diagonal in der Fortsetzung der Trasse der Achse über die Bahn geführt werden sollte. Dieser Vorschlag wurde durch die Gemeinde Mahlow an die Deutsche Bahn AG weitergeleitet. Er erkundigt sich danach, ob diese Querungsvariante Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens ist.

Herr **Schulze** teilt mit, dass diese Variante seitens der Gemeinde wieder zurückgezogen wurde und nicht Bestandteil der Planung ist, sondern die mehrfach abgknickte Lösung. Auf einer Karte und einem Luftbild ist zwar ersichtlich, dass die Trebbiner Straße dort mal entlang führte, jedoch ist es nicht im Interesse der Deutschen Bahn AG, die drei vorhandenen Wohnhäuser abzureißen, wenn es eine andere Lösung gibt. Wenn dies der Wunsch der Gemeinde sein sollte, bedarf es eines ganz klaren Bekenntnisses und das gibt es nicht.

Frau **Barth** ergänzt, dass der Verwaltung in einer Stellungnahme von 2009 seitens der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow mitgeteilt wurde, dass sie vorgeschlagen hat, die ursprüngliche Straßentrasse als mögliche Alternative zu planen und dabei die Kosten zu überprüfen. Das Planfeststellungsverfahren mit der sehr kurvenreichen Variante war vorher eröffnet.

Auf den Vorschlag von Herrn **Gärtner**, dies als Hinweis an die Gemeinde zu transportieren, bietet Herr **Dr. Stirnal** an, den Bauamtsleiter der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Herrn Sonntag, im Bauausschuss anzusprechen und zu fragen.

Hinsichtlich der Kreuzung Ziethener Straße interessiert ihn, ob in diesem Bereich ein S-Bahn-Haltepunkt Mahlow Nord eingerichtet wird oder welche Chancen er hätte.

Davon hört Herr **Schulze** zum ersten Mal. Hinsichtlich der Chancen für einen solchen Haltepunkt berichtet er vom Beispiel Haltepunkt Waßmannsdorf aus der Nachbargemeinde, der am 30.10.2011 in Betrieb geht. Wenn es bezüglich der Finanzierung eine Lösung gibt und das Land dem Haltepunkt zustimmt, kann es manchmal recht schnell gehen.

Herr Rex verlässt die Sitzung um 18:35 Uhr.

Zur **ABS Berlin - Dresden** berichtet Herr Schulze Folgendes:

Der Ausbau auf 160 km/h ist für diese Strecke nur eine Zwischenlösung. Jedoch gibt es nach derzeitiger Abstimmung mit dem Bund für den vollständigen Ausbau auf 200 km/h bisher kein Geld, sodass beabsichtigt ist, bei dieser Strecke schrittweise das Nötigste zu tun. Unbedingt erforderlich ist, Bahnübergänge aufzulösen bzw. an neues Recht anzupassen. Folgende Termine können unter Berücksichtigung des Planrechtes benannt werden:

- Die niveaufreie Kreuzung am Bahnhof *Rangsdorf* soll bis Ende 2014 fertig gestellt sein.
- Die Planung für den Umbau des *Bahnhofes Zossen* läuft derzeit einschließlich der Planfeststellung für den Ausbau auf 200 km/h. Dieser Bereich wird durch das Bundesprogramm noch abgedeckt.
- Sicher ist die Erneuerung der *Brücke* über den *Nottekanal*, welche bis 2014 kommen soll.
- Weiterhin läuft noch die Vorbereitung der Planfeststellung für die Beseitigung des *BÜ* im Zuge der *B 246 am Bahnhof Zossen*.
- Der Umbau des *Bahnhofs Wünsdorf* ist derzeit nicht mehr im Programm.

Die Auflösung bzw. der Ersatz von weiteren Bahnübergängen wie *Neuhof*, *Lindenbrück*, *Mückendorf*, *Klein Ziescht* ist lt. Planung für die Jahre 2012/2013 vorgesehen (Planungstermine mit Angabe ohne Gewähr, da noch kein Planfeststellungsbeschluss vorliegt).

Auf die Nachfrage von Herrn **Habermann**, ob es möglich ist, nur für ein einzelnes großes Brückenbauwerk separat (z. B. Trebbiner Straße, Mahlow) ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen, erklärt Herr **Schulze**, dass das mit dem Planfeststellungsrecht zu tun hat. Wenn ein einzelnes Brückenbauwerk geplant ist, gibt es dafür ein einzelnes Planfeststellungsverfahren und keine weiteren Abhängigkeiten. Wenn aber eine Ausbaustrecke geplant ist, geht es nicht nur um dieses Brückenbauwerk, sondern dann geht es entlang dieser Ausbaustrecke auch um die komplexen Themen Schall und Erschütterung und das ist nach dem Planfeststellungsrecht nicht voneinander trennbar.

Frau **Barth** berichtet, dass die Maßnahme zur Beseitigung des *BÜ Mückendorf* aus dem Planfeststellungsabschnitt ausgegliedert wurde.

Herr **Habermann** schlägt vor, eine ähnliche Lösung für die Karl-Marx-Straße am Bahnhof Blankenfelde zu prüfen, was Herr Schulze zusichert.

Herr **Gärtner** richtet die Frage an Herrn Schulze, wie der Landkreis oder auch die Gemeinden die Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn verbessern können, um gemeinsam schneller voranzukommen.

