

Landkreis Teltow-Fläming

Die Landrätin



Kreisverwaltung Teltow-Fläming • Am Nuthefließ 2 • 14943 Luckenwalde

Eisenbahn-Bundesamt
Sachbereich 1
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Dezernat IV
Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung /
SG Kreisentwicklung
Dienstgebäude: Zinnaer Straße 34

Auskunft: Frau Teubner
Zimmer: 2. OG, Raum 9
Telefon: 03371 608-4118
Telefax: 03371 608-9010
E-Mail: Michaela.Teubner@teltow-flaeming.de *
Datum: 25.04.2023
Aktenz.: 611 46.1-23

Ihr Geschäftszeichen: 51137-511ppa/060-2300#005

Planfeststellung für das Vorhaben „ABS Berlin – Dresden, Bahnübergangersatzmaßnahme km 33,820 (L 791) in der Stadt Zossen, Strecke 6135 Berlin Südkreuz – Elsterwerda sowie trassenferne landschaftspflegerische Ersatzmaßnahmen in den Städten Baruth/Mark, Ludwigfelde, Trebbin, Beelitz und der Gemeinde Am Mellensee

Der Beurteilung des Vorhabens lag die mit Datum vom 14.02.2023 eingereichten Planfeststellungsunterlagen (Stand: 16.01.2023) zu Grunde.

Der Auftraggeber zum geplanten Bauvorhaben ist die DB Netz AG, Infrastrukturprojekte Region Ost, Projekte Berlin - Dresden in Berlin.

Aus der Sicht des **Amtes für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung** wird die o. g. BÜ-Ersatzmaßnahme prinzipiell befürwortet. Der Ausbau der Strecke Berlin – Dresden für den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 200 km/h ist dringend erforderlich und sollte schnellstens realisiert werden.

Entsprechend den Planfeststellungsunterlagen ist die Baumaßnahme allerdings mit einer mindestens 30-monatigen Vollsperrung der L 791 zwischen km 3,940 bis 4,640 verbunden (Juli 2024 – 1. Quartal 2027). Damit ergeben sich langwierige und erhebliche Einschränkungen, insbesondere für den kommunalen ÖPNV und Schülerverkehr. Besonders betroffen sind die Anlieger innerhalb der Baustelle und am Johneweg, zu denen u. a. der Betriebshof von Herz-Reisen GmbH gehört, die Busverkehrsleistungen für den Landkreis Teltow-Fläming erbringt.

Arbeitsstellen sind so zu planen, dass Vollsperrungen grundsätzlich auf das für den Bauablauf zwingend erforderliche Mindestmaß zu reduzieren sind. Aus diesem Grund betrachtet der Landkreis Teltow-Fläming die 30-monatige Sperrzeit als unverhältnismäßig und mahnt an, diese zu überprüfen und zu reduzieren.

* Die genannte E-Mail Adresse dient nur zum Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur und/oder Verschlüsselung

Öffnungszeiten:
Montag und Dienstag 09:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 15:00 Uhr
Donnerstag 09:00 - 12:00 Uhr und 13:00 - 17:30 Uhr
Freitag 09:00 - 12:00 Uhr

Telefon: 03371 608-0
Telefax: 03371 608-9100
USt-IdNr.: DE162693698
Konto-Nr: 3633027598

Bankverbindung:
Mittelbrandenburgische Sparkasse in Potsdam
Gläubiger-ID: DE 87 LTF 000 002 134 52
BLZ: 160 500 00 BIC: WELADED1PMB
IBAN: DE86 1605 0000 3633 0275 98

Einzelne Beratungsdienste haben andere Öffnungszeiten. Diese erfahren Sie über die Telefonzentrale oder im Internet.
Sie können Ihr Anliegen nach Absprache mit dem Mitarbeiter auch Mo, Di, Mi, Do bis 19:00 Uhr und Fr bis 16:00 Uhr in der Kreisverwaltung erledigen.

Internet: <http://www.teltow-flaeming.de>

Zum o. g. Bauvorhaben ergeben sich bezüglich der Belange des ÖPNV folgende Forderungen:

1. Der beigelegte Entwurf zum Umleitungskonzept für den ÖPNV der SPV Spreeplan Verkehr GmbH ist als Arbeitsgrundlage durch die DB Netz AG zwingend anzuwenden. Eventuelle Abweichungen von den darin festgelegten Maßnahmen sind nur nach Zustimmung des Landkreises Teltow-Fläming möglich.

Zu den erforderlichen Bus-Wendemöglichkeiten in Saalow und Mellensee sind entsprechend des Konzeptes noch Abstimmungen mit der Kommune zur Umsetzung durchzuführen.

Für Rückfragen zum Entwurf des Umleitungskonzeptes des Landkreises Teltow-Fläming steht als Ansprechpartner Herr Wagner von der SPV Spreeplan Verkehr GmbH zur Verfügung.

2. Zwingende Voraussetzung für die gesamte Umleitungsführung ist die Fertigstellung der Bahnüberführung Zossen (B 246) mit Anbindung an die B 96/Kreisverkehr bis Juli 2024 (derzeit noch nicht vorhanden).
3. Ein erforderlicher zusätzlicher Shuttle kann durch die beiden betroffenen Verkehrsunternehmen Fa. Herz-Reisen GmbH und Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF mbH) ressourcenbedingt nicht erbracht werden. Dazu sind durch die DB Netz AG die zusätzlichen Verkehre auszusprechen.
4. Grundsätzlich sind die Kosten für alle erforderlichen zusätzlichen betrieblichen und investiven Maßnahmen durch den Vorhabenträger zu tragen.

Der Ausgleich der Mehraufwendungen für die beiden o. g. Verkehrsunternehmen erfolgt im Rahmen der bestehenden vertraglichen Beziehungen (Öffentlicher Dienstleistungsauftrag) über den Landkreis Teltow-Fläming und werden an den Vorhabenträger weiterberechnet.

5. Die Stellungnahme der Fa. Herz-Reisen GmbH ist dieser Stellungnahme als Anlage beigelegt und zu beachten.

Des Weiteren ergeben sich zu den eingereichten Planfeststellungsunterlagen die folgenden Hinweise und Anmerkungen:

a) Umleitungskonzept DB Netze (Unterlage 25.4)

Die Anfahrbarkeit für Kfz, Entsorgungsfahrzeuge, Feuerwehr und Rettungsfahrzeuge ist nicht während der gesamten Bauzeit sichergestellt. Auch wenn es sich hier lt. Erläuterungsbericht nur um wenige Ausnahmen von kurzer Dauer handelt, die erst mit der Detailablaufplanung bestimmt werden können, reicht es nicht, die betroffenen Anlieger „rechtzeitig“ vor Beginn der Arbeiten über die zu erwartenden Einschränkungen zu informieren und erst dann „Lösungsmöglichkeiten zur Minderung der Einschränkungen“ abzustimmen. Bereits im Rahmen der Planfeststellung müssen zumindest mögliche Maßnahmen benannt werden. Für die betroffenen Wohngrundstücke kann das der o. g. Ersatzwohnraum sein. Für die Fa. Herz-Reisen GmbH ist ggf. die temporäre Herstellung einer erreichbaren befestigten Fläche als Betriebshof mit Büro- und Sanitärcontainer denkbar.

Das Umleitungskonzept (Unterlage 25.4) kann, bis auf die Umleitung der Busverkehre, grundsätzlich nachvollzogen werden. Voraussetzung für das Umleitungskonzept ist allerdings dass die Umverlegung der B 246 inkl. Brückenneubau über die Gleise und Anschluss an die B 96 im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Zossen rechtzeitig fertig gestellt werden kann. Wie hier der aktuelle Planungsfortschritt und der Abstimmungsstand der beteiligten Akteure (Stadt Zossen, Landesbetrieb Straßenwesen und DB Netz AG) ist, ist nicht bekannt.

