

### **TOP 3      Lärm-, Erschütterungs- und Sichtschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner der RB35-Verlängerung in Bad Saarow (auf Antrag der Fraktion DIE LINKE)**

*Bericht des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung*

#### **Aus der Beratung:**

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) begrüßt im Namen seiner Fraktion ausdrücklich die Verlängerung der RB35 von Fürstenwalde über Bad Saarow nach Pieskow. Bei einem Ortstermin zum Thema „Revitalisierung von Nebenstrecken“ sei er von einer Bürgerinitiative über einen Sachverhalt informiert worden, über den er in diesem Rahmen berichten wolle. Die Bewohner des Wohngebietes Lärchengrund, dass an die stillgelegte Bahntrasse angrenze, seien über die Pläne der Landesregierung, diese Trasse zu revitalisieren überrascht gewesen. Den Verkaufsexposés der angrenzenden Baugrundstücke sei zu entnehmen gewesen, dass die stillgelegte Bahnstrecke entwidmet sei. Erst in der Presse seien die Anwohner auf die geplante Revitalisierung aufmerksam gemacht worden. Dabei würden sie sich ebenfalls für eine Verlängerung der Strecke aussprechen. Der Bahndamm verlaufe allerdings sehr nah an den Grundstücksgrenzen. Für die 650 Meter, die an das Wohngebiet angrenzten, erwarteten sie daher einen Lärm-, Erschütterungs- und Sichtschutz.

Abgeordneter Görke (DIE LINKE) zeige für das Anliegen Verständnis, auch wenn ihm bewusst sei, dass auch der Käufer eines Grundstücks verpflichtet sei, die Angaben im Verkaufsexposé zu überprüfen.

Er informiert darüber, dass die Strecke nicht entwidmet sei, sondern dem Bestandsschutz unterliege. Damit könne der Infrastrukturbetreiber, die Scharmützelseebahn GmbH, die Strecke nach den alten Vorgaben – ohne Immissionsschutzmaßnahmen – wieder in Betrieb nehmen.

Er habe bereits eine mündliche Anfrage im Landtag gestellt, wolle aber diesen Punkt bewusst noch einmal im Ausschuss aufrufen, da die Antwort der Landesregierung sich darauf beschränkt habe, dass man keinen Handlungsspielraum sehe. Er fragt daher, ob es möglich sei, den berechtigten Interessen der Bürger politisch entgegenzukommen und den Infrastrukturbetreiber zu verpflichten Maßnahmen zu ergreifen. Die Kosten hierfür seien überschaubar.

Insgesamt sei es wichtig, bei der Bevölkerung eine Akzeptanz für die Verkehrswende zu erreichen, die durch solche Beeinträchtigungen gefährdet sei.

Herr **Rolf** (MIL) sei in Kenntnis des Sachverhalts. Er argumentiert jedoch, dass der Bahndamm bei Besichtigung der Baugrundstücke für jedermann sichtbar gewesen sei und zeigt sich überrascht, dass kein Bauherr auf die Idee gekommen sei, sich über die Pläne hinsichtlich der stillgelegten Bahntrasse zu informieren. Auf die Aussage des Investors alleine könne man sich nicht verlassen. In erster Linie halte er den Sachverhalt erst einmal für ein Problem zwischen den Grundstückseigentümern und dem Investor.

Er gibt außerdem zu Bedenken, dass es sich weder um eine Hochgeschwindigkeitstrasse noch um eine hochfrequentierte Auslastung handele. Die Rede sei von einem Zug, der stündlich einmal über die Gleise fahre. Das Problem sei darüber hinaus auch kein Einzelfall. Im Rahmen der Umsetzung von i2030 werde es an unterschiedlichen revitalisierten und neu in Betrieb genommenen Strecken zu Anwohnerbeeinträchtigungen kommen. Auch mit Lärmschutzwand bedeute das für die betroffenen Gebiete eine höhere Belastung.

Man sei sich grundsätzlich darin einig, die geplanten Projekte im Rahmen von i2030 möglichst schnell zu realisieren. Viele der Vorhaben hätten aber zur Folge, dass man vielerorts – zum Beispiel auch in Blankenfelde und Rangsdorf – an Wohngebiete herantreten müsse.

Herr Rolf (MIL) bestätigt, dass sich die Scharmützelseebahn GmbH innerhalb des gesetzlichen Rahmens bewege. Es existiere eine immer noch gewidmete Trasse, auf der grundsätzlich die Strecke wieder aufgebaut werden könne. Im Rahmen des Planungsverfahrens sei es den Bürgerinnen und Bürgern möglich, sich entsprechend einzubringen. Es gebe technische Grenzwerte, die eingehalten bzw. nicht überschritten werden dürfen. Soweit die Einhaltung dieser Grenzwerte garantiert werde, seien der Baulastträger zu weitergehenden Schutzmaßnahmen nicht verpflichtet. Bezugnehmend auf den Hinweis des Abgeordneten Görke (DIE LINKE), wonach aufgrund des Bestandschutzes alte Werte griffen, relativiert Herr Rolf (MIL), dass sich auch nach den neuen Grenzwerten bei einer Belastung von einer Zugdurchfahrt in der Stunde voraussichtlich nichts Anderes ergebe.

