



Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung

Niederschrift

über die 47. öffentliche Sitzung des Ausschusses für Regionalentwicklung und Bauplanung am 05.11.2013 im Kreisausschusssaal, Am Nuthefließ 2, 14943 Luckenwalde.

Anwesend waren:

Ausschussvorsitzender

Herr Bernd Habermann

Stimmberechtigte Mitglieder

Herr Klaus Hubrig
Herr Helmut Barthel
Herr Michael Wolny
Herr Erich Ertl

bis 18:26 Uhr

Sachkundige Einwohner

Herr Hartmut Rex

Verwaltung

Herr Detlef Gärtner, Beigeordneter und Dezernent
Herr Ralf Neumann, Kreisentwicklungsamt, Amtsleiter
Frau Heidemarie Köppen, Kreisentwicklungsamt, Flughafenkoordinatorin
Herr Patrick Strogies, Fluglärmschutzbeauftragter
Herr Norbert Jurtzik, Untere Bauaufsichtsbehörde, Amtsleiter
Frau Sylva Heinsdorf, Untere Bauaufsichtsbehörde, Sachgebietsleiterin
Herr Hubert Grosenick, Straßenverkehrsamt, Amtsleiter
Frau Birgit Hinze, Straßenverkehrsamt, Sachgebietsleiterin

Gäste

Herr Harald Knauer, Regionale Planungsgemeinschaft Havelland-Fläming

Es fehlten:

Stimmberechtigte Mitglieder

Herr Fritz Lindner	
Frau Christin Menzel	vertreten durch Herrn Helmut Barthel
Herr Dr. Günter Stirnal	entschuldigt
Herr Jörg Niendorf	
Frau Gertrud Klatt	entschuldigt

Sachkundige Einwohner

Herr Christian Heller	entschuldigt
Frau Ute Krüger	
Frau Alice Löning	

Beginn der Sitzung: 17:00 Uhr
Ende der Sitzung: 19:23 Uhr

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

- 1 Eröffnung und Bestätigung der Tagesordnung
- 2 Einwohnerfragestunde
- 3 Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 01.10.2013
- 4 Regionalplan 2020 - Stand des Verfahrens - Problematik
Windkraftsteuerung
- 5 Anfragen der Abgeordneten
- 6 Mitteilungen der Verwaltung
- 7 Antrag zur Umstufung der Osdorfer Straße
- 8 Antrag des Abg. Christoph Schulze und von sechs Abgeordneten zu 4-1583/13-KT
Tempo-30 und Nachtfahrverbot für LkW auf der L 744 - Ortsdurchfahrt
Kallinchen/ Schöneiche
- 9 Antrag des Abg. Christoph Schulze und von fünf Abgeordneten zu 4-1616/13-KT
Tempo 30 und Nachtfahrverbot für LkW auf der L 792 -
Blankenfelde-Mahlow, innerorts
- 10 Flughafen BER
- 10.1 Maßnahmen zum aktiven Schallschutz am BER
- 10.2 Antrag der SPD Fraktion zu Tätigkeit und Kosten des 4-1696/13-KT
Flughafenberatungszentrums

Öffentlicher Teil

TOP 1

Eröffnung und Bestätigung der Tagesordnung

Herr **Habermann** begrüßt die Anwesenden und eröffnet die 47. öffentliche Sitzung. Er stellt fest, dass die Einladung form- und fristgerecht verschickt worden ist.

Als Gast begrüßt er Herrn Knauer von der Regionalen Planungsgemeinschaft.

Bisher ist die heutige Sitzung nicht beschlussfähig. Hinzu kommt, dass die Herren Ertl und Hubrig die Sitzung vorzeitig verlassen müssen, um an der Sitzung der Stadtverordnetenversammlung teilzunehmen. Herr Hubrig entscheidet sich dann aber für die Teilnahme am Ausschuss.

Herr Ertl erinnert den Vorsitzenden des Ausschusses in diesem Zusammenhang daran, dass er ihn mehrfach gebeten habe, die Termine der Sitzungen auf einen anderen Tag zu verlegen.

Herr Habermann schlägt den ersten Mittwoch im Monat vor. Zu einer endgültigen Abstimmung kam es jedoch nicht.

Herr Habermann bittet Herrn Gärtner um Vorschläge, welche Tagesordnungspunkte auf Grund einer Beschlussfassung deshalb vorrangig zu behandeln sind.

Im Hinblick auf den kommenden Kreistag ist der TOP 10 vorzuziehen, äußert **Herr Gärtner**.

Da die Umstufung Osdorfer Straße ein wichtiger Punkt ist, bittet **Herr Habermann** auch diesen Sachverhalt vorzuziehen.

Die geänderte Tagesordnung wird einstimmig genehmigt.

TOP 7

Antrag zur Umstufung der Osdorfer Straße

Herr Habermann erläutert den Sachverhalt: In diesem Ausschuss wurde der Antrag geboren, dass die Osdorfer Straße von Gemeinde- in Landesstraße umgestuft werden soll. Die Osdorfer Straße, die von Großbeeren/Heinersdorf Richtung Lichterfelde verläuft, ist eine wichtige Verbindungstraße. Die Antragsunterlagen beinhalten auch die Verkehrszählungen. Im Hauptberufsverkehr fährt teilweise alle 1,3 Sek. ein Auto, das sind über 600 Fahrzeuge/Stunde. Ein Verkehrschaos entstand auf der B 101 (von der Stadtgrenze bis Nahmitzer Damm/ Hildburghäuser Straße) als eine Sperrung der Osdorfer Straße durch die Gemeinde erfolgte. Die Straße wird von Großbeerener Einwohnern weniger genutzt. Die Straße ist keine Gemeinde-, sondern eine Landesstraße. Die Formulierung des Antrages liegt allen Mitgliedern vor.

Herr Habermann verliest den Antrag.

Bei der Begründung zum Antrag würde er Folgendes ergänzen:

„Durch die Osdorfer Straße erfolgt eine deutliche Entlastung der Hildburghäuser Straße vom Nahmitzer Damm bis zum Anschluss Osdorfer Straße/Ostpreußendamm **und der B101 von der Stadtgrenze bis zum Nahmitzer Damm.**“

Herr Habermann erkundigt sich nach weiteren Ergänzungen?

Herr Gärtner gibt folgende Hinweise:

1. Herr Steinhausen habe ihn gebeten, auf dem Antrag mitunterschreiben zu wollen.
2. Bei Herrn Barthel ist das „h“ auf dem Antrag hinzuzufügen.
3. Er informiert über einen Antrittsbesuch der Staatssekretärin Frau Schneider bei der Landrätin Frau Wehlan in der letzten Woche. Im Vorfeld konnten Themen gemeldet werden. Leider konnte die eben erwähnte Problematik nicht vorgetragen werden.
4. Die Landrätin lässt Grüße an den Ausschuss ausrichten. Sie wird zukünftig an ausgewählten Sitzungen des Ausschusses teilnehmen.

Herr Barthel begrüßt diesen Antrag auch als Stellv. Vorsitzender des Wirtschaftsausschusses. Dadurch wird einer wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen. Im GVZ Großbeeren ist eine hohe Anzahl von Ein- und Auspendlern, insbesondere aus Berlin zu verzeichnen, die diese Straße nutzen. Bei einer weiteren Entwicklung des GVZ ist es notwendig, dieser Straße einen anderen Status zukommen zu lassen. Das ist der entscheidende Punkt, um diesen Verkehrsbelastungen gerecht zu werden. Förderpolitik des Landes in Bezug auf Straßen sollte sein, das Geld dorthin zu bringen, wo wirkliche Schwerpunkte in der wirtschaftlichen Entwicklung zu verzeichnen sind.