Die im Zusammenhang mit der Umleitung der Fußgänger und Radfahrer benannten Maßnahmen (Oberflächenertüchtigung, Beleuchtung, Absicherung Kanalufer mit Bauzäunen) sind eindeutig

zu benennen. Während im Umleitungskonzept (Unterlage 25.4) empfohlen wird, für die Straße Johneweg Unebenheiten zu beseitigen und Oberflächenbegradigungen durchzuführen und für den Weg am Nottekanal eine Absicherung mit Bauzäunen zur Kanalböschung und eine bauzeitliche Beleuchtung vorzusehen, wird im Erläuterungsbericht die Instandsetzung der Wegeoberflächen (Johneweg und Uferweg Am Nottekanal) und eine Gehwegbeleuchtung des Uferweges zwischen Johneweg und Bahnhofstraße benannt. Aus kreislicher Sicht ist eine Instandsetzung der Oberflächen des Johneweges und des Weges Am Nottehafen (bis zur befestigten Straße Am Nottehafen) ebenso erforderlich, wie eine Beleuchtung des Weges Am Nottehafen und die Sicherung der Uferböschung, da der Weg u. a. auch als Schulweg genutzt werden soll. Die erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen sollten konkret benannt werden. Sie sollten möglichst dauerhaft sein bzw. im Laufe der Sperrzeit regelmäßig geprüft und ggf. erneuert werden, damit der Weg seiner Funktion als Umleitungsstrecke für Fußgänger aber auch Radfahrer gerecht werden kann. Im Bereich der Eisenbahnunterführung, die gemäß Umleitungskonzept mit 2,40 m die Engstelle des Weges bildet, sollten Radfahrer eventuell absteigen. Gemeinsame Geh- und Radwege haben grundsätzlich ein Regelmindestmaß von 2,50 m.

Das Umleitungskonzept nutzt noch alte Verkehrsmengen von 2015. Mittlerweile liegen aktuelle Zählergebnisse vor (siehe unter Punkt c), die genutzt werden sollten. Die Umleitungsstrecken für den Kfz-Verkehr verlaufen ausschließlich auf Landes- und Bundesstraßen. Warum der Schwerlastverkehr die Umleitungsstrecke 1 über Wünsdorf nehmen soll und so in Richtung Norden auf der B 96 durch die ganze Stadt Zossen fahren muss, ist unklar und sollte erklärt werden. Ebenso erklärungsbedürftig ist, wie ein Richtungsverkehr eingerichtet werden kann und soll und warum Fahrten in Richtung Norden über die Umleitung 1 (über Wünsdorf) und Fahrten in Richtung Süden über Umleitung 2 (über Saalow) führen sollen. Bei Knotenpunkt 3 (der Umleitung 2) könnte die Vorfahrtsregel für die Zeit der Umleitung so geändert werden, dass die Umleitungsstrecke zur Hauptstraße wird.

Die im Umleitungskonzept (Unterlage 25.4) kurz ausgeführte Idee der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und Pkw/ÖPNV (Kapitel 2.3.3) lässt Fragen offen und findet sich im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) nicht wieder. Es ist damit unklar, ob diese Maßnahme planfestgestellt werden soll und wer sie umsetzen kann und soll. Wenn die Fläche verfügbar ist bzw. gemacht werden kann, könnte ein entsprechender Bedarf bei den Anwohnern des Johneparks durch die Stadt Zossen abgefragt werden, um zu entscheiden, ob diese Maßnahme umgesetzt werden soll oder nicht.

b) Radweg Berlin-Leipzig

Über die L 791 führt der überregionale Radweg Berlin-Leipzig (siehe Anlage). Insofern ist die touristische Nutzung für Radwanderer während der Bauphase zu gewährleisten.

Für den Radverkehr soll eine Umleitung über den Johneweg, den südlichen Uferweg am Nottekanal und „Am Nottehafen“ erfolgen. Eine kleinräumigere und sogleich touristisch attraktivere Umleitung für den Radweg Berlin-Leipzig (Durchgangsradsverkehr) ist auch über den nördlichen Uferweg am Nottekanal denkbar (siehe Anlage). Damit wäre eine Verbindung vom Oertelufer/An den Wulzen in Zossen bis zur Bahnhofsallee in Mellensee möglich. Die Entfernung beträgt ca. 4 km.

Über diesen Uferweg werden auch die Radrouten durch die Regionalparks „Zülowroute“ und „Wald- und Wiesenweg“ geführt. Des Weiteren verlaufen hier ganz oder anteilig verschiedene Wanderwege (überregionaler „Europäischer Fernwanderweg E10“, regionaler „Fontanewanderweg F4“ und „Baruther Linie“, örtlicher „Moke-Notte Rundwanderweg“). (Die Trassenverläufe der touristischen Rad- und Wanderwege können dem Geoportal des Landkreises Teltow-Fläming unter geoportal.teltow-flaeming.de entnommen werden.)

Die temporäre Ausschilderung einer Alternativführung für den touristischen Radverkehr auf dem Radweg Berlin-Leipzig ist unabhängig von der gewählten Variante zwingend notwendig und vom Vorhabenträger umzusetzen.

Für Abstimmungen und Rückfragen steht als Ansprechpartner im Sachgebiet Wirtschaftsförderung, Tourismus und Mobilität Herr Wolf (E-Mail: achim-richard.wolf@teltow-flaeming.de, Tel.: 03371 608-4114,) gern zur Verfügung.

Der tatsächliche Baubeginn ist dem Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung rechtzeitig anzuzeigen. Diese Information wird weitergeleitet an die zuständige Koordinierungsstelle (WelterbeRegion Anhalt-Dessau-Wittenberg e. V.) für den Radweg „Berlin-Leipzig“ zur Bekanntmachung auf der Webside www.radweg-berlin-leipzig.de.

c) Landesstraße (L) 791

Entgegen der Aussage unter Punkt 4 des Erläuterungsberichtes liegen Bestandsdaten zur Verkehrsbelastung der L 791 aus den Jahren 2010, 2015 und mittlerweile auch 2021 vor. An der Zählstelle 37463160 in Mellensee wurden im Jahr 2021 3.975 Kraftfahrzeuge und ein Schwerverkehrsanteil von rund 4 % ermittelt. Das entspricht in etwa auch der Prognose für 2030.

Aus dem Erläuterungsbericht ergeben sich einige Planungsparameter, aber nicht alle. Die Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen nach RAST 06¹ (vgl. insbesondere Tabelle 19 und 20) sind zu berücksichtigen. Im Erläuterungsbericht sollten entsprechende Angaben ergänzt werden.

Die geplante Fahrbahnbreite von 6,50 m ist richtlinienkonform und ermöglicht u. a. auch den Begegnungsverkehr Bus/Bus, der hier erforderlich ist.

Da das Planvorhaben die Änderung einer Landesstraße beinhaltet, ist das Land bzw. der Landesbetrieb Straßenwesen als für die Straße zuständiger Baulastträger an der Planung zu beteiligen.

Die Brücke schafft für den Ausbau der Strecke ABS Berlin – Dresden durch ihre Pfeiler einen Zwangspunkt. Um zukunftssicher zu sein, sollte neben den ohnehin geplanten zwei Gleisen möglichst ein weiteres Gleis bei Bedarf ergänzt werden können. Zusätzliche Schienenverkehre und -angebote sowohl im Nah-, Fern- und Güterverkehr - und das ist das Ziel der Bundesregierung - brauchen Platz und sollten bei Neubauvorhaben mitgedacht werden.

d) Kombiniertes Geh- und Radweg an der L 791

Kombinierte Geh- und Radwege gibt es straßenverkehrsrechtlich nicht. Es gibt gemeinsame oder getrennte Geh- und Radwege (VZ 240 oder VZ 241). Aus den Unterlagen ergibt sich nicht zweifelsfrei was geplant ist. Es wird allerdings davon ausgegangen, dass sowohl im Bereich der Brücke als auch davor und dahinter gemeinsame (benutzungspflichtige) Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr geplant sind. Das sollte im Erläuterungsbereich konkretisiert werden. Die erforderlichen verkehrsrechtlichen Anordnungen sind mit dem Straßenverkehrsamt frühzeitig abzustimmen.

