



# Gemeinde Löwenberger Land

*Der Bürgermeister*

Landesamt für Bauen und Verkehr  
Dezernat 11 - Anhörungsbehörde  
Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten

16775 Löwenberger Land, den 19.04.2011

Alte Schulstraße 5

Telefon: (03 30 94) 698 0

Telefax: (03 30 94) 698 88

Internet: [www.loewenberger-land.de](http://www.loewenberger-land.de)

Sprechzeiten:

Dienstag: 9.00-12.00 und 13.00-18.00 Uhr

Mittwoch: 9.00-12.00 und 13.00-17.00 Uhr

Bearbeiter  
Bauverwaltung, Frau Ruch

Hausanschluss  
698 – 51

Aktenzeichen

**Anhörungsverfahren zur Planfeststellung für den Ausbau der Eisenbahnstrecke 6088 (Rostock - Berlin) im Planrechtsunterabschnitt 1.2 Nassenheide (einschließlich) bis Löwenberg (einschließlich) von Bahn-km 33,6+90 bis 44,8+37 sowie Ausrüstung mit elektronischer Stellwerkstechnik der Strecke 6088 von Bahn-km 31,3+20 bis Bahn-km 33,6+90, der Strecken 6751 Löwenberg-Herzberg von Bahn-km 0+0+00 bis Bahn-km 2,8+45 und 6752 Löwenberg-Zehdenick/Templin von Bahn-km 44,6+83 bis 47,2+50 einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen in der Gemeinde Löwenberger Land, in der Stadt Gransee, Amt Gransee und Gemeinden und in den Städten Oranienburg sowie Zehdenick, Landkreis Oberhavel**

## **Stellungnahme der Gemeinde Löwenberger Land**

Sehr geehrter Herr Hohaus,

die Gemeinde Löwenberger Land ist als Träger der kommunalen Planungshoheit, als Straßenbaulastträger, als Träger kommunaler Einrichtungen wie auch als Grundstückseigentümerin von der Planung betroffen und nimmt zum v.g. Planfeststellungsverfahren wie folgt Stellung.

Gefordert werden insbesondere:

1. Die Überarbeitung der Planunterlagen hinsichtlich der ausreichenden Bestimmtheit.
2. Die Berücksichtigung der städtebaulichen Planungen sowie die korrekte Gebietseinschätzung an Hand der tatsächlichen Nutzung.
3. Die Berücksichtigung bzw. Konfliktbewältigung zum Denkmalschutz.
4. Eine deutliche Verbesserung der Bahnhofsplanung.
5. Eine bessere Nutzbarkeit der Bahnsteigzugänge.
6. Die Darlegung einer nachvollziehbaren Prognose des künftig zu erwartenden Zugverkehrsaufkommens auf der Strecke als Grundlage für die weiteren Planunterlagen.
7. Eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes unter nachvollziehbarer Ermittlung aller eventuell zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen auch in den Außenwohnbereichen und aller in Betracht zu ziehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen.
8. Eine nachvollziehbare Darstellung der zu erwartenden Lärmbelastungen jedenfalls ab Erreichen der Richtwerte der DIN 18005.

9. Eine Verbesserung des Schutzes vor Erschütterungen.
10. Eine verträgliche Gestaltung der Bauarbeiten.
11. Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten sowohl an betroffenen Gebäuden als auch an ausgebauten und fertig gestellten Gemeindestraßen, die als Baustraßen genutzt werden sollen.
12. Die Rücksichtnahme auf städtebauliche Belange durch zeitnahen Abriss nicht mehr benötigter und nicht erhaltenswerter Gebäude der Bahn.
13. Anbindung an vorhandene Rad- und Gehwegenlagen im Kreuzungsbereich

Als Grundstückseigentümer werden unter 14. allgemeine Hinweise gegeben.

#### Zu 1: Hinreichende Bestimmtheit der Planunterlagen

Durch das geplante Vorhaben werden die Siedlungsbereiche der Ortsteile Nassenheide, Grüneberg und Neulöwenberg beeinträchtigt. Bei den genannten Ortschaften handelt es sich um Ortsteile der Gemeinde Löwenberger Land. Diese explizite Benennung der betroffenen Ortsteile sollte auch Gegenstand der gesamten Planunterlage sein, damit Irritationen vermieden werden. Die Planunterlage hat teilweise den Mangel, dass beim Bahnhof Löwenberg auch von der Ortschaft Löwenberg gesprochen wird. Dies ist grundsätzlich falsch, da der Ortsteil Löwenberg von dem Planverfahren nicht betroffen ist. Gleichzeitig sollte bei den Straßenbezeichnungen auch die hinreichende Bestimmtheit geachtet werden. Es gibt weder in Neulöwenberg noch in Grüneberg die Bezeichnung „Bahnhofstraße“. Die offizielle Straßenbezeichnung „Bahnhofstraße“ existiert nur im OT Nassenheide. In den beiden anderen Ortsteilen gibt es folgende Straßenbezeichnungen:

OT Grüneberg „Straße zum Bahnhof“

OT Neulöwenberg „Zum Bahnhof“.