Da weitere Wortmeldungen nicht erfolgen, stellt **Herr Habermann** den Antrag zur Abstimmung. Er stellt Einstimmigkeit fest. Damit kann dieser Antrag mit den Ergänzungen auf den Weg gebracht werden.

TOP 10.2

Antrag der SPD Fraktion zu Tätigkeit und Kosten des Flughafenberatungszentrums (4-1696/13-KT)

Herr Habermann äußert, aus seiner persönlichen Sicht wäre hier eine minimale Ergänzung notwendig, nämlich: „das FBZ zieht **vorübergehend** in das neue Dialogforum-Beratungszentrum in Schönefeld“ und 2. „der Umzug erfolgt unter der Maßgabe, dass der dauerhafte Sitz des neuen Dialogforum-Beratungszentrum die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow sein wird“. Im Weiteren bittet er Herrn Gärtner um Erläuterung des gesamten Beschlussvorschlages.

Herr Gärtner erläutert den Hintergrund der Zusammenlegung eines Beratungszentrums zunächst in Schönefeld. Die derzeitige Immobilie in Mahlow ist für diese Zwecke nicht ausgerichtet. Es sind weitere Räume zur Verfügung zu stellen, u. a. für die Unterbringung des Ombudsmannes aus dem Landkreis Dahme-Spreewald sowie die Geschäftsstelle des Dialogforums. Herr Staatssekretär Bretschneider, Flughafenkoordinator, hat zugesichert, sich für entsprechende Förderungen einzusetzen.

Da zur Flughafenregion nicht nur unsere 4 betroffenen Gemeinden, sondern auch die betroffenen Gemeinden des Landkreises Dahme-Spreewald gehören, ist es wichtig, dass alle an einem Strang ziehen. Haupttätigkeitsfeld neben Fluglärmbeschwerden ist derzeit die Umsetzung des Schallschutzprogrammes, um bis zur Inbetriebnahme des Flughafens dafür zu sorgen, dass die betroffenen Menschen den vollen und erforderlichen Schallschutz erhalten.

Herr Barthel weist auf wesentliche Punkte hin, um diesen Antrag einzubringen. Zum einen soll mit dem Umzug von Flughafenberatungszentrum und Dialogforum eine neue Qualität in Bezug auf die Beratung, nicht nur für die Bürger unseres Landkreises, sondern für alle Betroffenen im Flughafenumfeld erreicht werden. Und zum Zweiten ist der Blick auf den Haushalt zu richten. Dazu gehört eine deutliche Qualitätsverbesserung und eine Kostenersparnis.

Ist der Standort in Blankenfelde-Mahlow aus Kreiskosten zu tragen, ist von einer erheblichen Summe auszugehen. Die Mietkosten betragen ca. 12 T€, Instandsetzungskosten liegen bei ca. 150 T€.

Herr Barthel gibt seine Zustimmung, das Wort „**vorübergehend**“ in den 1. Punkt aufzunehmen. Bedenken bestehen seinerseits beim 2. Punkt, da die Finanzierung nach wie vor unklar ist.

Herr Habermann hat Herrn Gärtner so verstanden, der LKDS habe signalisiert, nach der provisorischen Nutzung in Schönefeld wieder nach Blankenfelde-Mahlow zurückzukehren. Insofern legt er schon großen Wert auf die Übernahme dieses Punktes.

Herr Hubrig äußert, momentan geht es um 3 Immobilien: das gegenwärtige Objekt in Blankenfelde-Mahlow, die Airport-World in Schönefeld und der zukünftige Standort – der Bahnhof in Mahlow. Er sei gegen eine ständige Umzieherei. Seiner Meinung nach ist der Standort in Schönefeld relativ zentral und für alle Landkreise und Betroffenen gut erreichbar. Ihm fehlen Kostenvergleiche bzw. Vor- und Nachteile für die Bürger für die Standorte in Schönefeld und Mahlow. Erst dann könne er entscheiden.

Herr Wolny meint, als seinerzeit das FBZ eingerichtet wurde, war das immer mit der Absicht verbunden, zentral auch die Umlandgemeinden und den LKDS zu bündeln.

Es wird weiterhin eine große Beratungskompetenz geben. Derzeit ergehen Schreiben an die Antragsteller des Schallschutzes, da die Kostenerstattungsvereinbarungen überarbeitet werden müssen, neueste Schreiben enthalten ein Merkblatt für das Tagschutzgebiet. Wichtig sei ihm die Qualität der Beratungen und die Bündelung der Fachleute an einem Ort. Und es wurde immer gesagt, Blankenfelde-Mahlow ist der eigentliche Kernbereich, keine andere Gemeinde ist so von Fluglärm betroffen wie diese. Deshalb gehört dieses Zentrum nach Blankenfelde-Mahlow.

Da der bauliche Zustand des Flughafenberatungszentrums (FBZ) und die finanziellen Möglichkeiten keine Erweiterung zulassen, bietet sich die Airport-World in Schönefeld an. Er gibt aber zu bedenken, auch hier müssen die entsprechenden Dinge im organisatorischen und finanziellen Rahmen geklärt werden. Das sei Grundvoraussetzung. Für die Vorlage bittet er Tätigkeit und Kosten des FBZ zu berücksichtigen sowie Anzahl der Beratungsfälle, gutachterliche Überprüfungen, Fluglärmbeschwerden.

Im 1. Halbjahr 2013 ist naturgemäß die Anzahl der Beratungen zurückgegangen, was auch ganz erklärlich ist, wenn man diese Fortsetzung abhängig vom Tagschutz macht. Nach dem OVG-Urteil muss entsprechend eine neue Beratungsdimension einsetzen. Bis 31.07.2013 gab es nur 6,5 Beratungsfälle/Tag, 2012 waren es mindestens 10 Fälle/Tag. **Herr Wolny** ist überzeugt, dass die Beratungen in nächster Zeit wieder zunehmen werden. Es ist viel Unsicherheit, was Schallschutz und Ausstattung angeht, vorhanden. Der Flughafen wird kommen und mit den Flugrouten wird es eine wirklich realistische Beratungsmöglichkeit geben müssen. Deshalb würde er anfangs einmal pro Woche Beratungen anbieten, auch bis in die Abendstunden hinein, um Berufstätigen eine Beratung zu ermöglichen.

Herr Habermann erinnert an Gespräche mit Herrn Landrat Loge vom LKDS, dass das Beratungszentrum dauerhaft in Blankenfelde-Mahlow errichtet werden soll. Aus diesem Grund möchte er diese Formulierung mit in den Antrag nehmen. Deshalb sollte dieser 3. Absatz wie folgt geändert werden: „Der Umzug erfolgt unter der Maßgabe, dass der

dauerhafte Sitz des neuen Beratungszentrums in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow sein wird.“ Er bittet um Abstimmung und erkennt überwiegende Zustimmung.

Herr Gärtner bekräftigt, dass mit der Erweiterung des Zentrums eine neue Institution mit anderen Tätigkeitsfeldern und Schwerpunkten geschaffen wird. Der Kreistag wird nicht beschließen, ab 2016 gehen wieder alle zurück nach Blankenfelde-Mahlow. Die Mitglieder im Dialogforum, bis auf den Bürgermeister der Gemeinde Schönefeld, Herr Dr. Haase, haben sich für den neuen Standort ausgesprochen.

Nach umfangreicher Diskussion stellt **Herr Habermann** abschließend folgende Formulierung zur Abstimmung „das FBZ zieht **vorübergehend** in das neue Dialogforum-Beratungszentrum in Schönefeld ein“. Einstimmig beschließen die Abgeordneten diesen Antrag.