Gemeinsame (benutzungspflichtige) Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr haben diverse Nachteile und sind ein Kompromiss bei geringen Nutzerzahlen (vgl. Kapitel 3.6 ERA²). Zumindest bei Hauptverbindungsrouen des Radverkehrs sollten auch der Fußgänger und der Radverkehr getrennt werden oder beidseitig gemeinsame Einrichtungswege vorgesehen werden. Das in Aufstellung befindliche Radverkehrskonzept der Stadt Zossen ist zu berücksichtigen. Die L 791 verbindet Mellensee mit dem Mittelzentrum Zossen und u. a. mit dem hiesigen Bahnhof. Es handelt sich daher um eine wichtige Stadt-Umland-Verbindung. Gemäß den Grundsätzen für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes, die in Brandenburg auch für Landesstraßen eingeführt sind, ist beim Neu-, Um- und Ausbau von Bundes- und Landesstraßen die Radverkehrsführung zu prüfen. Die Betrachtung sollte die bestehenden

¹ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

² Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) der FGSV

und geplanten regionalen Radverkehrsnetze in der Zuständigkeit der jeweiligen Gebietskörperschaften einbeziehen (siehe Punkte 2.1).

Gemäß Erläuterungsbericht sind vor und hinter der Brücke Querunginseln mit einer Breite von 3,50 m geplant. Weder in Unterlage 3.1 noch in Unterlagen 7.1 oder 12.1 sind die Inseln vollständig vermaßt. Aufstellflächen auf Mittelsinseln sollen 3,00 m lang und 4,00 m breit sein, bei Zweirichtungsverkehr oder starkem Radverkehr ist ein Breitenzuschlag erforderlich (vgl. ERA, Kapitel 2.2.5).

Unklar bleibt, warum der Geh- und Radweg auf der Brücke südlich der Fahrbahn geführt wird und nicht nördlich und wie die Geh- und Radwegeführung nach der Brücke in Richtung Zossen weiterläuft. Sollte der hier südlich der Straße befindliche Bestandweg nicht mit dem Fahrrad befahrbar sein (bspw. weil es sich hier ggf. um einen reinen Gehweg handelt), müsste der Radverkehr in Richtung Zossen sicher auf die Straße geführt werden. Dabei empfiehlt sich eine Verflechtungslänge von 10 bis 20 m, die als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen ausgeführt ist (vgl. S. 26 ERA). Musterlösungen zur Überführung des Radverkehrs vom Geh-/Radweg auf die Straßenfahrbahn beinhalten bspw. die Musterblätter 3.4-2 und 3.4-5 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg.

Bei straßenbegleitenden Radwegen (auch gemeinsamen Geh- und Radwegen) im Zuge von Vorfahrtsstraßen sind Radfurten vorgeschrieben, auch an verkehrsreichen Grundstückszufahrten (vgl. VwV-StVO³ zu § 9 Abs. 2 II in Verbindung mit VwV-StVO zu § 2 Abs. 4 Satz 2 II 2c und Abs. 4 Satz 3 und 4 II 6 und auch S. 27 ERA). Bei gemeinsamen Geh- und Radwegen bedarf es bei Furten einer taktil und optisch kontrastierenden Abgrenzung zur Fahrbahn (vgl. S. 28 ERA).

Im Erläuterungsbericht sollte klargestellt werden, wer Baulastträger des geplanten (gemeinsamen) Geh- und Radweges ist und damit auch für dessen Unterhaltung zuständig ist.

e) Anliegerstraßen Südwest Johneweg

Die geplante Anliegerstraße Südwest Johneweg soll eine Gemeindestraße werden. Die Stadt Zossen ist als zukünftiger Baulastträger im Verfahren zu beteiligen.

Die Straße ist als Mischverkehrsfläche, also ohne begleitende Geh- und Radwege, geplant. Fahrbahnen im Mischungsprinzip oder mit weicher Separation werden nur bei Verkehrsstärken unter 400 Kfz/h und bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger eingesetzt (siehe Kapitel 5.1.2 RAST 06). Ob die Straße mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h, 30 km/h oder weniger geplant ist, ergibt sich aus den Unterlagen nicht und sollte konkretisiert werden. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit bedarf der verkehrsrechtlichen Anordnung, die frühzeitig mit dem Straßenverkehrsamt abzustimmen wäre.

Mit einer geplanten Fahrbahnbreite von 5,60 m ist entgegen der Aussagen in der Begründung kein Begegnungsverkehr zwischen Lkw und Lkw möglich, der auch bei Schrittgeschwindigkeit eine Mindestbreite von 5,90 m erfordern würde (siehe Bild 17 RAST 06).

Die kleinste lichte (Durchfahrts-)Höhe von 4,50 m entspricht den Vorgaben der StVZO⁴, nach der bei Kraftfahrzeugen, Fahrzeugkombinationen und Anhängern einschließlich mitgeführter austauschbarer Ladungsträger die höchstzulässige Höhe über alles 4,00 m nicht überschreiten darf und beinhaltet einen zusätzlichen Sicherheitsabstand von 0,50 m. Die Durchfahrt von Feuerwehr und Müllfahrzeug ist damit gewährleistet. Beide Aufgabenträger sollten dennoch an der Planung beteiligt werden, wobei in den Unterlagen die erforderlichen Maße und Schleppkurven für die relevanten Bemessungsfahrzeuge nachzuweisen wären. Die Durchfahrt von Land- und Forstverkehr ist gemäß Erläuterungsbericht nicht erforderlich.

³ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) vom 26. Januar 2001 BAnz. Nr. 21, S. 1419, ber. S. 5206), in der Fassung vom 8. November 2021 (BAnz AT 15.11.2021 B1)

⁴ Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)

Der Nachweis der Befahrbarkeit mit dem relevanten Bemessungsfahrzeug muss auch im Bereich der Einmündung Johneweg erfolgen, über welchen offenbar noch weitere Wohnhäuser (u. a. Johneweg 4 a) erschlossen werden. Hier entsteht durch die geplante Änderung des Fahrbahnrandes (die in Unterlage 3.1 mit dem Punkt 2.5 beschriftet wird) und dem Bau der Betonleitwand (die in Unterlage 3.1 mit dem Punkt 2.6 beschriftet wird) eine Engstelle.

Für den gesamten Neubaubereich sind neben der Fahrbahnbreite, den Schleppkurven und der lichten Höhe die Grenzwerte der Entwurfselemente für Fahrbahnen von angebauten Stadtstraßen zu berücksichtigen (Tabelle 19 RAS 06).

Schließlich sollte erklärt werden, wie die Lkw-Belieferung und die Müllentsorgung ohne vorgesehene Wendemöglichkeiten funktionieren soll. Die Anliegerstraße ist für Ver- und Entsorgungsfahrzeuge letztlich eine Sackgasse.

f) Fußgängertreppe

Die geplante Fußgängertreppe ist für die Grundstücke Thomas-Müntzer-Straße 7 und 8 gut zu erreichen. Für die nahegelegenen Grundstücke Thomas-Müntzer-Straße 3, 4 und 5 ist die Treppe offenbar nur über die Fahrbahn der neu geplanten Anliegerstraße erreichbar – und damit über einen Umweg – oder Querbeet. Es sollte geprüft werden, ob mit verhältnismäßigen Aufwand eine direktere Wegeverbindung unter dem geplanten Brückenneubau hindurch mitgeplant werden kann, damit die Treppe ihre Funktion für die vom Brückenneubau stark betroffenen Grundstückseigentümer haben kann. Für die wenigen Grundstücke am Johneweg und Am Nottehafen ergeben sich tlw. längere Fußwegzeiten zur Treppe, so dass der Weg am Nottekanal entlang in die Stadt ggf. attraktiver ist.

Im Erläuterungsbericht sollte zudem klargestellt werden, in wessen Baulast sich die Treppe zwischen Landes- und Gemeindestraße befindet.