Des Weiteren wird auf allen Lageplänen des LPB die B 167 im OT Neulöwenberg falsch bezeichnet. Die korrekte Bezeichnung dieser Straße lautet „Neulöwenberger Straße“.

Auch die UVS ist mit diesem Mangel behaftet. So wird z.B. vom Bahnhof Oranienburg gesprochen (S. 86), um nur eine Passage zu nennen.

Grundsätzlich dient die hinreichende Bestimmtheit zur Orientierung und ist Grundlage für planrelevante Aussagen. Die Auflistung aller Ungenauigkeiten würde den Rahmen dieser Stellungnahme sprengen. Die Gemeinde fordert deshalb eine redaktionelle Überarbeitung aller Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der hinreichenden Bestimmtheit.

#### Zu 2: Die Berücksichtigung der städtebaulichen Planungen sowie die korrekte Gebietseinschätzung an Hand der tatsächlichen Nutzung.

Die vorhandenen städtebaulichen Planungsgrundlagen werden in den Planfeststellungsunterlagen unterschiedlich bewertet. Hier sollte ein einheitlicher Planungsstand zu Grunde gelegt werden. So ist z.B. die Aussage „In den 3 Gemeinden sind keine reinen oder allgemeinen Wohnbebauungen vorhanden“ grundsätzlich nicht korrekt (UVS S. 86).

##### *Nassenheide*

Der Flächennutzungsplan Nassenheide ist seit Januar 2000 rechtskräftig. Im FNP erfolgt gemäß § 1 Abs. 1 Baunutzungsverordnung eine Flächendarstellung nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung als Bauflächen. Gebietsfestlegungen sind nicht Gegenstand des FNP, so dass die tatsächliche Nutzung nach Inaugenscheinnahme ausschlaggebend ist. Sondernutzungen (wie Kita) sind im Einzugsbereich der Bahnstrecke nicht vorhanden. Auch hier gibt es widersprüchliche Aussagen in den Planfeststellungsunterlagen.

### *Grüneberg und Neulöwenberg*

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Löwenberger Land umfasst 15 Ortsteile und ist seit Januar 2002 rechtsgültig. Die Ortsteile Grüneberg und Neulöwenberg werden durch den FNP Löwenberger Land erfasst. Im FNP erfolgt gemäß § 1 Abs. 1 Baunutzungsverordnung eine Flächendarstellung nach der allgemeinen Art der baulichen Nutzung als Bauflächen. Gebietsfestlegungen sind nicht Gegenstand des FNP, so dass die tatsächliche Nutzung nach Inaugenscheinnahme ausschlaggebend ist. Sondernutzungen (wie Kita) sind im Einzugsbereich der Bahnstrecke nicht vorhanden. Die ehemalige Kita in der Nordbahnstraße wurde z.B. in ein dauerhaftes Wohngebäude umgenutzt.

Sowohl für Grüneberg als auch für Neulöwenberg wurden die Grenzen der städtebaulichen Entwicklung durch eine Innenbereichs- und Abrundungssatzung nach § 34 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 und Nr. 3 Baugesetzbuch festgelegt. Baurechtliche Festsetzungen sind nicht Gegenstand der Satzungen, so dass im Geltungsbereich der Innenbereichs- und Abrundungssatzungen § 34 Abs. 1 BauGB maßgebend ist. Für beide Ortsteile wurden erweiterte Abrundungssatzungen nach BauGB-MaßnahmeG erlassen. Die erweiterten Abrundungsflächen liegen nicht im Einzugsbereich der Bahnstrecke.

Auch hier gibt es innerhalb der Planfeststellungsunterlagen unterschiedliche Aussagen zum Planungsstand. So wird innerhalb der UVS sowohl in der Bestandserfassung als auch in der Auswirkungsprognose die Wohnbebauung bahnlinks zwischen Bahngleis und Straße Zum Bahnhof im OT Neulöwenberg von der Studie nicht erfasst. Dies ist ein erheblicher Mangel.

### *Bebauungsplan „Nordbahnstraße“ OT Grüneberg*

Der BP „Nordbahnstraße“ OT Grüneberg ist seit der öffentlichen Bekanntmachung im Amtsblatt vom 27.01.2010 rechtsgültig und wird derzeit erschlossen. Der BP legt aufgrund der derzeitigen Bahnsituation aktive und passive Schallschutzmaßnahmen fest. Innerhalb des BP wird auch festgestellt, dass die Realisierung aktiver Schallschutzmaßnahmen in Form einer Lärmschutzwand nur unmittelbar an der Lärmquelle wirksam sein wird und nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens sein kann.