Herr Ertl möchte die Sitzung verlassen. **Herr Habermann** stellt fest, dass dann die Beschlussfähigkeit nicht mehr gegeben ist. Wichtig wären aber noch, die TOP 8 und 9 zu behandeln. Deshalb nimmt Herr Ertl weiterhin an der Sitzung teil.

TOP 8

Antrag des Abg. Christoph Schulze und von sechs Abgeordneten zu Tempo-30 und Nachtfahrverbot für LkW auf der L 744 - Ortsdurchfahrt Kallinchen/ Schöneiche (4-1583/13-KT)

Herr Habermann informiert über eine Unterschriftsliste mit 163 Unterschriften der Gemeinde. Hier ist alles formuliert, von maroden Straßen bis Lärmbelastung. Er bittet Herrn Grosenick als zuständigen Amtsleiter um Stellungnahme.

Herr Grosenick bedankt sich für die Möglichkeit hier Stellung zu nehmen. Für die Kreistags-sitzung gab es eine Stellungnahme zum Antrag. Eine erste Vorprüfung waren Fragen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, des Schutzes der Anwohner der L 744 in den Ortslagen vor Lärm und Abgas und hinsichtlich der Beeinträchtigung des Eigentums durch Erschütterungen, die vom Straßenverkehr herrühren. Die hier im Antrag insbesondere bei Kallinchen geäußerten Punkte haben ihn überrascht, weil es bisher zu dieser Straße keinerlei Informationen gab. An Hand der StVO wurden diese Punkte geprüft. Innerhalb der Prüfung kam er zu folgendem Ergebnis: Weder aus Gründen der Sicherheit noch der Ordnung ist der Verkehr auf der L 744 in der OD beeinträchtigt. Der § 45 schützt die Verkehrsteilnehmer. Angesichts der Verkehrsbelastung auf dieser Straße, die unterdurchschnittlich niedrig ist, und in Auswertung des Unfallgeschehens bei der Besichtigung des Streckenverlaufes wurde keinerlei Einschränkung in der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs festgestellt, die dann in einer 2. Stufe zur Prüfung von Maßnahmen geführt hätten. Die Prüfung erstreckte sich auch auf die Frage, ob die Anwohner in der OD durch vom Straßenverkehr herrührenden Lärm so stark beeinträchtigt sind, dass sie einen Schutzanspruch haben.

Zur Beurteilung der Frage, ob eine Belastung vorliegt, die jenseits dessen liegt, was ortsüblich hinzunehmen ist, wurde zunächst beim zuständigen Träger für die Straßenbaulast, dem Landesbetrieb für Straßenwesen, eine lärmtechnische Untersuchung veranlasst. Diese hat gezeigt, dass die Grenzwerte, die aus der Richtlinie für Straßenlärm an Straßen, die der Bund gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO als Beurteilung und als Entscheidungshilfe gelten lässt, dort nicht überschritten werden. Die Grenzwerte für Kern- und Dorfgebiete liegen zwischen 72 db /Tag bzw. 62 db/Nacht. Dabei wurde festgestellt, dass diese Grenzwerte, die der Normgeber formuliert, keine gesundheitliche Beeinträchtigung bedeuten. Die 3. Prüfung war die Fragestellung, ob durch Erschütterungen eine Beeinträchtigung des Eigentums stattfindet. Denn auch der § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 5 besagt das zwar nicht

ausdrücklich, aber er will in seiner Norm das Eigentum von Anwohnern schützen. Dafür gab es gegenwärtig keine Anhaltspunkte. Das würde voraussetzen, dass Anwohner einen ansprechenden Anspruch geltend machen und erklären, sie haben Schäden am Gebäude, die vermutlich durch den Straßenverkehr herrühren. Im Rahmen einer Prüfung ist dann festzustellen, ob es einen ursächlichen Zusammenhang gibt, dann sind weitere Schritte zu prüfen. Bisher gab es zu dieser Straße aber keinerlei Probleme, so dass hierzu keine Aussage getroffen werden kann. Nicht relevant ist die im Antrag formulierte Aussage zum Verkehr zur Abfallverbrennungsanlage Schöneiche durch die Märkische Entsorgungsanlagen Betriebsgesellschaft mbH (MEAB). Nachfragen bei Busunternehmen, die eine Buslinie in Kallinchen betreiben, haben gezeigt, dass dort sogar mit mehrachsigen Fahrzeugen und Schlenkis gefahren wird. Die Geschäftsführerin des Busunternehmens Hase aus Zossen habe auch keinerlei Informationen, dass der Zustand der Straße in Kallinchen den Busverkehr beeinträchtigen würde. Deswegen überrascht dieser Antrag sehr. Durch die StVO ist auch nicht gedeckt, wenn eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bzw. ein LKW-Verbot eingerichtet würde. Beim LKW-Verkehr ist der Linienverkehr zuzulassen, der Versorgungsverkehr, der Anliegerverkehr und der Verkehr zur MEAB in Schöneiche. Dieser wird hauptsächlich über Mittenwalde und Gallun geführt und spielt in der Ortslage keine Rolle. Damit bleibt letztendlich die Frage, welcher Verkehr auszuschließen ist.

Herr Hubrig hat nichts gegen die Einrichtung einer 30er Zone in Bereichen, wo es um Kindersicherheit geht. Kann diese Regelung bei einigen Straßen nicht nachvollziehen und lehnt diesen Antrag ab.

Herrn Ertl interessiert, zu welchen Zeiten dort Verkehrszählungen und Messungen gemacht wurden?

Frau Hinze erläutert, dass für die Berechnungen Zahlen der Verkehrsstärkenkarte von 2010 zugrunde gelegt wurden. Konkreten Zählungen seitens des Landesbetriebes Straßenwesen wurden nicht durchgeführt, sondern die vorhandenen Zählraten von den Dauerzählstellen genutzt.

Herr Ertl kann das nicht nachvollziehen. Der Antrag der Einwohner ist neu, die Berechnungen sind von 2010. Die Abgeordneten sollen sich nicht grundlos für eine entsprechende Wohnqualität einsetzen.

Frau Hinze erklärt, bei einer Messung der Verkehrsstärke von 1108 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden ist nicht davon auszugehen, plötzlich eine Verkehrsstärke von 5000 Fahrzeuge zu haben, um dann von einer erheblichen Lärmbelastung der Bevölkerung auszugehen.

Herr Grosenick bezieht sich auf die 16. BImSchV die besagt, dass Lärmerhöhungen um etwa 3 dB (wissenschaftlich belegt) durch den Menschen wahrnehmbar sind. Eine Erhöhung um 3 dBA Lärmbelastung (Erhöhung der hier festgestellten Werte) würde bedeuten, es müsste mindestens eine Verdopplung der Verkehrsbelastung erfolgen. Wenn es 2010 an einer Dauermessstelle in Kallinchen eine Verkehrsbelastung von 1108 Fahrzeuge/Tag gab, mit Schwerlastanteil von 7 % bzw. 82 Fahrzeugen, würde man bei einer Verdopplung auf über 2200 Fahrzeuge/Tag kommen. Angesichts der Entwicklung und Bedeutung der L 744 im Bereich der OD ist das nicht anzunehmen. Auch ist nicht erkennbar, warum oder welche Gründe dazu führen sollten, dass hier eine Verdopplung der Verkehrsbelastung eintritt.

Herr Ertl meint, das sind jetzt Annahmen und Vermutungen und fragt, wer mit den Bürgern im Vorfeld dazu das Gespräch gesucht hat?