Das **Straßenverkehrsamt**, SG Verkehrssicherheit, Verkehrslenkung nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung:

Im Erläuterungsbericht auf Seite 12 ist teilweise nur ein Radweg erwähnt, im weiteren Text dann jedoch wieder ein Geh-/Radweg. Hier wird um Klarstellung gebeten und darauf hingewiesen, dass innerorts nur ein Radweg, ohne Vorsorge für die Fußgänger zu treffen, nicht zulässig ist; vgl. § 2 Abs. 4, 5 StVO i. V. m. ERA.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist eine Vollsperrung der L 791 nur möglich, wenn geeignete Umleitungsstrecken zur Verfügung stehen. Die möglichen Umleitungsstrecken wurden im Umleitungskonzept L 791 (Unterlage 25.4) dargestellt. Dabei wurde auch die noch nicht vorhandene B 246n als Umleitungsstrecke ausgewiesen. Die hierfür notwendigen Anschlussplanungen an die B 96, welche weit vor Baubeginn erfolgen, sind bislang noch nicht abgeschlossen. Es ist daher davon auszugehen, dass eine bauliche Fertigstellung dieser Strecke nicht bis zum 3. Quartal 2024 erfolgen kann.

Gemäß Nr. 1.2 RSA 21⁵ sind Arbeitsstellen so zu planen, dass ihre Dauer und räumliche Ausdehnung die Verkehrsabwicklung möglichst wenig erschweren. Diese verbindlichen Vorgaben sind auch bei den (Straßen-) Baumaßnahmen der Bahn zwingend zu berücksichtigen. Dies hat zur Folge, dass Vollsperrungen grundsätzlich auf das für den Bauablauf zwingend erforderliche Mindestmaß zu reduzieren sind.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist hier der enge räumliche Zusammenhang zu den bereits laufenden Bahnübergangsbeseitigungsmaßnahmen in Zossen. Im Hinblick auf die geplante Vollsperrung der L 791 ist festzustellen, dass eine Vollsperrung aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde frühestens mit

⁵ Richtlinien für die verkehrsrechtliche Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA 21)

der Verkehrsfreigabe der B 246n erfolgen kann. Eine zeitgleiche Schließung der Bahnübergänge B 246, Oertelufer und L 791 in Zossen ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ausgeschlossen.

Darüber hinaus sind auch die Schließung der Bahnübergänge im Bereich Dabendorf und damit verbundene Maßnahmen in die Gesamtbetrachtung einzubeziehen.

Fraglich in der eingereichten Unterlage zur o. g. Planfeststellung ist, ob die „Verkehrsführung während der Bauzeit“ tatsächlich Inhalt der Planfeststellung sein sollte. Erfahrungsgemäß kommt es während der Bauausführung zu verschiedensten kleineren Änderungen. Abgesehen davon Bedarf die für die Bauausführung notwendige Beschilderung einer verkehrsrechtlichen Anordnung nach § 45 Abs. 6 StVO⁶, welche nicht durch einen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden kann.

Im Bereich der Straße „Am Nottehafen“ sollte die Fußgänger- und Radverkehrsführung überprüft werden.

Aus Sicht des **Amtes für Bildung und Kultur**, SG Schulverwaltung und Kultur, sind für den Fuß- und Radverkehr folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. Für die Straße „Johneweg“ sind Unebenheiten zu beseitigen und die Straßenoberfläche zu begradigen.
2. Für den Abschnitt „Am Nottekanal“ bis zum Anschluss der Straße „Am Nottehafen“ ist der Weg für den Zeitraum der Bauarbeiten zu befestigen (Vlies und Schotterdeckschicht). Zur Erhöhung der Sicherheit ist die Abgrenzung zur Kanalböschung mit einem Bauzaun sowie die Errichtung einer Beleuchtung notwendig.
3. Die Eisenbahnüberführung „Am Nottekanal“ ist ebenfalls zu beleuchten.

Zudem werden nach der Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Teltow-Fläming Schüler*innen im Rahmen des Schülerspezialverkehrs befördert. Für die Unternehmen, die den Bahnübergang „Thomas-Müntzer-Str.“ nutzen, ergeben sich durch die Umleitung im Zusammenhang mit dem o. g. Bauvorhaben Mehraufwendungen. Die Mehraufwendungen sind entsprechend der zusätzlichen Kilometer zu ermitteln und durch die DB Netz AG an den Landkreis Teltow-Fläming, Sachgebiet Schulverwaltung und Kultur zu erstatten.

Seitens des **Umweltamtes** ergehen nachfolgende Forderungen und Hinweise:

Wasser, Boden, Abfall

Vom SG Wasser, Boden, Abfall des Umweltamtes Teltow-Fläming wird das o. g. Vorhaben je untere Behörde wie folgt beurteilt:

I. Untere Abfallwirtschaftsbehörde (UAWB)

Gegen die o. g. Baumaßnahme bestehen aus der Sicht der UAWB bei Einhaltung der einschlägigen Rechtsnormen und unter Berücksichtigung der nachfolgenden Nebenbestimmungen sowie Hinweise keine Bedenken.

Nebenbestimmungen:

1. Beginn und Abschluss der Abbruchmaßnahmen vor Ort sind der UAWB unverzüglich schriftlich oder elektronisch anzuzeigen. Als Ansprechpartner bei der UAWB fungiert Herr Katirtzidis (E-Mail: Dimitrios.Katirtzidis@teltow-flaeming.de).

⁶ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), zuletzt geändert durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091)

2. Straßenausbaustoffe (z. B. Gleisschotter) sind nach wesentlichen technischen und abfallrechtlichen Unterscheidungsmerkmalen der Einbauklassen/Verwertungsklassen sowie vorgesehener Einbauweisen getrennt zu lagern und zu transportieren.
3. Straßenausbaustoffe und Bodenaushub, die nicht in derselben Baumaßnahme zum Einsatz kommen, sind als Abfall einzustufen. In diesem Fall ist den Abfällen der passende Abfallschlüssel gemäß Abfallverzeichnisverordnung (AVV) zuzuordnen und hinsichtlich ihrer möglichen Verwertung bzw. Entsorgung nach Zuordnungswerten einzustufen (nach BTR RC-StB⁷ Anhang A2 (ggf. auch A1 oder A3) bzw. nach LAGA M20 – TR Boden⁸). Die entsprechenden Nachweise sind der UAWB vorzulegen.
4. Überschüssige Materialien bzw. nicht für die Baumaßnahme geeignete Materialien sind ordnungsgemäß und schadlos zu verwerten bzw. zu entsorgen. Die jeweiligen Verwertungs- bzw. Entsorgungsnachweise (z. B. Liefer- oder Wiegescheine, Entsorgungsverträge oder Nachweise desjenigen, der die Abfälle übernommen hat) für sämtliche Abfallarten- und Mengen sind nach dem Abschluss der Maßnahme innerhalb von 14 Tagen der UAWB zur Prüfung zu übersenden.
5. Beim Einbau von nicht gefährlichen Abfällen (z. B. Bodenmaterialien, RC-Baustoffe), die von einer anderen Baumaßnahme geliefert werden, ist die Herkunft dieser Abfälle im Bauwerk durch Lieferscheine zu dokumentieren. Die Lieferscheine haben folgende Angaben zu beinhalten:
 - Abfallbezeichnung entsprechend Abfallverzeichnisverordnung (AVV)
 - Liefermenge und Herkunft der angelieferten RC-Baustoffe und Bodenmaterialien
 - Gütenachweis und Prüfergebnisse der RC-Baustoffe und Bodenmaterialien (Einbauklassen mit Zuordnungswerten nach BTR RC-StB bzw. LAGA M 20 -TR Boden)
 - Einbau-Beschreibung (Einbauklassen nach BTR RC-StB bzw. LAGA M 20 -TR Boden)
 - Beförderer mit Firma und Kfz-Kennzeichen
 - Unterschriften: Hersteller, Beförderer, Auftraggeber bzw. deren Vertreter.

Der Lieferschein ist mindestens 14 Tage vor dem Einbau der UAWB zur Prüfung und Bestätigung zu übersenden.