In der schalltechnischen Untersuchung wird im sogen. Schutzabschnitt 3 die Schutzbedürftigkeit des durch Bebauungsplan „Nordbahnstraße“ festgesetzten allgemeinen Wohngebiets fehlerhaft verneint. Dabei wird ein Schreiben der DB Netz AG vom 22.06.2009 zitiert, welches auch Gegenstand der Behördenbeteiligung innerhalb des Bebauungsplanverfahrens war. Das Zitat unter Punkt 8.2.1.2.1 der schalltechnischen Untersuchung (S.20) ist unvollständig. Dabei wurde folgende Passage ausgelassen: *„Aufgrund der Geschwindigkeitserhöhungen werden in diesem Beschluss (gem. ist der Planfeststellungsbeschluss) vermutlich Schallschutzmaßnahmen zur Einhaltung der Schallschutzrichtlinien Plan festgestellt, die dann durch die DB Netz AG im Rahmen der Baumaßnahme umgesetzt werden müssen. Über den Umfang und die Art und Weise der Maßnahmen kann zurzeit keine Aussage getroffen werden“.*

Entgegen der Annahme der schalltechnischen Untersuchung, ging der Bebauungsplan daher keinesfalls davon aus, dass die durch den Streckenausbau aufgeworfenen Lärmkonflikte mit dem Bebauungsplan gelöst werden. Er enthält allein Regelungen zur Situation zum Zeitpunkt der Festsetzung.

Das Gebiet ist als allgemeines Wohngebiet festgesetzt und als solches nach Maßgabe § 41 BImSchG, und § 2 der 16.BImSchV geschützt. Für diesen Bereich muss aktiver Lärmschutz vorgesehen werden.

### Zu 3: Die Berücksichtigung bzw. Konfliktbewältigung zum Denkmalschutz.

Die Aussage unter Punkt 5.4 des Erläuterungsberichtes *„Denkmalgeschützte Objekte werden nicht verändert“* ist nicht korrekt. Der LBP zum Planfeststellungsverfahren weist darauf hin, dass ein potentiell Baudenkmal direkt betroffen ist. Es handelt sich dabei um das Bahnhofsempfangsgebäude mit Fußgängerunterführung Grüneberg. Auf Grund der denkmalhistorischen Bedeutung ist mit relativ großer Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass eine Eintragung in die Denkmalliste des Landes Brandenburg erfolgen wird (Stand 20.04.2009). Weiterhin wird festgestellt, dass sich im

Untersuchungsgebiet mehrere Bodendenkmale befinden. Der LBP stellt zwar fest, dass sämtliche Bau-, Boden- und Bodendenkmalsverdachtsflächen eines besonderen Schutzes bedürfen, lässt jedoch das „Wie“ offen. Fest steht, dass mit dem Rückbau des Fußgängertunnels sowie mit der teilweisen Nutzungsaufgabe des ehemaligen Empfangsgebäudes in Grüneberg eine hohe Beeinträchtigung des Schutzgutes Kulturgut verbunden ist. Diese Beeinträchtigung ist entsprechend zu berücksichtigen bzw. auszugleichen.

#### Zu 4: Eine deutliche Verbesserung der Bahnhofsplnung

Die Bahnhofsplnung muss deutlich verbessert werden.

Dazu gehört zunächst die barrierefreie Gestaltung aller Haltepunkte. Jeder Bauherr muss in Brandenburg wie in anderen Bundesländern auch schon Wohngebäude mit mehreren Wohnungen barrierefrei gestalten (§ 45 Abs.1 BauO Bbg.). Nach § 45 Abs.3 müssen bauliche Anlagen und andere Anlagen und Einrichtungen, die für die Öffentlichkeit bestimmt oder allgemein zugänglich sind, in den dem allgemeinen Besucherverkehr dienenden Teilen, barrierefrei sein. Das muss selbstverständlich auch für Bahnhöfe gelten. Es ist unverständlich und unverantwortlich, wenn sich die in Staatshand befindliche DB Netz AG bei Vorhaben der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur von dem allgemeinen gesellschaftlichen Konsens, der in den Bauordnungen der Länder auch normiert ist, verabschiedet. Es besteht keinerlei Verständnis dafür und verstößt auch gegen den allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz, dass jeder Bauherr Barrierefreiheit herzustellen hat, die Bahn aber ihre Haltepunkte erst ab 1.000 Ein- und Aussteigern pro Tag barrierefrei gestalten will. Der Landesbehindertenbeauftragte Herr Dusel verwies auf der 68. Amtsleitertagung der Bauaufsichtsbehörden auf die UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, zu deren Umsetzung im Land Brandenburg die Landesregierung einen Maßnahmenplan erstellt. Ziel ist es, dass die Barrierefreiheit nicht die Ausnahme, sondern der Normalfall wird. Barrierefreiheit bedeutet nicht nur die Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderungen sondern auch älteren Menschen, die auf Gehhilfen angewiesen sind oder Personen mit Kleinkindern und Kinderwagen.

Die ausgelegte Planung sieht keine barrierefreie Gestaltung der Haltepunkte im Gemeindegebiet (Nassenheide, Grüneberg, Löwenberg) vor. Das führt insbesondere bei Haltepunkten mit Mittelbahnsteig, wie im OT Neulöwenberg, zu unverantwortbaren Zuständen. Hier plant der Vorhabenträger einen Bahnsteig, der weder ebenerdig, noch mit Aufzügen zugänglich ist. Die Bahn wird damit für typische Nutzergruppen, wie gehbehinderte Personen, Eltern mit Kleinkindern und Gepäck u.a. nicht mehr nutzbar sein. Ebenso ist der Nutzerkreis der Radtouristen nicht unerheblich. Ihnen allen wird der freie Zugang zum öffentlichen Verkehr verweigert. Die Gemeinde Löwenberger Land wird eine solche Planung nicht akzeptieren und fordert eine barrierefreie Zugangsgestaltung innerhalb der Bahnhofsplnung. Den Planfeststellungsunterlagen ist zu entnehmen, dass der Bahnhof Löwenberg als Knotenpunkt auf der Strecke Rostock – Berlin für den öffentlichen Personennahverkehr eine bedeutende Rolle spielt (Anlage 14 S. 10) und schon allein deshalb ist eine Barrierefreiheit Grundvoraussetzung. Generell sollten Alternativvarianten zur Fußgängerbrücke, wie Rampenlösungen als Tunnelersatz, innerhalb der Planfeststellung geprüft werden.