Herr Grosenick äußert, diese Problematik sei ihm mit diesem Antrag erst bekannt geworden. Für ihn sei diese Situation kein besonderer Fall. Bekannt ist, dass Land oder Straßenbaulastträger allgemein nicht mehr leistungsfähig genug sind, um die Straßen entsprechend auszubauen. Auch liegt noch ein 2. Antrag zur L 792 in Mahlow vor. Er kann nur im Rahmen seiner Möglichkeiten nach der StVO § 45 versuchen, die Probleme zu klären. Bei Fragen des Lärmschutzes von Anwohnern von Straßen genauso wie dem Schutz des Eigentums vor Beeinträchtigung durch den Straßenverkehr ist für den Einzelnen der Anspruch zu prüfen, ob hier Maßnahmen erforderlich sind. Er kann keine Defizite im Straßenbau kompensieren, das ist nicht Aufgabe der StVO. Er kann das tun, wenn Gefährdungslagen vorliegen, die die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beeinträchtigen. Bisher haben sich jedoch keine Bürger an ihn gewandt. Im Fall von Kallinchen würde das auch nicht zum Ergebnis führen, weil nicht erkennbar ist, über welchen Weg. Er könne sich nur darauf berufen, was der Ordnungsgeber ihm mitteilt. Er verstehe die Anwohner, dass sie den Wunsch haben, dass die Straße durch den Straßenbaulastträger erneuert wird. Er sei der falsche Ansprechpartner und muss an den Landesbetrieb verweisen, sei aber gern bereit, mit den Anwohnern zu sprechen.

Herr Ertl meint, das Problem, wie eben geschildert, sei seit längerem existent. Wenn die entsprechenden Verkehrswege seit über 15 Jahren nicht instand gehalten wurden, wofür das Land Brandenburg zuständig ist, dann müssen wir in dieser Runde doch eine Lösung finden.

Da weitere Fragen nicht erfolgen, stellt **Herr Habermann** die Beschlussvorlage zur Abstimmung.

Jastimmen: 2

Gegenstimmen: 2

Enthaltung: 1

Damit ist dieser Beschluss durch diesen Ausschuss nicht bestätigt.

TOP 9

Antrag des Abg. Christoph Schulze und von fünf Abgeordneten zu Tempo 30 und Nachtfahrverbot für LkW auf der L 792 - Blankenfelde-Mahlow, innerorts (4-1616/13-KT)

Herr Habermann äußert sich in diesem Fall über eine völlig andere Situation, obwohl in der Begründung ein Satz zu streichen wäre: „...zwischen den geschlossenen Ortschaften ist die Straße asphaltiert.“ Das stimmt nicht, aber die Situation ist eine völlig andere und zwar besteht hier eine akute Verkehrsgefährdung. Hier sind Rillen bis teilweise 30 cm vorhanden, die Straße müsste im Winter bei Glatteis für Motorradfahrer gesperrt werden. Diese Rillen sind teilweise mit Asphalt ausgefüllt. Entscheidend ist eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer.

Dem stimmt **Herr Wolny** zu. Er habe diesen Zustand der Straße über Jahre angemahnt. Wenn das Ausbauprogramm des Landesbetriebes Erfolg hätte, wäre die Straße heute ausgebaut. Er fragt, wie lange dieser gefährliche und provisorische Zustand noch so bleiben muss. Die Verkehrszählungen, – auf der Basis von 2010 – bringen uns aber in die Situation, dass wir auch eine Zunahme des Verkehrs haben. Es werden in diesem Bereich noch weitere Bauten entstehen, z. B. ein Großmarkt unmittelbar am Berliner Damm in Mahlow. Dieser Großmarkt zieht natürlich wieder Verkehr nach sich. Er verweist darauf, dass in Berlin ein solcher Straßenzustand herabgestuft wird. Dazu gehört die Einrichtung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW, so wie in Dahlewitz an der

Bahnhofstraße. Diese Herabstufung ist in Kraft getreten, seit man eine Petition im Landtag eingereicht hatte.

Herr Gärtner bemerkt dazu, ihn habe dieses Thema L 792 in diesem Jahr mehrfach beschäftigt und bestätigt diesen katastrophalen Zustand der Straße. Er versteht bei diesem Antrag nicht, „inzwischen wurde das Straßenbauprojekt vom Verkehrsministerium in das „grüne Netz“ heruntergestuft, so dass keine Aussicht auf baldige Sanierung der Straße besteht.“ Dieser Sachverhalt ist falsch.

Es gibt ja einen Planfeststellungsbeschluss wirft **Herr Habermann** ein.

Herr Gärtner meint, es gibt auch schon konkrete Planungen. Die Sanierung erfolgt abschnittsweise, deshalb versteht er die Begründung im Antrag nicht.

Herr Habermann ergänzt, der Beschlussvorschlag besteht nur aus diesen Tempo 30-Regelungen und Fahrverbot. In der Erläuterung ist einiges falsch, z. B. „Zwischen den geschlossenen Ortschaften ist die Straße asphaltiert, innerorts ist sie hingegen in uraltem beschädigtem Zustand.“ Der 1. Abschnitt des Planfeststellungsverfahrens ist grundsaniert. Insofern trifft die Begründung nicht ganz zu, wir beschließen nicht die Begründung sondern die beiden Punkte.

Herr Grosenick als Leiter der kreislichen Verkehrsunfallkommission äußert, er habe schon große Sorge um Straßen, die so aussehen wie die L 792. Das ist, wie im Antrag dargestellt, ein Problem der Verkehrssicherheit. Für die Schlaglöcher und die sich daraus ergebenden Gefährdungen für die Benutzer der Straße ist der Straßenbaulastträger zuständig. Nach § 9 Brandenburgisches Straßengesetz Abs. 2 hat er die Straße gemäß seiner Leistungsfähigkeit in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

Herr Habermann bemerkt, diese Straße hat keine Schlaglöcher, sondern durchgehende Rillen.

Herr Grosenick erklärt, Aufgabe des Straßenbaulastträgers im Rahmen seiner Verkehrssicherungspflicht ist, für den Zustand der Straße zu sorgen und ob sie für den öffentlichen Verkehr gebrauchsfähig ist. Wenn die Straße auf Grund des Zustandes durch den Straßenbaulastträger noch nicht gesperrt wurde, dann ist sie für den Verkehrsteilnehmer im Rahmen seines Zustandes gebrauchsfähig. Das Problem ist die StVO, im § 3 steht: „Jeder Verkehrsteilnehmer hat seine Fahrgeschwindigkeit den Straßen und Sichtverhältnissen und seinen Fähigkeiten usw. anzupassen.“ Das ist oberste Regel und diese Regel kann und muss jeder Verkehrsteilnehmer auf der L 792 beachten. Im Jahr 2012 wurden auf dieser Strecke 20 Unfälle analysiert. Diese Unfälle waren aber keine Unfälle, die durch Geschwindigkeit oder Fahrbahnverhältnisse entstanden sind, sondern sie ereigneten sich im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen, wenn der vorausfahrende Verkehr nicht beachtet wird u. ä. Hinsichtlich der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs, aus der Streckenführung und aus sonstigen Verhältnissen auf dieser Straße gibt es keinen Anhaltspunkt, der die Sicherheit des Verkehrs gefährdet erscheinen lässt. Ein klares Indiz wäre das Unfallgeschehen und das gibt es nicht her. Wenn die Verkehrsteilnehmer ihre Geschwindigkeit den Straßenverhältnissen anpassen, sehe er keinen Grund dort einzuschreiten. Herr Wolny hatte in einer Anfrage schon im Jahr 2010 die Frage gestellt, inwieweit Tempo 30 auf der L 792 in der Ortslage angeordnet werden könnte. Damals wurde deutlich, dass das nicht geht. Die Zielrichtung ist, die Kraftfahrer eigenverantwortlich entscheiden zu lassen, wie schnell sie fahren. Ein 2. Punkt im Antrag war die Fragestellung, inwiefern der LKW-Verkehr herausgenommen werden kann. Auch das wurde untersucht und festgestellt, dass der LKW-Verkehr

schwerpunktmäßig nicht Durchgangsverkehr ist. Wenn er das sein sollte, würde es der Funktion der Straße entsprechen, denn von dieser Straße werden noch Versorgungseinrichtungen oder Hauptlinien im Ort erreicht, es gibt keine Ausweichmöglichkeiten. Zu befürchten ist, dass er in die angrenzenden Tempo 30-Zonen, die sich von der L 792 in der Ortslage links und rechts befinden, verdrängt wird. Das kann auch nicht Ziel und Zweck sein. Der Landesbetrieb wurde aufgefordert darzulegen, wie der Zustand der Straße verbessert werden kann, indem man den Schwerlastverkehr herausnimmt. Das Ergebnis liegt bisher nicht vor.