Begründung:

Um Beeinträchtigungen für die Umwelt zu vermeiden, stellt das Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)⁹ bestimmte Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Abfällen auf, an die Abfallerzeuger und -besitzer gebunden sind. Die Erzeuger oder Besitzer von Abfällen sind, wenn möglich, zur Verwertung ihrer Abfälle verpflichtet. Die Verwertung hat ordnungsgemäß und schadlos zu erfolgen (§ 7 Abs. 3 KrWG) und den Schutz von Mensch und Umwelt zu gewährleisten (§ 7 Abs. 2 KrWG). Bei stofflicher Verwertung liegt der Hauptzweck in der Nutzung und nicht in der Schadstoffbeseitigung (§ 7 Abs. 3 S. 1 KrWG). Eine schadlose und nutzbringende Verwertung des Abfalls ist nur möglich, wenn der Abfall durch ein akkreditiertes Labor untersucht wurde und die Schadlosigkeit bzw. Unbedenklichkeit des Abfalls durch ein entsprechendes Gutachten belegt wurde. Sofern eine Verwertung technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht zumutbar ist oder der Schutz von Menschen und Umwelt der Verwertung entgegensteht, ist der Abfall zu beseitigen. Der Nachweis der Schadlosigkeit von Verwertungs- und Beseitigungsmaßnahmen obliegt dem Abfallerzeuger und -besitzer (Auftraggeber bzw. Bauherr).

⁷ Brandenburgische Technische Richtlinien für Recycling-Baustoffe im Straßenbau (BTR RC-StB), Ausgabe 2014, – Gemeinsame Richtlinien des Ministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz und des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

⁸ LAGA Mitteilung Nr. 20 Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Reststoffen/Abfällen; Technische Regeln – Technische Regeln Allgemeiner Teil 06.11.2003 Technische Regeln Verwertung Bodenmaterial Stand 05.11.2004, Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen – Probenahme und Analytik vom 05.11.2004

⁹ Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24. Februar 2012 (BGBl. I S. 212), zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146)

Der Abfallerzeuger/-besitzer kann die abfallrechtlichen Nachweispflichten an den Bauunternehmer oder an den Entsorgungsunternehmer delegieren. Er steht aber als Abfallerzeuger/-besitzer in der Verantwortung für die ordnungsgemäße und schadlose Verwertung bzw. einer gemeinwohlverträglichen Beseitigung aller anfallenden Abfälle. Diese Verantwortung des Abfallerzeugers/-besitzers besteht bis zur endgültigen Entsorgung der Abfälle. Es ist deshalb wichtig für den Abfallerzeuger, dass alle Dokumentationspflichten korrekt erfüllt und alle Entsorgungsbelege vollständig gesammelt werden.

Die Abfallbewirtschaftung unterliegt gemäß § 47 Abs. 1 KrWG der Überwachung durch die zuständige Behörde. Die Abfallbewirtschaftung umfasst dabei u. a. die Bereitstellung, Überlassung, Sammlung, Beförderung, Verwertung und Beseitigung von Abfällen (§ 3 Abs. 14 KrWG). Die behördliche Überwachungsbefugnis erstreckt sich dabei auch auf die Prüfung, ob bestimmte Stoffe oder Gegenstände gemäß den Voraussetzungen des KrWG als Abfall anzusehen sind oder nicht (§ 47 Abs. 6 KrWG). Gemäß § 47 Abs. 1, 3 KrWG ist der Erzeuger oder Besitzer von Abfällen verpflichtet, der zuständigen Behörde Auskunft über Art, Umfang sowie dem Verbleib der im Rahmen von Baumaßnahmen anfallenden Abfälle zu erteilen.

Hinweise:

1. Der Landkreis Teltow-Fläming ist als UAWB für nicht gefährliche Abfälle und für gefährliche Abfälle von nicht mehr als 2 t die zuständige Überwachungsbehörde. Für Rückfragen steht bei der UAWB Herr Katirtzidis (Tel.: 03371 608-2414 bzw. E-Mail: Dimitrios.Katirtzidis@teltow-flaeming.de) zur Verfügung. Gemäß Pkt. 1.23.2 der AbfBodZV¹⁰ ist das Landesamt für Umwelt Brandenburg (LfU) die zuständige Behörde für die Überwachung einer ordnungsgemäßen Entsorgung von mehr als 2 t gefährlicher Abfälle.
2. Gemäß § 2 Abs. 2 Nr. 11 KrWG sind nicht kontaminiertes Bodenmaterial und andere natürlich vorkommende Materialien, die bei Bauarbeiten ausgehoben wurden, kein Abfall, sofern sichergestellt ist, dass die Materialien in ihrem natürlichen Zustand an dem Ort, an dem sie ausgehoben wurden, für Bauzwecke verwendet werden.
3. Mineralische Ausbaustoffe und Bodenaushub können Schadstoffe enthalten, die auch über das Sickerwasser ausgetragen werden können. Daher sind im Hinblick auf die gesetzliche Pflicht zur schadlosen Verwertung aus Gründen der Umweltvorsorge bestimmte Anforderungen einzuhalten, die in der Mitteilung 20 der Länderarbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ (LAGA-Mitteilung 20) festgelegt worden sind.
4. Eine Vermischung von Abfällen, in deren Ergebnis es zu einer Verbesserung der Zuordnungswerte eines oder mehrerer der für den Einbau vorgesehenen Abfälle/Materialgruppen kommt (z. B. die Vermischung bewirkt den Wechsel eines Abfalls von der Einbauklasse 2 in die Einbauklasse 1), ist grundsätzlich nicht zulässig.

Weitere Hinweise zum Einbau von RC-Baustoffen finden Sie unter:

<https://mluk.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Leitfaden-Qualitaetssicherung-RC-Baustoffe.pdf>

Die neue Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV) tritt am 1. August 2023 in Kraft. Zu den wichtigsten Regelungen zählen die Anforderungen an die Herstellung und den Einbau mineralischer Ersatzbaustoffe in technischen Bauwerken und die Verwertung von Materialien in Verfüllungen von Abgrabungen. Bisher verwendete technische Regeln (z. B. das LAGA Z-Werteregime) werden durch die ErsatzbaustoffV abgelöst.

¹⁰ Verordnung zur Regelung der Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Abfall- und Bodenschutzes (Abfall- und Bodenschutz-Zuständigkeitsverordnung - AbfBodZV) vom 23. September 2004 (GVBl. II/04 S. 842), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 31. Januar 2022 (GVBl. II/22 S. 4)

II. Untere Bodenschutzbehörde

Im UVP-Bericht vom 30.09.2022 (Schutzgut Boden – Gesamtbewertung) heißt es: „dass der Untersuchungsraum von niedermoorgeprägten Böden und Bodengesellschaften geprägt ist, die in ihrer Gesamtheit aufgrund ihrer hohen bis sehr hohen Filter-, Puffer-, Regelungs- und Archivfunktion sowie ihrer mindestens mittleren Bodenfruchtbarkeit als Böden mit hoher bis sehr hoher Bedeutung eingestuft und aufgrund ihrer außerordentlichen Bedeutung hinsichtlich der Archivfunktion einschließlich geologischer Besonderheiten wie der Binnensalzstelle sowie den unterliegenden Rupeltonschichten hervorgehoben werden können.“ Laut Bestands- und Konfliktplan – Schutzgut Boden ist ein baubedingter Bodenaustausch der hoch bis sehr hoch bedeutsamen Torfe und Mudden in einem Umfang von 9714 m³ auf einer Fläche von 0,2 ha erforderlich.

Da der Variantenvergleich dennoch die Variante 2.1 (Neubau einer Sieben-Feld-Straßenbrücke) als bestmögliche Variante hervorbrachte, müssen gerade für die besonderen Böden (Torfe/Mudden) innerhalb des Bauvorhabens die folgenden Nebenbestimmungen eingehalten werden.