Auf den Personenverkehrsstationen Nassenheide, Grüneberg und Löwenberg werden die Bahnsteige in teilweise neuer Lage neu errichtet. Die Nutzlänge der neuen Bahnsteige soll bei allen Verkehrsstationen nach Ausbau 140 m betragen. Das bedeutet zu den jetzt in Betrieb befindlichen Bahnsteiganlagen ein mehr als deutlicher Rückbau.

	derzeitige Länge	geplante Länge	Differenz
Außenbahnsteig Nassenheide (Gleis 3)	285 m	140 m	- 145 m
Außenbahnsteig Nassenheide (Gleis 4)	285 m	140 m	- 145 m
Außenbahnsteig Löwenberg (Gleis 2)	252 m	140 m	- 112 m
Mittelbahnsteig Löwenberg (Gleis 1/4)	300 m	140 m	- 160 m

Lediglich bei der Bahnsteiganlage Grüneberg tritt mit dem Neubau der Bahnsteige eine Verbesserung um 10 bzw. 2 m ein.

Es ist nicht akzeptabel, wenn die Bahnsteige der Haltepunkte so kurz gebaut werden, dass künftig auf der Strecke verkehrende Züge u.U. bereits aus diesem Grund nicht halten können. Die geplante Ausbaulänge von 140 m ist für die Zuglänge von 4 Wagons (plus Lok) ausreichend. Damit können ca. 240 Personen befördert werden (ca. 60 pro Wagon). Das bedeutet, dass jede weitere Zuglänge an den Personenverkehrsstationen Nassenheide, Grüneberg und Löwenberg nicht mehr halten werden, weil die Bahnsteiglänge nicht ausreicht. Das kann keine zukunftsorientierte Planung der Deutschen Bahn sein. Die Gemeinde fordert deshalb, die zukünftige Gestaltung der Haltepunkte entsprechend den Taktfrequenzen und Zuglängen nochmals zu überprüfen. Eine Bahnsteiglänge von 140 m für die Personenverkehrsstationen Nassenheide, Grüneberg und Löwenberg werden abgelehnt.

Die Bahnsteigausrüstung ist auf allen Bahnsteigen nach dem Stand der modernen Informationstechnik zu gestalten. Dazu gehört auch auf dem Bahnsteig Nassenheide eine Beschallungsanlage für die Reisendeninformation. In den Erläuterungen unter Punkt 3.85. ist nicht ersichtlich, ob neben der Beschallungsanlage und der Funkuhr weitere Informationssysteme für die Reisenden geplant sind. Dies ist zu ergänzen. Gleichzeitig gehören zur allgemein üblichen Bahnsteigausrüstung ein Wetterschutz sowie Sitzmöglichkeiten für die Reisenden.

Sicherheitsvorbeugende Maßnahmen für wartende Reisende bei Zugdurchfahrten mit 160 km/h sind zu prüfen.

#### Zu 5: Eine bessere Nutzbarkeit der Bahnsteigzugänge

##### *Grüneberg*

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert eine bessere Nutzbarkeit der Bahnsteigzugänge im Bereich des Haltepunkts Grüneberg, da hier teilweise kein straßenbegleitender Gehweg hergestellt werden kann. Die Bahnsteigzuwegung im Quadranten II muss die gehwegmäßige Anbindung entlang der Nordbahnstraße berücksichtigen.

Für die treppenmäßige Anbindung der Bahnsteigzuwegung aus Richtung Seestraße fordert die Gemeinde eine konkrete Abstimmung mit dem Bauherrn. Sofern die Endhöhen im Bereich des zurückgebauten Tunnels feststehen, besteht ein Prüfungserfordernis zur möglichen Errichtung einer Rampe. Dieses Prüfungserfordernis ist ggf. auf den Bahnsteigzugangsbereich zwischen See- und Kreisstraße auszuweiten. Insgesamt müssen gemeinsame Lösungswege erarbeitet werden.

Die Gemeinde plant im Quadranten I den Ausbau der kommunalen Straße sowie den Bau einer P&R Anlage. Planungsunterlagen liegen der DB Projektbau GmbH vor. Genaue Abstimmungen der Wege- und Höhenbeziehungen sind im weiteren Planverfahren erforderlich.

##### *Nassenheide*

In Nassenheide ist zu prüfen, ob ein Bahnsteigzugang vom Mühlenweg aus gestaltet werden kann. Die Gemeinde plant bahnlinks nördlich des Bahnüberganges im Quadranten III die Errichtung einer P&R Anlage. Ein direkter Bahnsteigzugang könnte dann über den Mühlenweg erreicht werden. Dies bedarf weiterer detaillierter Abstimmungen während des Planverfahrens.