Außerdem interessiert ihn, wie die Bahn mit dem Thema Lärmschutz umgeht und ob es Alternativen zu undurchsichtigen Lärmschutzwänden (Alukassetten) gibt, die z. B. in Rangsdorf den Blick von Ost nach West versperren würden.

Herr **Schulze** erläutert, dass lt. den gesetzlichen Grundlagen des Bundes ein Anspruch auf entsprechenden Lärmschutz erst in dem Moment entsteht, wenn die Bahn an dieser Strecke eine wesentliche Änderung vornimmt. Gemäß dem bundesweiten Lärmsanierungsprogramm werden aber auch Lärmsanierungen an den Strecken vorgenommen, wo der Bund dies als besonders notwendig erachtet.

Hinsichtlich der angesprochenen Aluminiumkassetten informiert er, dass bisher transparente Schallschutzwände nicht zugelassen sind. Schallschutzwände an der Bahn müssen in beiden Richtungen hoch absorbierend sein, was bei transparenten Oberflächen schwierig ist. Seiner Kenntnis nach, gibt es jetzt etliche Hersteller, die die Zulassung von transparenten Lärmschutzwänden beantragt haben. Ob die von den Werten erfolgreich sind, ist ihm nicht bekannt. Als alternative Schallschutzmaßnahme werden momentan auch Schienenstegdämpfer geprüft.

Die Träger öffentlicher Belange sollten diese Forderung nach transparenten Lärmschutzwänden in den erneuten Beteiligungsverfahren zur Brücke Ziethener Straße und Berliner Straße einbringen.

Als primären Ansprechpartner bei der Deutschen Bahn AG benennt er Herrn Dr. Trettin als Konzernbevollmächtigten und bei der DB Netz AG Herrn Kämmerer als Ansprechpartner für den Regionalbereich Ost.

Abschließend unterbreitet Herr Schulze dem Ausschuss das Angebot, sich das Schienenprojekt zum Flughafen BBI aus der Nähe anzusehen.

Herr **Habermann** bedankt sich bei Herrn Schulze für dieses Angebot und für seinen Bericht vor diesem Ausschuss.

## **TOP 6** **Flughafen BBI**

Herr **Habermann** berichtet über die zunehmende Bedeutung und Verantwortung der Fluglärmkommission, u. a. aufgrund der Vielzahl der Bürgerinitiativen. Die Proteste haben sich in den Bereich Südberlin, Südwestberlin, Teltow, Kleinmachnow verlagert. Er informiert darüber, dass die Planfeststellungsunterlagen seinerzeit nicht in Kleinmachnow und Zehlendorf ausgelegt wurden. Über die Protestbürgerinitiativen ist er froh, da dadurch ein politischer Druck aufgebaut wird, der notwendig ist, um diese politische Entscheidung durch politische Maßnahmen für die Betroffenen erträglicher zu machen. Wichtig ist es dabei, nicht die Grundsätze aus den Augen zu verlieren. Der Grundsatz ist, dass an diesem Standort kein unabhängiger Flugbetrieb auf beiden Start- und Landebahnen erfolgen darf, da man sonst in der Festlegung der Flugrouten zu eingeschränkt ist.

Herr **Hubrig** bittet in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit und der gestrigen Beratung darum, lediglich Neuigkeiten zu berichten.

Herr **Habermann** stimmt dem zu und fragt nach, ob es seitens der Verwaltung Neues zu berichten gibt.

Herr **Gärtner** nimmt Bezug auf die gestrige Kreistagssitzung und begrüßt den gefassten Beschluss. Laut Punkt 3 dieses Beschlusses hat der Ausschuss für Regionalentwicklung

und Bauplanung vom Kreistag den Auftrag erhalten, zu einer öffentlichen Veranstaltung mit Experten einzuladen. Er möchte sich gern über die weitere Vorgehensweise verständigen.

Herr **Dr. Stirnal** empfiehlt sich zunächst zu überlegen, welche Kriterien man ansetzen sollte, um ganz allgemein Flugrouten bewerten zu können.

Herr **Baumecker** vertritt die Auffassung, dass man sich über den Zeitraum verständigen sollte, in dem diese Veranstaltung stattfinden soll. Für ihn persönlich wäre der Zeitpunkt der richtige, wenn erste Varianten dreidimensional mit Schallbelastung vorliegen. Ihn stört, dass in den letzten Veranstaltungen über die Dinge, die noch nicht konkret und greifbar sind, lamentiert, spekuliert und damit unnötig Zeit vergeudet wurde.

Herr **Habermann** erläutert, dass zwischen den Kriterien gesundheitsschädigend (über 63 dB(A), gesundheitsgefährdend und erheblich belastend unterschieden werden muss. Er schlägt vor, Dr. Maschke (Lärmwirkungsforscher) vom Landesumweltamt einzuladen.

Um die verschiedenen Flugroutenvarianten besser beurteilen zu können, empfiehlt Frau **Köppen**, die DFS anzusprechen, um von ihnen neutrale Informationen zu bekommen, wie und nach welchem Verfahren Flugrouten entstehen.

## **TOP 7** **Sonstiges**

Es werden keine weiteren Belange vorgetragen.

Die Sitzung endet um 19:30 Uhr.

Datum: 26.01.11

---

Habermann  
Vorsitzender

---

Teubner  
Schriftführerin