Herr Habermann fragt nach, wenn ich auf einer Straße nicht schneller als 40 km/h fahre, weil ich nicht schneller fahren kann, warum steht dort ein Schild 60 km/h?

Herr Grosenick: die Schilder 60 km/h wurden durch das A 36 im Vorfeld der gesamte Beschilderung entlang der Straße im Außenbereich angesehen. 60 km/h bedeutet nach der StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Wenn außerorts Regelgeschwindigkeiten von 100 km/h gelten, wurden aus Gründen der Verkehrssicherheit und sonstiger Verhältnisse außerorts die Geschwindigkeiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angepasst, was nicht bedeutet, man muss 60 km/h fahren. Nach der Beurteilung von Straßenverkehrsbehörde und Straßenbaulastträger über den Zustand der Straßen hält man als Obergrenze für die Geschwindigkeit 60 km/h zuzüglich eines Überholverbotes für Kfz für eine geeignete Maßnahme der Sicherheit. Welche Geschwindigkeit jeder nach seinen Fähigkeiten, Fahrzeug, Straßenzustand tatsächlich fährt und sich zutraut, ist eigenständige Verantwortung jedes Verkehrsteilnehmers. Hier verweist er wieder auf § 3 der StVO. Die Geschwindigkeit ist den Straßenverhältnissen anzupassen.

Nicht einverstanden sei man mit dem Zustand der Straße. Gegenüber dem Landesbetrieb habe er das als Vorsitzender der Unfallkommission in den Beratungen immer wieder deutlich gemacht. Der Ordnungsgeber fordert von allen Verkehrsteilnehmern die Einhaltung der Regeln der StVO. Nur wenn sie eine Gefahrenstelle nicht erkennen können, muss durch geeignete Maßnahmen darauf hingewiesen werden, was hier getan wurde. Gerne sei er bereit, dies dem MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft) deutlich zu machen.

Herrn Barthel bewegt Folgendes. Was passiert, wenn wie hier begründet, es keine rechtliche Grundlage für diesen Beschluss gibt? Es werden Beschlüsse gefasst, die keine rechtliche Grundlage haben. Diese im Auftrag der Landrätin zu kassieren, wäre die Konsequenz. Warum werden Beschlüsse gefasst, wenn sie keine Wirksamkeit haben? Er erwartet neben der Begründung, dass darauf hingewiesen wird, dass dieser Beschluss der gültigen Rechtslage widerspricht. Besser wäre, einen Beschluss des Kreistages zu fassen, dass wir mit den zur Verfügung stehenden Mitteln des Landes für die Entwicklung der Infrastruktur nicht einverstanden sind.

Herr Grosenick äußert, dass das Straßenverkehrsamt in dieser Angelegenheit nicht der Weisung des Kreistages unterliegt, dass sei den Antragstellern bewusst.

Herr Wolny meint, wenn es um die Zuständigkeit des Landesbetriebes und des Ministeriums geht, sollte man die Dinge auch entsprechend anmahnen. Natürlich ist das Straßenverkehrsamt auch für die Kommunen da. Hinsichtlich der Verkehrssituation auf dem Berliner Damm ergeben sich auch immer wieder dieselben Dinge. Ein Punkt ist der Durchgangsverkehr für LKW. Auch Fahrzeuge der Berliner Stadtreinigung fahren über Kallinchen, um zur Deponie nach Wünsdorf zu gelangen. Die wurden bei der Verkehrszählung eventuell nicht mal berücksichtigt. Er bittet Herrn Grosenick, sich diesbezüglich nochmals an den Landesbetrieb zu wenden.

Herr Grosenick möchte das auch gerne tun und unterbreitet folgenden Vorschlag: In einem gemeinsamen Antrag des Landkreises gegenüber dem Landesbetrieb und dem MIL sollten beide Anträge noch mal dargestellt und die Dringlichkeit deutlich gemacht werden. Oberstes Gebot ist die Verkehrssicherheit der Straßen und die unzufriedene Situation bei der L 792. Es ist deutlich zu machen, dass Verzögerungen nicht mehr toleriert werden.

Herr Habermann stellt die Beschlussvorlage zur Abstimmung.

2 Jastimmen

2 Gegenstimmen

1 Enthaltung

Damit ist dieser Beschluss durch diesen Ausschuss **nicht** bestätigt.

Herr Habermann dankt Herrn Grosenick für seine Ausführungen.

Herr Ertl verlässt die Sitzung.

TOP 4

Regionalplan 2020 - Stand des Verfahrens - Problematik Windkraftsteuerung

Herr Habermann bedankt sich bei Herrn Knauer für die Teilnahme am Ausschuss und bittet um seinen Vortrag zum Regionalplan 2020.

Herr Knauer bedankt sich für die Einladung und die Möglichkeit, über den Verfahrensstand des Regionalplans zu berichten. Der Regionalplan ist nach den bisherigen Planungen vor-aussichtlich im Dezember 2015 rechtswirksam. Er erläutert, dass im Jahr 2015 die ersten ausgesprochenen Versagungen zu Windenergieanlagen außerhalb unserer Eignungsgebiete am Fristende sind. Das heißt, sollte es bis Dezember 2015 keinen rechtswirksamen Regionalplan geben, werden ausgesprochene Untersagungen raumbedeutsamer Maßnahmen hinfällig. Das betrifft zuerst Vorhaben im Amtsbereich Dahme/M. Vor der Rechtswirksamkeit sieht der Plan aber noch bestimmte andere Schritte vor. Dazu führt Herr Knauer aus, dass der nächste Schritt die Eröffnung des 2. Beteiligungsverfahrens ist, nachdem das erste im Sommer 2012 durchgeführt wurde. Dieser Plan wurde alle 3 Landkreise betreffend geändert, so dass deshalb nochmal voll zu beteiligen ist. Am 24. Oktober hat die Regionalversammlung beschlossen, diesen Entwurf in das Beteiligungsverfahren zu geben. Das Beteiligungsverfahren beginnt am 9. Dezember und dauert 2 Monate. Sofern in diesem 2. Beteiligungsverfahren keine wesentlichen neuen Aspekte zum Plan mitgeteilt werden, kann bis Jahresende 2014 der Satzungsbeschluss gefasst werden. Die anschließende Genehmigungsphase dauert eventuell ein Jahr. Insgesamt gab es 35136 Einzelanregungen, die aus 5200 Schreiben hervor gingen. Alle wurden registriert und mit einem Abwägungsvorschlag versehen. Im Kapitel Siedlung gibt es Änderungen im Planelement Vorzugsräume Siedlung in drei Kommunen des Kreises Teltow-Fläming. Die Vorzugsräume in Großbeeren, Blankenfelde-Mahlow und Wünsdorf werden vergrößert. Hier wurde die Siedlungsentwicklung nachgetragen, auf Wunsch betreffender Kommunen wurde auch etwas entfernt. Weiterhin gibt es den Plansatz 2.2.2 - Schwerpunkte der Grundversorgung. Neu hinzu kommt hier die Ortslage Wünsdorf. Sie verfügt über 12 von 14 erforderlichen Einrichtungen. Diese reichen von der Kita bis zum betreuten Altenpflegeheim, über eine Jugendbetreuung, Apotheke, Bank und Post. Weiterhin dazu gekommen ist der regional bedeutsame Gewerbestandort Eichspitze der Stadt Ludwigsfelde. Die Kriterien sind erfüllt. Es müssen 50 ha und ein Direktanschluss an das Straßennetz vorhanden sein. Darüber hinaus gibt es im Kapitel Freiraum Ergänzungen bei den Vorranggebieten Freiraum. In der Stadt Wünsdorf werden 38 ha Vorranggebiet zurückgenommen und zwar im Bereich des Wünsdorfer und Wolziger Sees. Hier soll nach Informationen der Stadt Zossen eine