Für Fußgänger sind Querungshilfen an der L 213 (Liebenwalder Chaussee) herzustellen.

#### Zu 6: Die Darlegung einer nachvollziehbaren Prognose des künftig zu erwartenden Zugverkehrsaufkommens auf der Strecke als Grundlage für die weiteren Planunterlagen.

Es muss eine nachvollziehbare Prognose des zu erwartenden Zugverkehrsaufkommens auf der Strecke vorgelegt werden. Der Erläuterungsbericht und die sonstigen Planfeststellungsunterlagen enthalten keine nachvollziehbare Prognose des künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens. Die schalltechnische Untersuchung enthält in Anlage 14 eine Beschreibung, auf dem oben links „Deutsche

Bahn AG / Umweltschutz / Schall- und Erschütterungsschutz“ angeführt ist und in dem in Tabellen, jeweils unterteilt nach Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonenfernverkehr und Schienengüterverkehr und nach Tag und Nacht Zugzahlen, Scheibenbremsanteil, Geschwindigkeit und Länge angegeben sind. Unter Punkt 6.4 wird dazu erläutert, dass die Prognoseverkehrsdaten vom Bauherren vorgegeben wurden und sich auf den Bundeswegeverkehrsplan 2025 beziehen. Es ist damit jedoch nicht nachvollziehbar, woher die Daten kommen, wer insbesondere der Verfasser ist und sich für die Richtigkeit der Daten verantwortlich zeichnet. Ebenfalls ist nicht nachvollziehbar, wie die Daten ermittelt wurden, wer sie ermittelt hat, welche Prognosegrunddaten einbezogen wurden etc.. Die Tatsache, dass die Daten vom Bauherrn selber zur Verfügung gestellt wurden, wirft die Frage auf, welcher Verkehr von welchen Eisenbahnverkehrsunternehmen hier prognostiziert wurde. Ist es lediglich der Verkehr der Unternehmen der DB AG, so ist die Prognose offenkundig fehlerhaft, da die Strecke allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen stehen muss.

Die tabellarische Übersicht der Verkehrs- und Gleisdaten erfüllt auch nicht die Anforderungen der „Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ des Eisenbahn-Bundesamtes. Dort wird zu 2. zutreffend darauf hingewiesen, dass

- eine Prognose darauf hin geprüft wird, ob die mit den zum Zeitpunkt ihrer Erstellung zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt wurde;
- hinreichend konkret absehbare Entwicklungen in eine Prognose einzubeziehen sind;
- eine Prognose auf ihre methodisch korrekte Erstellung und auch inhaltlich prüffähig sein muss und Herkunft und Inhalt der Prognose darzustellen sind;
- für die Züge die jeweilige streckenspezifische Höchstgeschwindigkeit anzusetzen ist.

Die tabellarische Übersicht in den Anlagen 2 und 3 zum Punkt 6.4 der schalltechnischen Untersuchung lässt Methodik und Eingangsdaten nicht erkennen und ist als Prognose nicht geeignet.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert die Vorlage einer nachvollziehbaren Prognose.

Zu 7: Eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes unter nachvollziehbarer Ermittlung aller eventuell zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen auch in den Außenwohnbereichen und aller in Betracht zu ziehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert eine deutliche Verbesserung des Lärmschutzes unter nachvollziehbarer Ermittlung aller eventuell zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen auch in den Außenwohnbereichen und aller in Betracht zu ziehenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen (neben Lärmschutzwällen und Lärmschutzwänden außen an den Gleisen, selbstverständlich auch Wände zwischen den Gleisen und das sogen. besonders überwachte Gleis, büG).

Die schalltechnische Untersuchung gibt an, sich an den „Hinweisen zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen“ des Eisenbahn-Bundesamtes zu orientieren. Das trifft in mehreren Punkten nicht zu:

- Die schalltechnische Untersuchung versäumt vollständig die Ermittlung, der in den zahlreichen betroffenen Außenwohnbereichen (Gärten, Terrassen, Balkone etc.) zu erwartenden Lärmbelastungen. Bereits aus § 2 Abs.1 Nr. 2 der Verkehrslärmschutzverordnung ergibt sich der Gebietsbezug der Grenzwerte, der selbstverständlich nicht nur die Innenräume erfasst, sondern auch die sogenannten Außenwohnbereiche. Das ist allgemein anerkannt, entspricht dem Stand der Rechtsprechung seit Jahrzehnten und ist auch in den bereits angeführten Hinweisen des Eisenbahn-Bundesamtes (dort Ziff. 3., S.7) angeführt.