Nebenbestimmungen:

1. Für das Bauvorhaben ist eine bodenkundliche Baubegleitung notwendig.
2. Eingriffe in den Boden sollten unbedingt auf ein notwendiges Maß beschränkt werden, um das Volumen des ausgehobenen Bodens zu reduzieren.
3. Der TOC-Gehalt des auszuhebenden Bodenmaterials (Torf/Mudde) ist zu bestimmen.
4. Das Bodenmaterial (Torf/Mudde) ist, wenn möglich, vor Ort wieder einzubauen. Ein Einbau auf anderen Flächen außerhalb des Bauvorhabens ist allerdings auch möglich. Dabei ist eine Verwertung je nach TOC-Gehalt vorzunehmen:
 - TOC-Gehalt des Bodenmaterials > 6 % – Aufbringung auf humusärmere Böden (TOC-Gehalt < 6%): dient bei fachgerechter Ausführung dem Erhalt des standorttypischen Humusgehalts und sichert damit nachhaltig die Ertragsfähigkeit. Eine Begrenzung der Auftragshöhe auf 5 bis 10 cm wird empfohlen.
 - TOC-Gehalt des Bodenmaterials > 6 % – Aufbringung auf Böden mit vergleichbarem TOC-Gehalt: ist dazu geeignet dem Humusabbau bzw. der Moorsackung entgegenzuwirken und die Ertragsfähigkeit des Bodens zu sichern. Es gibt keinerlei Beschränkungen zur Auftragshöhe.
 - TOC-Gehalt des Bodenmaterials > 10 %: ist zulässiger Ausgangsstoff für Düngemittel, Bodenhilfsstoffe, Kultursubstrate oder Pflanzenhilfsmittel (Anlage 2, Tabelle 7.1.1 DüMV¹¹). Neben Torf darf gemäß BioAbfV¹² auch Bodenmaterial natürlicher Herkunft, welches die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 BBodSchV¹³ einhält, der Kompostierung zugeführt werden (Anhang 1, Tabelle 2 BioAbfV).
5. Eine längere Lagerung des Bodenmaterials ist zu vermeiden. Für eine Zwischenlagerung des Bodens wird eine Lagerung als Bodendepot empfohlen, dessen Neigung mindestens 4 % beträgt und die maximale Schütthöhe von 2 m einhält (DIN 19731¹⁴).

¹¹ Verordnung über das Inverkehrbringen von Düngemitteln, Bodenhilfsstoffen, Kultursubstraten und Pflanzenhilfsmitteln (Düngemittelverordnung - DüMV) vom 5. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2482), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1414)

¹² Verordnung über die Verwertung von Bioabfällen auf landwirtschaftlich, forstwirtschaftlich und gärtnerisch genutzten Böden (Bioabfallverordnung - BioAbfV) in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. April 2013 (BGBl. I S. 658), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. April 2022 (BGBl. I S. 700)

¹³ Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) vom 12. Juli 1999 (BGBl. I S. 1554), zuletzt geändert durch Artikel 126 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)

¹⁴ DIN 19731 Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial, Ausgabe 1998-05

6. Der Einbau des Torfbodens unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht, zur Verfüllung von Gruben und Brüchen ist unzulässig.
7. Die Bodenarbeiten (Abtrag, Auftrag, Lagerung und weitere Verwendung bzw. Entsorgung) sind durch die bodenkundliche Baubegleitung mit entsprechenden Nachweisen (Fotos, Prüfberichte, Entsorgungsnachweise) zu dokumentieren. Die Dokumentation ist unaufgefordert und zeitnah nach Abschluss der Bodenarbeiten der unteren Bodenschutzbehörde zu übergeben. Als Ansprechpartnerin fungiert Frau Braune (E-Mail: kathleen.braune@teltow-flaeming.de; Tel. 03371 608-2408).

Begründung:

Bei dem Bauvorhaben sind große Bodenflächen betroffen. Eine fachlich qualifizierte Baubegleitung ist daher sinnvoll, um die Eingriffe in die Böden so gering wie möglich zu halten. Die Folgen von Fehlern bei der Planung und der Zulassung von Baustellen sind für den Boden meist irreversibel. Dies kann durch eine bodenkundliche Baubegleitung (auch schon ab Beginn der Planung) vermieden werden.

Humusreiches und organisches Bodenmaterial (wie Torf oder Mulde) ist Träger wichtiger Bodenfunktionen und sollte nicht aus dem Stoffkreislauf entfernt werden. Organische Böden dienen als Wasser-, Nährstoff- und Kohlenstoffspeicher. Eine gute Versorgung mit organischer Substanz fördert die biologische Aktivität des Bodens, die Bodenfruchtbarkeit und die Produktivität des Standortes.

Aus Gründen des Klimaschutzes sind jegliche Eingriffe in gewachsene, organische Böden zu vermeiden, zu minimieren bzw. anfallender Torfboden möglichst klimaschonend und qualifiziert wieder einzubauen.

Böden erfüllen nach § 2 Abs. 2 BBodSchG¹⁵ natürliche Funktionen, Funktionen als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte sowie Nutzungsfunktionen. Sind diese Bodenfunktionen beeinträchtigt, können schädliche Bodenveränderungen herbeigeführt werden (BBodSchG § 2 Absatz 3). Nach § 4 Abs. 1 BBodSchG hat sich jeder, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden.

Das Auf- und Einbringen von Materialien auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht ist nach BBodSchG zulässig, wenn insbesondere nach Art, Menge, Schadstoffgehalten und physikalischen Eigenschaften der Materialien sowie nach den Stoffgehalten der Böden am Ort des Aufbringens die Besorgnis des Entstehens schädlicher Bodenveränderungen gemäß § 7 Satz 2 BBodSchG und § 9 BBodSchV nicht hervorgerufen wird. Beim Aufbringen von Bodenmaterial auf landwirtschaftlich einschließlich gartenbaulich genutzten Böden ist deren Ertragsfähigkeit nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen und darf nicht dauerhaft verringert werden.

Beim Einbau von humusreichem und organischem Bodenaushub unterhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht ist davon auszugehen, dass durch den Abbau von organischer Substanz sauerstoffzehrende Prozesse stattfinden. Durch die Sauerstoffzehrung können sich anaerobe und chemisch reduzierende Bedingungen im abgelagerten Material, dem durchsickernden Wasser, dem darunterliegenden Boden und dem Grundwasser einstellen. Dadurch kann es zur Mobilisierung von Schwermetallen kommen, die ins Grundwasser eingetragen werden.

Hinweis:

Die Hinweise gemäß dem Merkblatt der unteren Abfallwirtschafts- und Bodenschutzbehörde (UABB) „Errichtung, Abbruch und Umbau von baulichen Anlagen“ sind zu berücksichtigen. Das benannte Merkblatt ist auf der Internetseite des Landkreises Teltow-Fläming www.teltow-flaeming.de unter dem Menüpunkt „Was erledige ich wo“ - Merkblätter – Umweltamt abrufbar.

¹⁵ Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz - BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 25. Februar 2021 (BGBl. I S. 306)

III. Untere Wasserbehörde (UWB)

Für die Erteilung der wasserrechtlichen Erlaubnisse ist, wie bekannt, gemäß § 4 Abs.6 AEG¹⁶ das Eisenbahn-Bundesamt zuständig. Für die zu erteilenden Erlaubnisse zur Niederschlagswasserableitung, Errichtung von Großbohrpfählen beim Bau der Straßenüberführung und Grundwasserabsenkungsmaßnahmen wird gemäß § 19 Abs. 3 WHG¹⁷ nach der vorliegenden Genehmigungsplanung (Stand 30.09.2022) von der UWB des Landkreises Teltow-Fläming das Benehmen hergestellt. Dennoch sind die nachfolgenden Nebenbestimmungen und Hinweise zu berücksichtigen.

Nebenbestimmungen:

1. Bauzeitliche Wasserhaltung - Grundwasserabsenkung

Beginn und Beendigung der Grundwasserhaltungsmaßnahmen sind je geplanter Wasserhaltung (siehe Erläuterungsbericht Seite 30 Punkt 7.4) der UWB schriftlich anzuzeigen. Als Ansprechpartnerin fungiert momentan Frau Effenberger (E-Mail: Iris.Effenberger@teltow-flaeming.de) bzw. kann auch das allgemeine digitale Postfach des Sachgebietes genutzt werden (E-Mail: WasserBodenAbfall@teltow-flaeming.de).

Dabei ist die jeweilige bauzeitliche Wasserhaltung, -ableitung und -behandlung zu benennen.

Die vorgesehenen Reinigungs- bzw. Sedimentationsanlagenanlage sind zwingend einzuplanen.

2. Großbohrpfähle

Bohrbeginn und Beendigung der Errichtung der Großbohrpfähle zur Errichtung der Brücke sind ebenfalls der UWB mitzuteilen.

Als Ansprechpartnerin fungiert Frau Zikul (E-Mail: Antje.Zikul@teltow-flaeming.de).