Entwicklung stattfinden. Neu sind 829 ha der Saalowgrabenniederung von Nunsdorf bis zur LSG-Grenze der Notte-Niederung vor Zossen. Damit sind nicht nur die Freiraumfunktionen dokumentiert, sondern auch Wünsche nach zusätzlichen Windeignungsgebieten abgewehrt. Im Weiteren gibt es das Planelement empfindliche Teilräume der regionalen Landschaftseinheiten. Der Landkreis Teltow-Fläming ist nicht von Änderungen betroffen. Jedoch gibt es Aktivitäten, den empfindlichen Teilraum der regionalen Landschaftseinheiten im Bereich der Kummersdorfer Heide zurückzunehmen und dort Windenergienutzung zu ermöglichen, das erfolgt jedoch nicht.

Zum Antrag in der Regionalversammlung, man solle in diesen empfindlichen Teilräumen der Grundlagenforschung dienende Vorhaben zulassen, erklärt Herr Knauer, dass diese dort nicht ausgeschlossen sind. Ausgeschlossen seien lediglich technogene Entstellungen, wie sie Windenergieanlagen mit sich bringen. Wer forschen möchte, kann in empfindlichen Teilräumen forschen, wenn er nicht technogen entstellt.

Schließlich verweist Herr Knauer auf vorgenommene Reduzierungen an Eignungsgebieten und erläutert diese kurz anhand der Auflistung in seiner Präsentation.

Eine neu formulierte Regelung, so Herr Knauer weiter, findet sich im Plansatz 3.2.1. Die dort enthaltenen neuen Planelemente (Potentialflächen für die Verlagerung von Anlagen) werden nicht durch die Regionale Planungsgemeinschaft umgesetzt, sondern durch die Kommunen mit ihren eigenen Planungsinstrumenten nach dem Baugesetzbuch. Diese Potentialflächen gibt es im Landkreis im Gebiet Altes Lager, in der Sernower Heide und im Illmersdorfer Holz. Eine weitere neue Potentialfläche gibt es im Eignungsgebiet 24 a auf Gemeindegebiet Niedergörsdorf, weil dort im Bereich Danna auch etwa 22 Anlagen außerhalb des Eignungsgebietes 29 stehen.

Mit dem Hinweis auf eine Veränderung im Vorranggebiet für die Gewinnung oberflächennaher Rohstoffe am Vorranggebiet Horstfelde schließt Herr Knauer seine Information über die Planänderungen zum Regionalplan ab.

Herr Habermann bedankt sich bei Herrn Knauer für die Ausführungen und erkundigt sich nach Fragen und Hinweisen.

Herr Barthel erkundigt sich unter Hinweis auf einen „Spiegel“-Artikel, ob es durch bisher nicht berücksichtigte funktechnische Anlagen sowohl der Flugsicherung als auch militärische, noch Eingriffe in die vorgelegte Planung geben wird. Zugleich erfragt er die Auswirkungen, die dieser Plan auf die bestehenden bzw. nicht rechtskräftigen FNP der Gemeinden und Städte hat, sowie die Größenordnung, das heißt die Anzahl der bisher versagten Windkraftanlagen.

Herr Knauer berichtet zum Thema Radar über 2 Fälle. Einer ist das militärische Radar. Nach Abstimmungen mit der Bundeswehr wurde nun ein Puffer von 500 m um die Truppenübungsplätze eingehalten. Jedoch wurde von der Bundeswehr mitgeteilt, das sei noch nicht zufriedenstellend.

Als Überraschung bezeichnete **Herr Knauer** die Information in der Zeitung zu den Radarrundfeuern. Aus dem Beteiligungsverfahren, der Bund also mit dem BMV und die Oberste Luftfahrtbehörde des Landes waren beteiligt, ergab sich ein derartiges nicht. Jetzt besteht die Annahme, dass diese Radarrundfeuer, eins steht in Glasdorf bei Baruth/M, ähnlich wie beim Militär, gestört würden. Nun müsse man sehen, was im Genehmigungsverfahren herauskommt. Das werden wir von der Deutschen Flugsicherung im kommenden Beteiligungsverfahren erfahren. Dann könne man abwägen, vorher nicht. Die Flächennutzungspläne werden sehr unterschiedlich bearbeitet im Hinblick auf die Eignungsgebiete. Teils sind sie deckungsgleich, teils leicht abweichend. Wieder andere regeln die Windkraftnutzung ganz anders. Es kann sein, dass ein Flächennutzungsplan einer Gemeinde XY im Kreis Z genehmigt wird, bevor der Regionalplan fertig ist. Daran können wir nichts ändern. Die Genehmigungsbehörde des LKTF ist in Kontakt mit uns. Es gibt einen

rechtskräftigen Flächennutzungsplan, mit Konzentrationszonen und einen später wirksamen rechtskräftigen Regionalplan mit anderen Konzentrationszonen. Gesetzlich geregelt ist die Anpassungspflicht der Kommunen an die höherrangige Planung.

Zu den Versagungen teilt Herr Knauer mit, dass es sich bislang um drei abgeschlossene Versagungsfälle zwischen 4 und 8 Anlagen handelt. Gleichzeitig deutet er an, dass mit einer in den Koalitionsverhandlungen avisierten EEG-Änderung das Thema weiter an Brisanz zunehmen wird.

Herr Rex bittet um Auskunft, warum die Auslegungszeit ausgerechnet in die Weihnachtszeit fällt?

Herr Knauer verweist auf den engen Zeitplan. Wenn der Satzungsbeschluss im Herbst 2014 stehen soll, kommt es auf jede Woche an. Aber durch das Internet sei der Bürger jederzeit in der Lage, sich zu informieren. Das beweisen 35000 Einzelanregungen im ersten Beteiligungsverfahren.

Herr Barthel fragt an, ob die Daten aus dem Internet auf der Seite der Regionalen Planungsgemeinschaft identisch sind mit den Daten der Auslegung?

Herr Knauer teilt mit, dass mit Beginn der Auslegung die gleichen Unterlagen im Internet veröffentlicht werden.

Gegenüber den bereits vorab zur Information eingestellten Unterlagen wird es allerdings eine Nachbesserung der Begründung zum Planelement empfindliche Teilräume der regionalen Landschaftseinheiten geben. Die Karte ist eine Festlegungskarte, an der ändert sich nichts.

Auf Nachfrage von **Herrn Barthel** teilt **Herr Knauer** mit, dass die amtlichen Bekanntmachungen, die vorbereitet sind, nach der Regionalversammlung erfolgen werden.