- Die schalltechnische Untersuchung negiert den Schutz eines durch Bebauungsplan der Gemeinde Löwenberger Land festgesetzten Wohngebietes und verstößt auch insoweit gegen die der 16. BImSchV folgenden Vorgaben der Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes.
- Die schalltechnische Untersuchung enthält keine verwertbare vollständige Prüfung aktiver Schallschutzmaßnahmen. Wände zwischen den Gleisen werden mit der nicht nachvollziehbaren kurzen Begründung angeblich nicht vorhandener Abstände abgelehnt, obwohl die Gleisabstände beim Ausbau teils sogar verringert werden sollen und ausreichend Raum für größere Abstände in vielen Bereichen vorhanden ist. Die Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes fordern ausdrücklich eine ausführliche Darlegung der Gründe, wenn Mittelwände nicht näher geprüft werden sollen. Die Planfeststellungsunterlagen erfüllen diese Anforderung bei weitem nicht.
- Gleiches gilt für die aktive Lärmschutzmaßnahme besonders überwachtes Gleis (büG). Sie wird in der schalltechnischen Untersuchung überhaupt nicht geprüft, ohne dass dies begründet wird.

Die schalltechnische Untersuchung ist daher grob unvollständig, erfüllt in grundlegenden Punkten die Anforderungen der Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes nicht und ist keine geeignete Grundlage für die Beurteilung eines angemessenen und den gesetzlichen Vorgaben entsprechenden Schallschutzes. Der Schallschutz muss deutlich verbessert werden.

Wichtigste Geräuschquelle der Schienenfahrzeuge ist das Rollgeräusch. Hier gilt es, durch die Verwendung geräuscharmer Bauteile, eine Schallvermeidung an der Quelle zu erreichen. Aber die Verbesserungen an den Fahrzeugen sind allein nicht ausreichend. Auch für die Herstellung des Fahrweges ist der neuste Stand der Technik einzuhalten (z.B. Einbau lückenlos geschweißter Gleise). Diesbezügliche Aussagen sind der Planunterlage nicht zu entnehmen.

Das Schallgutachten kommt indes zu dem Schluss, dass zur Bewältigung der Überschreitung von Grenzwerten der 16. BImSchV im Ort Grüneberg eine Schallschutzwand mit einer Höhe von 4 m über Schienenoberkante und einer Länge von 355 m zu bauen ist. Dabei sind gestalterische Lösungen zu suchen, welche die optische Beeinträchtigung für die angrenzende Wohnbebauung vermindern.

Zu 8: Eine nachvollziehbare Darstellung der zu erwartenden Lärmbelastungen jedenfalls ab Erreichen der Richtwerte der DIN 18005.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert eine nachvollziehbare Darstellung der zu erwartenden Lärmbelastungen jedenfalls ab Erreichen der Richtwerte der DIN 18005. Im Planfeststellungsverfahren sind auch die unterhalb der sogenannten Zumutbarkeitsschwelle der gesetzlichen Grenzwerte bleibenden, aber nicht unerheblichen Lärmbelastungen abzuwägen. Die Planfeststellungsunterlagen bieten dafür aber nicht die erforderliche Grundlage. Sie stellen die zu erwartenden Lärmbelastungen unterhalb der gesetzlichen Grenzwerte nicht dar.

Die Planzeichnungen zum Schall- und Erschütterungsschutz sind ungeeignet. Zur Beurteilung des Schienenlärms sind vor allem Lagepläne mit Linien des gleichen Schalldrucks (Isophonlinie) mit Immissionsorten und Erschütterungsmesspunkten geeignet. Die Planzeichnungen zum Schall- und Erschütterungsschutz haben den wesentlichen Mangel der fehlenden Orientierungsmöglichkeit durch fehlende Bezeichnung der Hausnummern und teilweise falschen Straßenbezeichnungen (vgl. Punkt 1). Eine Betroffenheitsabschätzung wird dadurch erheblich erschwert, denn der Erläuterungstext bezieht sich ausschließlich auf die postalischen Anschriften. Nur unter Hinzunahme der Beurteilungspegel in Anlage 1 bis 6 kann die postalische Anschrift dem Messpunkt zugeordnet werden. Die Darstellung mit einem sogenannten Isophonenlinienplan, mit dem die Gebiete, in denen die Richtwerte der DIN 18005 erreicht oder überschritten werden, ist unproblematisch und ohne unverhältnismäßigen zusätzlichen Aufwand möglich und sollte deshalb auch Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen sein.

#### Zu 9: Eine Verbesserung des Schutzes vor Erschütterungen.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert eine Verbesserung des Schutzes vor Erschütterungen. Die erschütterungstechnische Untersuchung ist für Laien kaum verständlich. Soweit sie für die Gemeinde nachvollziehbar ist, wird zum einen auf die Kritik zur Verkehrsprognose oben verwiesen, die auch für die erschütterungstechnische Untersuchung wesentliche Grundlage ist.

Die erschütterungstechnische Untersuchung enthält eine Vielzahl von Ableitungen und Annahmen, die mit Unsicherheiten behaftet sind. Wie diese Unsicherheiten im Ergebnis berücksichtigt wurden, ist der Untersuchung aber nicht nachvollziehbar zu entnehmen. Einzelne Formulierungen lassen aber darauf schließen, dass Unsicherheiten zu Lasten der Betroffenen, also zugunsten einer günstigeren Berechnung der Erschütterungen, aus der Betrachtung ausgeblendet wurden. Das scheint etwa für die zusätzlichen Belastungen durch besonders schwere Erzzüge zu gelten, die besonders im tieffrequenten Bereich zu höheren Belastungen führen sollen. Damit können insbesondere bei leichten Holzbalkendecken höhere Belastungen auftreten. Die erschütterungstechnische Untersuchung scheint die mögliche Mehrbelastung aber mit der Überlegung, weit gespannte Holzbalkendecken seien hier „absolut untypisch und dementsprechend unwahrscheinlich“ (S. 27 unten) aus der weiteren Betrachtung auszublenden.