Weiterhin sind die Anzahl der Großbohrpfähle, das angewendete Verfahren, die insgesamt einzubringenden Materialien in den Grundwasserbereich einschließlich Betongüte anzugeben:

Begründung:

Die Niederschlagswasserableitung, Errichtung von Großbohrpfählen und die geplanten Grundwasserabsenkungsmaßnahmen sind gemäß § 8 Abs. 1 WHG i. V. m. § 9 Abs. 1, Ziff. 4 und 5 sowie § 9 Abs. 2 Ziff. 2 WHG erlaubnispflichtige Gewässerbenutzungen. Zuständige Behörde ist für die Erlaubniserteilung jedoch nicht die UWB, sondern gemäß § 4 Abs.6 AEG das Eisenbahn-Bundesamt. Dennoch sind die Nebenbestimmungen der UWB zu berücksichtigen. Die geforderten Informationen sind aufgrund ansonsten örtlicher Zuständigkeit notwendig und bei Bürgerbefragungen hilfreich. Oftmals werden Anfragen und Beschwerden bei derart großen Bauvorhaben an die UWB herangetragen. Aber auch ausführende Baubetriebe wenden sich hilfesuchend zuerst an die UWB. Der Verweis auf das Planfeststellungsverfahren und das Eisenbahn-Bundesamt sind zwar die Folge, dennoch sind zusammenfassende und erklärende Informationen hilfreich.

Hinweise:

1. Angrenzende Grundstücke dürfen durch das flächenhafte Versickern von Niederschlagswasser und des gehobenen Grundwassers der Grundwasserabsenkung gemäß § 54 Abs. 4 BbgWG¹⁸

¹⁶ Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 9. Juni 2021 (BGBl. I S. 1737)

¹⁷ Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 5)

¹⁸ Brandenburgisches Wassergesetz (BbgWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. März 2012 (GVBl. I/12 Nr. 20), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Dezember 2017 (GVBl. I/17, Nr. 28)

in Verbindung mit § 52 BbgNRG¹⁹ nicht nachteilig beeinflusst werden. Sofern erforderlich, sind diesbezüglich Schutzvorkehrungen zu treffen.

2. Die Nutzung von Flurstücken anderer Grundstückseigentümer zur breitflächigen Versickerung von Niederschlagswasser und Grundwasser sind mit den Betroffenen vorher abzustimmen bzw. vertraglich zu regeln.
3. Wasserschutzgebiet Lindenbrück

Die Ersatzmaßnahmen 5.11 und 5.13 befinden sich innerhalb des Wasserschutzgebietes Lindenbrück (TWSZ III 5.13 und TWST IV 5.11). Bedenken oder Forderungen gibt es dazu wasserbehördlich nicht. Dennoch sind bei Umsetzung der Ersatzmaßnahmen in diesem Bereich die ausführenden Firmen über die Lage der Standorte innerhalb eines Wasserschutzgebietes zu informieren.

Gemäß § 52 WHG in Verbindung mit § 15 BbgWG sind die erforderlichen Arbeiten nach dem Stand der Technik durchzuführen, so dass eine Verunreinigung der Gewässer (insbesondere des Grundwassers) auszuschließen ist. Abweichungen von dem Stand der Technik sind dann zulässig, wenn die gleiche Sicherheit auf andere Weise gewährleistet ist.

Eintretende Schadensfälle im Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (wie Kraftstoffe, Öle, Farben) sind im Havariefall sofort zu beheben (Bodenaustausch, Ölsperre) und umgehend dem Umweltamt der Kreisverwaltung Teltow-Fläming anzuzeigen.

Die Wasserschutzgebiete des Landkreises Teltow-Fläming können digital mit den Beschlüssen auf der Internetseite des Landkreises Teltow-Fläming – Was erledige ich wo – Online Services – Geoportal Teltow-Fläming – Wasser (> Karte öffnen) eingesehen werden. Nach Kartenöffnung unter Themenbaum „Trinkwasserschutzszonen“ anklicken. Dann mit dem Auswahlbutton „i“ auf das zutreffende Grundstück mit Schutzgebiet klicken. Danach sind unten in einer Zeile entsprechende Informationen einsehbar (z. B. die einzelnen Zonen sowie die dazugehörigen Beschlüsse einschließlich TGL).

Naturschutz

Gemäß § 1 Abs. 3 Satz 1 der NatSchZustV²⁰ liegt die naturschutzfachliche Zuständigkeit für das o. g. Vorhaben bei der Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege (Landesamt für Umwelt - LfU).

Die untere Naturschutzbehörde (UNB) äußert sich zum Vorhaben nur im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange zu den im Landkreis Teltow-Fläming liegenden Städten Baruth/Mark, Ludwigsfelde, Trebbin sowie der Gemeinde Am Mellensee

Zu einigen der trassenfernen Ersatzmaßnahmen werden die folgenden Hinweise gegeben:

- 025_K Die Maßnahmenfläche grenzt unmittelbar an die Kompensationsmaßnahme FW-10 aus dem Planfeststellungsbereich „Komplexe Kompensationsmaßnahmen Zülowniederung“ Ausbau Flughafen BER (siehe Anlage).
- 030_ÖK Es handelt sich um eine Teilmaßnahme aus dem regionalen Flächenpool „Wünsdorf“ der Flächenagentur Brandenburg, die seitens der UNB mit Schreiben vom 25.08.2021 (Az. 41738/21/672) als vorgezogenen Kompensationsmaßnahme bestätigt wurde.

¹⁹ Brandenburgisches Nachbarrechtsgesetz (BbgNRG) vom 28. Juni 1996 (GVBl. I/4, Nr. 22), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. Juni 2014 (GVBl. I/14 Nr. 22)

²⁰ Verordnung über die Zuständigkeit der Naturschutzbehörden (Naturschutzzuständigkeitsverordnung – NatSchZustV) vom 27. Mai 2013 (GVBl. II Nr. 43), zuletzt geändert durch die Verordnung zur Änderung der NatSchZustV vom 19. Juli 2021 (GVBl. II Nr. 71)

- 031_ÖK Es handelt sich um eine Teilmaßnahme aus dem regionalen Flächenpool „Wilmers Marktgarten“ der Flächenagentur Brandenburg, die seitens der UNB mit Schreiben vom 17.08.2021 (Az. 41834/21/672) als vorgezogenen Kompensationsmaßnahme bestätigt wurde.
- 034_ÖK Zumindest zu dieser Maßnahme wurde der UNB im November 2019 von der Brandenburgische Flächen und Umwelt GmbH ein Arbeitssachstand zur Kenntnis gegeben. Eine abschließende Stellungnahme durch die UNB erfolgte bisher nicht (kein Kontakt mehr zu Herrn Schulz von der BFU).
- 032_ÖK Diese Maßnahme war nicht in den Unterlagen, die der UNB im November 2019 von der Brandenburgische Flächen und Umwelt GmbH übergeben wurden, enthalten. (vgl. Übersicht Revier Wunder). Keine Stellungnahme bzw. Kenntnis seitens der UNB.

Von Seiten des **Ordnungsamtes** ist bei dem o. g. Bauvorhaben aus brandschutztechnischer Sicht Folgendes sicherzustellen:

1. Gewährleistung der Zufahrt für Einsatzfahrzeuge und Freihaltung von Aufstellflächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr

Die Zugänglichkeit für Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes ist während der gesamten Bauphase, zu jeder baulichen Anlage im betroffenen Gebiet sicherzustellen. Insbesondere bei baulichen Anlagen, bei denen der zweite Rettungsweg über tragbare Leitern und/oder ein Hubrettungsfahrzeug der Feuerwehr sichergestellt werden muss.

Aufgrabungen (offene Verlegung im Straßenbereich) dürfen nur nach vorheriger Rücksprache mit der zuständigen öffentlichen Feuerwehr erfolgen.

2. Freihaltung von Löschwasserentnahmestellen

Löschwasserentnahmestellen dürfen durch Aushub, Ausgrabungen oder sonstigen Gegenständen nicht behindert oder verstellt werden. Ebenso dürfen Hinweisschilder nicht verdeckt werden.