Schließlich bittet **Herr Barthel** um Prüfung einer Bekanntmachung zusätzlich in der Tagespresse. Ihm gehe es um die Transparenz und darum, alle Möglichkeiten zu nutzen, dass die Leute sich damit beschäftigen.

Herr Knauer sagt eine Abstimmung mit dem Vorsitzenden der Planungsgemeinschaft über die Herausgabe einer Pressemitteilung zu. Jedoch sei an der Resonanz zu ersehen, dass es alle gefunden haben.

Herr Habermann: da keine weiteren Fragen erfolgen, dankt er Herrn Knauer und wünscht ihm einen guten Heimweg. Weiter geht es dann in der TO, wie vorgesehen.

TOP 2 **Einwohnerfragestunde**

Anfragen werden nicht gestellt.

TOP 3 **Einwendungen gegen die Niederschrift der Sitzung vom 01.10.2013**

Es liegen keine Einwendungen gegen die Niederschrift vor. Sie gilt damit als genehmigt.

TOP 5 **Anfragen der Abgeordneten**

Herr Rex richtet an die Verwaltung folgende Anfragen:

1. Aus der Presse ist ihm bekannt, dass am Oberstufenzentrum in Ludwigsfelde tagelang Wärmeprobleme bestanden. Herr Rex möchte daher wissen, ob irgendwelche Wartungsausfälle oder evtl. nicht zur Verfügung stehende finanzielle Mittel aufgrund des nicht bestätigten Haushaltes der Grund dafür sind.
2. Seit Mitte Oktober gibt es die 2. Verordnung zur Änderung der Energieeinsparverordnung (EnEV), die von der Bundesregierung beschlossen wurde. Herr Rex möchte wissen, welche Haushaltsmittel oder Ähnliches in Anlehnung an diese Verordnung bei den kreislichen Objekten zu erwarten sind? Er erwartet hier keine sofortige Antwort, sondern das ist seinerseits als Prognose gedacht, um Haushaltsmittel im nächsten Jahr zu sichern.
3. Im Zuge der Koalitionsgespräche wird immer wieder publiziert, dass es einen erheblichen Rückstau bei der Instandsetzung bzw. Investition von Straßenbaumaßnahmen gibt. Aus seiner Sicht wäre es interessant, wenn man eine Aufstellung bekommen könnte, wie sich diese Problematik hier im Kreis darstellt, sowohl für Kreisstraßen als auch für Landesstraßen.

Herr Habermann schlägt vor, die Fragen schriftlich beantworten zu lassen. **Herr Gärtner** stimmt dem zu und bedauert die Frage 1 nicht sofort beantworten zu können, da Herr Weiher leider erkrankt ist. Die Antwort wird aber dem Protokoll zu dieser Sitzung beigefügt.

TOP 6

Mitteilungen der Verwaltung

Herr Gärtner spricht zwei Punkte an, zum einen den Bau eines Radweges über die B 101 entlang der Straße L 795 zwischen Thyrow und Siethen. Dieses Thema war auch Gegenstand eines Gespräches zwischen der Landrätin, Frau Wehlan, und Frau Staatssekretärin Schneider. Die DEGES beabsichtigt, im kommenden Jahr die Ausschreibung vorzunehmen, so dass davon auszugehen ist, im Laufe des Jahres 2014 mit dieser Maßnahme zu beginnen. Im Vorfeld sind dazu noch die Gespräche mit den Gemeinden zu führen. Bekannt ist, dass sowohl die Stadtverordnetenversammlung Ludwigsfelde und Trebbin beschlossen haben, sich mit jeweils 25 % daran zu beteiligen.

2. Thema im letzten Ausschuss war u. a., die OU Trebbin, Verbindung B 246/B 101, noch in den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufzunehmen. Frau Wehlan hatte noch als Vorsitzende des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft das Gespräch in dieser Angelegenheit mit Herrn Minister Vogelsänger gesucht, was leider zu keinem Ergebnis führte. Der Vorschlag von Herrn Rex war, dazu eine Petition vorzubereiten. Dies habe er auch der Staatssekretärin angekündigt.

TOP 10

Flughafen BER

TOP 10.1

Maßnahmen zum aktiven Schallschutz am BER

Herr Habermann informiert, dass das Thema Maßnahmen zum aktiven Schallschutz heute nicht beraten werden kann, da der Ausschuss nicht mehr beschlussfähig ist. Er bittet die

Abgeordneten, Hinweise und Ergänzungen an Herrn Gärtner zu richten. Dieser Tagesordnungspunkt wird erneut auf die nächste Tagesordnung gesetzt.

TOP 10.3

Tätigkeit und Kosten des Flughafenberatungszentrums (4-1654/13-IV)

Herr Gärtner äußert sich kurz zur Informationsvorlage, die er in den letzten Kreistag eingebracht hat. Die Vorlage dazu wurde bereits im September verschickt. Im Kreistag wurde dann beschlossen, die Vorlage an diesen Ausschuss zu verweisen. Für Nachfragen dazu steht er gern zur Verfügung. Es wurden jedoch keine Anfragen gestellt.

Sonstiges

Unter diesem TOP äußert sich **Herr Gärtner** zu nachfolgender Problematik: Es geht um Stellungnahmen zu den Darstellungen von Konzentrationszonen für die Nutzung von Windenergie in wirksamen Flächennutzungsplänen im Rahmen der Verfahren nach dem BImSchG. Zur heutigen Sitzung wurde deshalb Herr Jurtzik, Amtsleiter Untere Bauaufsichtsbehörde, eingeladen. Besagter Thematik ging u. a. auch ein Gespräch mit dem Bürgermeister der Gemeinde Niederer Fläming, Herrn Kaluza, voraus. Im Hinblick auf die Flächennutzungsplanungen der Gemeinden wurde dabei auch der Hoffnung Ausdruck verliehen, dass die Wirksamkeit des Regionalplanes in naher Zukunft eintreten möge.

Gegenstand der gegenwärtigen Probleme sind die Stellungnahmen, die vom Kreisentwicklungsamt und der Unteren Bauaufsicht zu den eingangs erwähnten Verfahren erstellt wurden. Einige der in diesem Rahmen zu beurteilenden Flächennutzungspläne wurden bereits zwischen 2004 und 2005 wirksam, die damit einen gewissen Zeithorizont einnehmen. Gewöhnlich beschreiben Flächennutzungspläne einen Entwicklungszeitraum von 10 bis 15 Jahren. Während das Kreisentwicklungsamt in seinen Stellungnahmen die Sachstände der Planungen dargelegt, beruft sich die Untere Bauaufsicht im Rahmen der bauplanungsrechtlichen Bewertung der Vorhaben hinsichtlich der Anwendbarkeit des Flächennutzungsplanes auf aktuelle Rechtsprechungen. Die so entstandenen vermeintlich gegenteiligen Positionierungen führten zu Beschwerden und auch Nachfragen der verfahrensführenden Landesbehörde.

Herr Gärtner führt aus, dass die über die Flächennutzungspläne bestehenden Regelungen nicht mehr geeignet sind, um bestimmte Ergebnisse zu erzielen, in dem vorliegenden Fall den Ausschluss von Windkraft. Zudem erfüllt der in Aufstellung befindliche Entwurf des Regionalplans Havelland-Fläming 2020 noch nicht die gewünschte Steuerungswirkung. Intern wurde sich deshalb dahingehend verständigt, dass das Kreisentwicklungsamt künftig seine Stellungnahmen mit den maßgeblichen Tatsachen und Sachständen zu den Planungen der Unteren Bauaufsicht zuleitet, da diese die Behörde ist, die die maßgebliche Stellungnahme abgibt. Die Positionierung des Kreisentwicklungsamtes wird dann bei der bauplanungsrechtlichen Bewertung entsprechend berücksichtigt.