Es ist davon auszugehen, dass der Betroffenheitsbereich von 30 m entlang der Bahnstrecke, innerhalb dessen in der erschütterungstechnischen Untersuchung überhaupt nur mit Betroffenheiten gerechnet wird, die näher zu untersuchen sind, deutlich zu gering angesetzt ist. Die Erschütterungen vom Bahnverkehr sind auch in größerer Entfernung teils noch spürbar.

Die UVS legt in der Bestandserfassung und -bewertung die Erfassungskriterien beim Schutzgut Mensch im Bezug auf Wohnen und Wohnumfeldfunktion wie folgt fest:

- 500 m wohnungsnaher Freiraum
- 1.000 bis 1.500 m siedlungsnaher Freiraum.

In der Auswirkungsprognose der UVS (S. 19) wird für die betriebsbedingten Beeinträchtigungen von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeld durch Verlärmung und Erschütterung in allen betroffenen Siedlungsbereichen ein sehr hohes ökologisches Risiko festgestellt. So wird z.B. beim siedlungsnahen Freiraum in 430 m Entfernung von der Trasse der 50 dB (A) und in einer Entfernung von 200 m noch der 55 dB (A) Tagwert ermittelt.

Die Gemeinde Löwenberger Land geht davon aus, dass im Ergebnis in den besiedelten Bereichen der Ortslagen Nassenheide, Grüneberg und Neulöwenberg Schutzmaßnahmen ergriffen werden müssen und fordert für alle drei Siedlungsbereiche den Einbau besolter bzw. elastischer Schwellen bzw. die Prüfung weiterer möglicher technischer Verminderungsmaßnahmen.

#### Zu 10: Eine verträgliche Gestaltung der Bauarbeiten.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert eine verträgliche Gestaltung der Bauarbeiten. Dazu gehört insbesondere, dass auf Nachtbauarbeiten verzichtet werden muss. Für die tagsüber abzuwickelnden Baumaßnahmen ist hinsichtlich der Lärmbelastungen eine Bindung an die Vorgaben der AVV Baulärm zu regeln, um die Zumutbarkeit der Belastungen sicher zu stellen. Besonders erschütterungsintensive Maßnahmen dürfen die Werte der DIN 4150, Teil 2 und Teil 3, die in der erschütterungstechnischen Untersuchung erwähnt werden, nicht überschreiten. Gegen übermäßige Staubentwicklung ist jedenfalls bei Trockenheit und staubintensiven Arbeiten eine Befeuchtung vorzugeben.



Zu 11: Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten sowohl an betroffenen Gebäuden als auch an ausgebauten und fertig gestellten Gemeindestraßen, die als Baustraßen genutzt werden sollen.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert Beweissicherungsmaßnahmen vor Beginn der Bauarbeiten. Im Zuge der Baumaßnahmen werden teilweise sehr erschütterungsintensive Arbeiten durchgeführt, wie Verdichtungsarbeiten. Diese können ebenso wie etwa Grundwasserabsenkungen zu Setzungsschäden an Häusern und der Infrastruktur (Straßen) führen. Erhebliche Schäden an den Straßen können auch durch eine übermäßige Beanspruchung während der Bauarbeiten entstehen. Es wird daher eine umfassende Beweissicherung vor Beginn der Arbeiten gefordert.

Die Anlage 11 der Planungsunterlage (Baustellenerschließung/Transportwege) ist mit folgenden Mängeln behaftet:

- Es ist nicht zu entnehmen, wie hoch die Belastung auf den Baustellenstraßen während der Baumaßnahme ist.
- Eine korrekte Lagezuordnung der Baustraßen ist durch teilweise falsche Straßenbezeichnungen nicht möglich.
- Die Auflistung zur Nutzung vorhandener kommunaler Straßen und Wege ist nicht vollständig. Die kartographische Darstellung sollte mit der Auflistung übereinstimmen. Gleichzeitig sind alle Straßen und Wege, die als Baustellenstraßen genutzt werden sollen, zur besseren Lesbarkeit mit einer Nummer zu versehen und auf der Karte entsprechend zu kennzeichnen.

Die Gemeinde weist vorsorglich darauf hin, dass folgende Gemeindestraßen, die als Baustellenstraßen genutzt werden sollen, neu ausgebaut wurden:

Grüneberg, Nordbahnstraße

- Ausbau 2009
- Bauklasse IV von der Kreisstraße bis zum Getränkehersteller Vivaris
- Bauklasse V ab Getränkehersteller bis Wendehammer

Neulöwenberg, Häsener Weg

- Ausbau 2010
- Bauklasse IV

Neulöwenberg, P&R Anlage und Straße Zum Bahnhof

- Ausbau 2006
- Busbuchten, Fahrbahn, Wendeschleife Bauklasse III
- Aufbau Parken Bauklasse V

Löwenberg, Sonnenhügel (als Zuführung zum Zehdenicker Weg)

- Bauklasse V

Alle ausgebauten Gemeindestraßen sind für den normalen Verkehr gemäß StVO ausgelegt. Ein Schwerlasttransport über diese Straßen ist ausgeschlossen und wird von der Gemeinde abgelehnt.