Für ein Eingreifen des Landes sehe er keine gesetzliche Grundlage.

Abgeordneter **Rostock** (GRÜNE/B90) erkundigt sich, wo aktuell das Ende der Widmung der besagten stillgelegten Strecke liege.

Neben der vom Abgeordneten Görke (DIE LINKE) angesprochenen Problematik, gebe es noch das Problem des Zugangs der Siedlung zum zukünftigen Haltepunkt. Die planerische Umsetzung müsse vor Ort geleistet werden, aber dennoch interessiere ihn, inwieweit eine Einflussnahme durch das Land im Rahmen des Landesentwicklungsplanes möglich sei.

Abgeordneter **Görke** (DIE LINKE) teile die Einschätzung des Herrn Rolf. Der Sachverhalt unterscheide sich jedoch von anderen Investitionsprojekten im Rahmen von i2030. Da es sich hier um eine stillgelegte Strecke mit Bestandsschutz handele, gebe es keine erneute immissionsschutzrechtliche Überprüfung. Dies sei bei neu geplanten Projekten anders. Daher schlage er vor, mit dem Investor in einen Dialog einzutreten und eine gemeinsame Lösung zumindest in Hinblick auf den Erschütterungsschutz zu finden. Er wolle den Status quo im Gegensatz zum MIL nicht einfach hinnehmen.

Insbesondere sei verwunderlich, dass für das Wohngebiet in unmittelbarer Nähe der Gleise eine Baugenehmigung erteilt worden sei. Das Verfahren und Planung des Wohngebietes würden bei ihm einige Fragezeichen aufwerfen. Eine Lösung habe er jedoch nicht parat, daher appelliert er erneut an die Landesverwaltung, eine niederschwellige Lösung – unter Umständen gemeinsam mit dem Investor – zu finden.

Er habe sich vor Ort davon überzeugen können, dass die unmittelbare Nähe der Häuser zur Trasse zu Beeinträchtigungen führen wird.

Abgeordneter **Noack** (SPD) gibt ebenfalls zu bedenken, dass es sich bei dem angesprochenen Sachverhalt um ein Problem handle, das bei der Planung von Infrastrukturprojekten – nicht nur im Bereich i2030 – immanent sei. Dies sei ein prädestiniertes Beispiel dafür, dass die gemeindliche Planung – die Flächennutzungsplanung und der Bebauungsplan – häufig zukünftigen Infrastrukturentwicklungen im Land Brandenburg im Weg stehe, bzw. zumindest Probleme bereite. Die meisten Probleme könnten vor Ort gelöst werden, müssten jedoch dennoch Beachtung finden. Man müsse sich außerdem darüber im Klaren sein, dass Infrastrukturprojekte auch scheitern könnten. Es sei möglich, dass man vor Ort auf Widerstand stoße und auch Klageverfahren gegen einzelne Maßnahmen Erfolg haben könnten, auch wenn es sich aus der ganzheitlichen Sicht der Abgeordneten und des Ministeriums um wichtige Entwicklungen für das Land handele. Der einzelne Bürger müsse bei den Prozessen „mitgenommen“ werden.

Wahrscheinlich hätte man vor Ort anders geplant, wenn man bereits vorher von i2030 und der damit verbundenen Revitalisierung der Strecke gewusst hätte, man befinde sich aber derzeit in einer Phase der Neuorientierung, in der man auch kurzfristige Anpassungen handhaben müsse. Er befürworte es trotzdem, sich für solche Belange einzusetzen, da diejenigen, die dort wohnten und dort ihre Zukunft gestalten wollten, auch schutzwürdige Interessen hätten.

Herr **Rolf** (MIL) kündigt an, bereits einen Termin mit dem entsprechenden Investor zu haben und das Thema ansprechen zu wollen. Ein Ergebnis könne er ausdrücklich jedoch nicht versprechen.

Man müsse sich jedoch darüber im Klaren sein, dass im Ergebnis dafür Steuergelder oder Mittel der Regio – also Landesmittel – für die in Rede stehenden Schutzmaßnahmen aufgewandt werden müssten. Herr Rolf (MIL) sagt zu, zu prüfen, was die Maßnahmen kosten werden; eine gesetzliche Verpflichtung sehe er jedoch nicht.

Sowohl die Kommune als auch der Investor müssten sich jedoch dafür verantworten lassen, dass hier bei Verkauf der Grundstücke keine ausreichende Aufklärung erfolgt sei.

Auf die Nachfrage des Abgeordneten Rostock (GRÜNE/B90), bis wohin die Strecke gewidmet sei, könne er nicht verlässlich antworten. Er garantiere aber, dass sie auf dem Teilstück, das revitalisiert werden soll, definitiv nicht entwidmet sei. Der Landesnahverkehrsplan sehe auch keine zeitnahe unmittelbare Weiterführung der Strecke vor. Die Position des Haltepunktes werde im Zuge der Revitalisierung nicht verändert.

Der **Vorsitzende** schließt den Tagesordnungspunkt.