Herr Gärtner bekräftigt die Bedeutung der Flächennutzungspläne bezüglich ihrer Steuerungswirkung zur Windkraftnutzung. Dies gewinne umso mehr an Gewicht, weil bislang ungewiss ist, wann der Regionalplan in Wirksamkeit erwächst. **Herr Knauer** verweist auf die Möglichkeit der vorläufigen Untersagung, die 2015 endet. Für die Gemeinden wäre es also wichtig, dass die Flächennutzungspläne bis dahin den Anforderungen des Bundesverwaltungsgerichts genügen.

Seitens des Landkreises besteht das Angebot, die Gemeinden, die mit der Problematik der Windkraftnutzung zu tun haben, einzuladen, um gemeinsam mit dem Kreisentwicklungsamt und der Unteren Bauaufsichtsbehörde die Probleme zu besprechen, die die Pläne

genehmigungsfähig und rechtssicher machen. Dazu wird in den nächsten Wochen eine Einladung an die betreffenden Gemeinden gehen.

Herr Jurtzik sieht das Problem so, dass man zunächst verschiedene Verfahrensstadien der Planung unterscheiden muss. Der Regionalplan ist Bestandteil der Landesplanung. Wenn die Gemeinden verbindliche Regelungen erlassen wollen, gibt es dafür die verschiedenen Instrumente der Bauleitplanung (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan), wofür Herr Neumann für deren Genehmigung zuständig ist. Die Bauaufsicht hat mit dem allgemeinen Vollzug zu tun. Und hier tauchen die Probleme auf. Die Genehmigungsverfahren für Windkraftanlagen werden beim Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) durchgeführt. Als Behörde werden wir beteiligt. Die Bauaufsicht spielt hierbei eine besondere Rolle, weil die Baugenehmigung in der immissionsrechtlichen Genehmigung transportiert wird. Bestandteil der bauaufsichtlichen Prüfung ist die Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Zulässigkeit des jeweils beantragten Vorhabens. Insofern ist bedeutsam, dass seit längerer Zeit schon auf den FNP im Hinblick auf diese Dinge eine besondere Bedeutung zukommt. Im Allgemeinen ist der FNP ja lediglich ein vorbereitender Plan, der keine unmittelbare Wirkung hat, aber in diesem Fall schon, weil dort eben der Gesetzgeber seinerzeit nachdem die Privilegierung der Windkraftanlagen in das Baugesetzbuch eingefügt ist, gleichsam ein Korrektiv eröffnet hat für die Gemeinden, nämlich die Ausweisung von Eignungsgebieten und damit den Ausschluss von Windkraftanlagen außerhalb von festgesetzten Eignungsgebieten. Das Problem besteht darin, dass im Grundsatz Windkraftanlagen dem Außenbereich plangleich zugewiesen sind (§ 35 Abs. 1 BauGB). Sie sind also an diesen Standorten zulässig, wenn nicht öffentliche Belange entgegen stehen. Das heißt, wenn diese Regelungen in den kommunalen FNP nicht rechtswirksam sind, greift das übliche Prüfprogramm für Vorhaben im Außenbereich. Deshalb ist zu prüfen, ob tatsächlich diese Regelungen in den FNP diese Voraussetzungen erfüllen können, diese Wirkung zu erzeugen. An die Ausschlusswirkung sind von der Rechtsprechung hohe Anforderungen gestellt, weil natürlich die allgemeine Privilegierung durch diese Regelung wieder eingeschränkt wird. Führt die von einer Gemeinde geltend gemachte Ausschlusswirkung zur Ablehnung eines Antrags auf Genehmigung von Windkraftanlagen, können im verwaltungsgerichtlichen Verfahren Defizite im Planaufstellungsverfahren oder in der kommunalen Abwägung festgestellt werden, was dann zu dem Urteil führen kann, dass die Regelungen des FNP unwirksam sind, die gewünschte Wirkung also nicht mehr erzeugen können („Verwerfungskompetenz“). Diese Möglichkeit hat die Verwaltung nicht. Wir können keine Pläne verwerfen, aber wir müssen prüfen, ob diese Regelungen anzuwenden sind und wenn sie sich als rechtswidrig erweisen, dürfen wir sie nicht anwenden. Wir haben in diesem Verfahren noch die Besonderheit, dass nicht wir die Genehmigungsbehörde sind, sondern das LUGV. Wir müssen natürlich prüfen, wie die Pläne tatsächlich beschaffen sind im konkreten Fall und das bewerten, was vorliegt. Das ist nicht immer geeignet, diese Wirkung zu erzeugen, dann sind wir auch verpflichtet, das so zu benennen. Es ist auch nicht so, das will ich als Fußnote anfügen, dass das jetzt sowas wie eine politische Entscheidung wäre, dass man es so oder so machen kann, sondern es hat natürlich auch knallharte Folgen. Wir haben kürzlich eine Schadensersatzforderung von über 4,5 Mio auf den Tisch bekommen wegen zwei Windkraftanlagen, die vor Jahren, vor Übergang der Zuständigkeit an das LUGV, nicht genehmigt worden sind, weil wir seinerzeit auf den Bebauungsplan verwiesen haben, der das ausschloss. Es stellte sich im Nachhinein heraus, dass der Plan falsch bekannt gemacht wurde und deshalb unwirksam war. Also ergibt sich daraus folgerichtig, dass die Genehmigung hätte erteilt werden müssen und daraus resultiert die Schadenersatzforderung. Die Zulässigkeitsprüfung nach rechtlichen Kriterien ist also unabdingbar, „Gefälligkeitsstellungen“ sind nicht nur verboten, sondern auch gefährlich im Hinblick auf die denkbaren Folgen. Die Voraussetzung für die Rechtswirksamkeit der Regelungen müssen die Gemeinden selbst schaffen. Wenn sie das nicht getan haben, können wir nur reagieren und feststellen, dass es so, wie es auf dem

Papier steht, nicht ausreicht. Das mag im Einzelfall bedauerlich sein, wird dann auch entsprechend von den Bürgermeistern kritisiert, gelegentlich auch lautstark in der Öffentlichkeit, aber das ändert nichts an der Tatsache, dass es die Zuständigkeit der Gemeinden ist, die Voraussetzung für diesen Ausschluss zu schaffen und ich wiederhole mich: wenn diese Ausschlusswirkung nicht besteht, müssen wir das auch benennen.

In der anschließenden von **Herrn Habermann** eröffneten Diskussion wurden u. a. Fragen nach den auf die Gemeinden zukommenden Kosten aufgeworfen (Planungsleistungen, Haftungsansprüche, Schadenersatz usw.). Im Ergebnis des Meinungsaustauschs ist festzustellen, dass die finanziellen Auswirkungen hier nicht abschließend zu klären sind. Unabwendbar bleibt, dass die Kommunen aufgrund des ihnen aus dem Grundgesetz im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie zugewiesenen Rechts auf Planungshoheit in Eigenverantwortung stehen. Sie haben das Recht, die ihnen zur Verfügung stehenden Planungsinstrumente zur Steuerung ihrer städtebaulichen Entwicklung zu nutzen.

Mit dem Angebot der Verwaltung, Gespräche mit den Bürgermeistern der betreffenden Kommunen zu führen, beschließt **Herr Habermann** die Sitzung und wünscht einen guten Heimweg.

Luckenwalde, 13.12.2013

.....
Habermann

Vorsitzender

.....
Remus

Schriftführerin