2011 ist der weitere Ausbau der Ortsverbindungsstraße Grüneberg – Neulöwenberg geplant.

Die Straße „Zum Bahnhof“ im OT Neulöwenberg ist auch Ausgangspunkt möglichen Schienenersatzverkehrs während der Baumaßnahme, so dass ein erhebliches Verkehrsaufkommen entstehen wird. Eine gleichzeitige Nutzung als Baustellenzufahrt ist aus Sicht der Kommune nicht möglich. Innerhalb der Planfeststellung sind alternative Straßenzuführungen bzw. der Bau von Baustellenstraßen zu prüfen.

Der Mühlenweg im OT Nassenheide wurde per Verfügung teil eingezogen. Inhalt der Teileinziehung ist:

1. Die Benutzerkreise werden auf Radfahrer und Fußgänger beschränkt.
2. Der Anliegerverkehr ist frei.
3. Der landwirtschaftliche Verkehr bis zu den Stallanlagen ist zulässig.
4. Der Verkehr zur Entsorgung durch Fahrzeuge des Kommunalen Ver- und Entsorgungsbetrieb Löwenberger Land bis zur Pumpenstation ist zulässig.

Der Mühlenweg ist deshalb als Baustellenzufahrt nur bis zur Pumpenstation nutzbar.

#### Zu 12: Die Rücksichtnahme auf städtebauliche Belange durch zeitnahen Abriss nicht mehr benötigter und nicht erhaltenswerter Gebäude der Bahn.

Die Gemeinde Löwenberger Land fordert die Rücksichtnahme auf städtebauliche Belange durch zeitnahen Abriss nicht mehr benötigter und nicht erhaltenswerter Gebäude der Bahn. Insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten P&R Anlage in Grüneberg ist der Rückbau der ehemaligen Düngerhalle zeitnah im Rahmen der Baumaßnahme durchzuführen. Auch aus Sicherheitstechnischen Gründen ist der zeitnahe Rückbau nicht mehr benötigter Hochbauten zu forcieren und während der Baumaßnahme zu realisieren.

#### Zu 13: Anbindung an vorhandene Rad- und Gehweganlagen im Kreuzungsbereich

Im OT Nassenheide wird auf die fehlende Anbindung an die vorhandene Rad-/Gehweganlage an der Liebenwalder Chaussee hingewiesen. Die Ausbaumaßnahme und dessen Abschluss vor dem Straßenabzweig erfolgten in Abstimmung mit der Deutschen Bahn. Die Anbindung ist als Gegenstand der Planfeststellungsmaßnahme aufzunehmen und per Kreuzungsvereinbarung durchzuführen.



#### 14. Allgemeine Hinweise als Grundeigentümerin (SG Liegenschaften):

Das durch die DB Netz AG zur Verfügung gestellte Grunderwerbsverzeichnis wurde geprüft.

Gegen das vorgenannte Projekt bestehen im Rahmen der Liegenschaftsverwaltung keine grundlegenden Bedenken. Folgende Hinweise sind zu berücksichtigen:

- Für die folgenden Gemeindegrundstücke bestehen derzeit Landwirtschaftspachtverträge. Die Beeinträchtigung der Flächen durch die Baumaßnahme wird geprüft und den Pächtern zeitnah mitgeteilt.

Gemarkung	Flur	Flurstück
Grüneberg	5	83/2, 141/2
Grüneberg	6	568/3
Nassenheide	4	746

- Bei nachfolgenden Grundstücken ist im Liegenschaftskataster noch das sog. „Eigentum des Volkes“ eingetragen. Die Eigentumszuordnung steht noch aus. Diesbezüglich erfolgt ein entsprechender Hinweis an die DB Netz AG.

Gemarkung	Flur	Flurstück	verfügungsberechtigt
Grüneberg	1	173	BVVG
Nassenheide	3	58/2	Gem. Löwenberger Land
Nassenheide	4	552/3	Gem. Löwenberger Land

- Nachfolgendes Flurstück befindet sich derzeit in einem Bodenordnungsverfahren. Dazu erfolgt ebenfalls ein Hinweis an die DB Netz AG:

Gemarkung	Flur	Flurstück
Neulöwenberg	5	30/3

Die aufgeführten gemeindlichen Hinweise sind innerhalb des weiteren Planfeststellungsverfahrens ausreichend zu berücksichtigen. Bei Nachfragen stehe ich Ihnen gern zur Verfügung.

Abschließend möchte ich anmerken, dass innerhalb des Raumordnungsverfahrens zur Ortsumgehung Teschendorf/Löwenberg im Zuge der B 96neu bei der Trassenführung parallel zur Bahnstrecke erhebliche naturschutzrechtliche Bedenken bestanden. Ich gehe davon aus, dass die entsprechenden Abstimmungen mit den zuständigen Behörden Gegenstand des Planverfahrens sind.

Mit freundlichen Grüßen

Schneck  
Bürgermeister