3. Hilfsfrist Thomas-Müntzer Straße/Johnepark

Durch die Schließung des Bahnüberganges in diesem Bereich, kommt es aufgrund von langen Umwegen für die Feuerwehr der Stadt Zossen zu Überschreitung der Hilfsfristen auf der westlichen Seite der Bahnstrecke (im Bereich der Thomas-Müntzer Straße). Um diese Hilfsfristen schutzzielorientiert zu halten, sind bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen einzuleiten. Mit der Feuerwehr der Stadt Zossen sind mind. 6 Monate vor Baubeginn Absprachen zu treffen, sodass diese sich auf die gravierenden Veränderungen in ihrem Ausrückebereich einstellen können und eventuelle organisatorischen Maßnahmen planen können.

Des Weiteren ist zum o. g. Bauvorhaben aus ordnungsbehördlicher Sicht folgender Hinweis zu beachten:

Das Vorhabengebiet befindet sich auf dem Gebiet einer ehemaligen Kriegsstätte im Sinne der ordnungsbehördlichen Verordnung zum Schutz von Kriegsstätten vom 31. März 2014 (GVBl. II/14, Nr. 20). Es ist nicht auszuschließen, dass bei Erdarbeiten dort Gebeine von Kriegstoten des II. Weltkrieges zu Tage treten, die ihre letzte Ruhestätte in nicht bekannt gewordenen Feldgräbern fanden und deshalb bisher nicht umgebettet werden konnten.

Zuständige Behörden für die Feststellung und Erhaltung solcher Gräber im Land Brandenburg sind gemäß § 5 Abs. 1 GräbG-AGBbg die kreisfreien Städte, Ämter und amtsfreien Gemeinden.

Bei Gebeinfunden ist die Arbeit sofort zu unterbrechen; die Polizei ist zu informieren. Wenn es sich um Gebeine von Kriegstoten handelt, wird die zuständige Ordnungsbehörde benachrichtigt, die dann die weiteren Veranlassungen zu treffen hat.

Die Fundstelle ist zu sichern. Es ist untersagt, Gegenstände jeglicher Art zu entfernen, die der Identifizierung der Toten dienen können. Die Fortführung der Arbeiten ist erst nach Abschluss der Bergungsarbeiten gestattet.

Die **untere Denkmalschutzbehörde** nimmt zum o. g. Vorhaben wie folgt Stellung:

Belange der Baudenkmalpflege sind durch die o. g. Planung nicht betroffen. Jedoch liegt innerhalb der trassenfernen Ersatzmaßnahme Nr. 029_E das ortsfeste Bodendenkmal 130321 „Siedlung des deutschen Mittelalters; Burgwall der Bronzezeit“ (siehe Anlage). Da mit dem Vorhandensein von Bodendenkmalen zu rechnen ist, ist entsprechend den Festlegungen im Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (BbgDSchG)²¹ Folgendes zu beachten:

Für alle Arbeiten, die in den Untergrund und somit in das Bodendenkmal eingreifen, muss eine denkmalrechtliche Erlaubnis beantragt werden (§§ 9 Abs. 1 und 19 Abs. 1 BbgDSchG). Das Brandenburgische Denkmalschutzgesetz orientiert vor allem auf den Erhalt und Schutz von Bodendenkmalsubstanz (§§ 1, 2 und 7 BbgDSchG). Dies bedeutet, dass bei beabsichtigten Erdarbeiten möglichst nicht tiefergründig in das Erdreich und damit in das Bodendenkmal eingegriffen werden sollte. Entsprechende Planungen sind frühzeitig mit der unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

Müssen im Rahmen von Erdeingriffen archäologische Dokumentationsarbeiten stattfinden, so sind diese durch den Vorhabenträger zu veranlassen und im Rahmen des Zumutbaren zu finanzieren (§ 7 Abs. 3 und 4 BbgDSchG).

Bei Rückfragen und Auskünften zum Bodendenkmal stehen die untere Denkmalschutzbehörde (Tel.: 03371 608-3607) und das Archäologische Landesmuseum (Frau Dr. Brather, Tel.: 033702 211-1520) zur Verfügung.

Das **Landwirtschaftsamt** äußert zum Gegenstand des Planfeststellungsvorhabens und den dazu vorgelegten Unterlagen keine Bedenken.

Laut vorliegender Unterlagen ist eine dauerhafte Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Belange eher als geringfügig zu betrachten. Bei der zeitweiligen Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Nutzflächen durch die einzelnen Baumaßnahmen, sind die nachfolgende Hinweise zu beachten.

Hinweise:

- Landwirtschaftlich genutzte Flächen sind während der Baumaßnahmen temporär berührt. Dennoch sind die Eigentümer bzw. Bewirtschafter der Flächen (Pächter) frühzeitig zu informieren.
- Sind im Rahmen der Verordnung über eine Stützungsregelung für Erzeuger bestimmter landwirtschaftlicher Kulturpflanzen durch den Eigentümer bzw. Pächter betroffene Flächen zur Förderung beantragt, ist die Förderunschädlichkeit des geplanten Vorhabens durch die Bewilligungsbehörde zu prüfen. Zuständige Behörde ist das Landwirtschaftsamt des Landkreises Teltow-Fläming. Entsprechende Anträge sind durch die bewirtschaftenden Agrarunternehmen zu stellen.

²¹ Gesetz über den Schutz und die Pflege der Denkmale im Land Brandenburg (Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz - BbgDSchG) vom 24. Mai 2004 (GVBl.I/04, [Nr. 09], S.215)

- Die im Maßnahmenblatt aufgeführten Maßnahmen 018_A, 021_A, 022_A und 023_A berühren teilweise die Belange der Landwirtschaft. Daher sollte hier zur Vermeidung von möglichen Nutzungskonflikten mit den Agrarunternehmen rechtzeitig die erforderlichen Abstimmungen vorgenommen werden.

Seitens der **Behinderten- und Seniorenbeauftragten** des Landkreises Teltow-Fläming bestehen zum o. g. Vorhaben keine Bedenken, sofern folgende Hinweise berücksichtigt werden:

Der begleitende Geh- und Radweg sollte als Gehweg zur Nutzung von Radverkehr freigegeben, gekennzeichnet werden. Ansonsten muss eine klare Kennzeichnung zwischen Geh- und Radweg erkennbar sein durch einen 30 cm breiten Streifen, der nicht dem Gehweg zugeordnet ist.

Die geplante Fußgängertreppe muss beidseitig mit einem Handlauf ausgestattet sein und die Kanten der Stufen sind so kontrastreich zu kennzeichnen, dass die Stufen der Treppe von vorn und von oben bei jeder Witterung klar erkennbar sind.

Menschen mit Behinderungen haben einen Anspruch auf eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Der Anspruch lässt sich herleiten aus Art. 3 Grundgesetz (GG), Art. 9 Abs. 2, Art. 20 UN-Behindertenrechtskonvention.

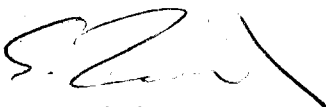
Von Seiten des **Hauptamtes**, SG Infrastrukturmanagement ergeht eine Stellungnahme als Straßenbaubehörde für die Straßen/Wege in der Baulast des Landkreises Teltow-Fläming zu vertretende öffentliche Belange.

Gegen die die oben genannte Planfeststellung bestehen keine Bedenken.

Die Belange des Hauptamtes, Kreisstraßen und sonstige öffentliche Straßen betreffend, werden durch das Bauvorhaben nicht berührt.

Die Beurteilung der **unteren Bauaufsichtsbehörde** und des **Gesundheitsamtes** lag zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Stellungnahme nicht vor. Sollten im Nachgang noch entsprechende Anregungen und Hinweise eingehen, werden diese umgehend nachgereicht.

Im Auftrag



Trebschuh
Dezernent

Anlagen

Entwurf Umleitungskonzept LK TF vom 17.03.2023
Stellungnahme Herz Reisen GmbH
Karte - Radwanderwege
Karte - Alternative Umleitung Radweg Berlin-Leipzig
Luftbildauszug Darstellung Kompensationsmaßnahme
Karte - Bodendenkmal 130321