

Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V.,
Martin Pidde, Poststr. 4, 15938 Golßen

**Landesamt für Bauen & Verkehr
Anhörungsbehörde
Lindenallee 51
15366 Dahlwitz-Hoppegarten**

Intern: VV39/2014

Altgolßen, den 17.01.2014

**Betreff: Planfeststellungs-/Anhörungsverfahren für das Bauvorhaben ABS Berlin –
Dresden km 60,5 – km 75**

Einwendung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nutzt der Verein Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V. die Möglichkeit der Einwendung zum Planfeststellungs-/Anhörungsverfahren für das Bauvorhaben ABS Berlin – Dresden km 60,5 – km 75 fristgerecht bis zum 21.01.2014.

Der Verein

Den Verein „Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V.“ gibt es seit 2010, der heute 56 Mitglieder bzw. Mitgliedsgemeinschaften zählt, sodass sich der Großteil der Haushalte Altgolßens darin wieder findet. Zweck des Vereins ist die Festigung der Dorfgemeinschaft, die Förderung und Durchführung von kulturellen Veranstaltungen und Projekten für die Dorfentwicklung im Interesse aller Altgolßener Bürgerinnen und Bürger, sowie der örtlichen Gruppierungen der Dorfgemeinschaft.

Wesentliche Aufgabe des Vorstandes und der Interessensgruppen ist die Bündelung und Kommunikation der Interessen der Mitglieder und aller Altgolßener Bürger gegenüber der Stadt Golßen und des Amtes Unterspreewald.

Vereinsanschrift & Kontakt

Email: info@altgolssen.de

Homepage: www.altgolssen.de

1. Vorsitzender: Herr Martin Pidde
Poststr. 4, 15938 Golßen, Tel. 035452 15165

2. Vorsitzender: Herr Steffen Glombitza
Neue Str. 10, 15938 Golßen, Tel. 0171 3531760

Vereinsregisternr.: VR 4902 CB
Amtsgericht Cottbus

Bankverbindung: MBS Potsdam
BLZ: 160 500 00 / Kontonr: 10 000 20009

Steuernummer: 049 / 140 / 09893
Finanzamt Königs-Wusterhausen

Einleitung

Altgolßen ist ein Gemeindeteil (ca. 230 Einwohner) der Stadt Golßen, liegt ca. 3 km westlich und ist über die L711 direkt miteinander verbunden. Zwischen beiden Gemeindeteilen wird die L711 von der Bahnstrecke Berlin – Dresden am km 62,045 gekreuzt. Die Überfahrt ist durch eine handbetriebene Schrankenanlage geregelt. (Anm.: In der Feststellung falsch ausgewiesen als „elektrischen Vollschrakenanlage“ oder „elektrische Halbschrakenanlage“). Der Fahrzeugverkehr bemisst sich auf ca. 1500 Fahrzeuge täglich zuzüglich Radfahrer sowie Fußgänger. Im Wesentlichen erschließt sich der Verkehr aus dem Betriebs-, Schul- und Privatverkehr in den Gemeinden Golßen, Steinreich und Dahmetal. Darüber hinaus gilt die Verbindung als wichtiger Versorgungs- und Notfall-/Rettungsweg für diesen ländlichen Raum. Eine Alternativ-Umfahrung von und nach Golßen ist auf befestigter Straße in unmittelbarer Nähe nicht vorhanden.

Einwendungen (E) zu Anlage 1 „Erläuterungsbericht“

Zu Punkt 2.2.1 „BÜ-Ersatzmaßnahme Altgolßen(L711), km 62,045, Variantenplan:

E1: „Außerdem stellt der BÜ die einzige Verbindung der östlich der Bahnanlagen bestehenden Ansiedlung zum Ortskern Altgolßen dar“.

Korrektur/Ergänzung: *L711 ist eine Landesstraße die die Ämter Dahme (TF) und Unterspreewald (LDS) verbindet, insbesondere durch den Fahrzeugverkehr aus Altgolßen, der Gemeinde Steinreich mit den Ortsteilen Glienig und Sellendorf sowie deren Gemeindeteilen Hohendorf, Schenkendorf und Damsdorf sowie der Gemeinde Dahmetal*

E2: Die „Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V.“ spricht sich eindeutig und mit Nachdruck aus **für die Variante 1.2 oder 1.3 mit einer südlichen Umfahrung (ortsnah oder weiträumig).**

Die „Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V.“ sprechen sich eindeutig und mit Nachdruck aus **gegen die Variante 1.1.1 bis 1.1.3 sowie 3.5.2 der nördlichen Linie mit Anbindung an die B96/B115.**

Begründung:

a) Von vier bestehenden Bahnübergängen in der Gemeinde Golßen soll eine Reduktion auf eine Überführung B96 erfolgen. Dabei sind die Bahnübergänge „Mahlsdorfer Grund“ km 59 und Landwehr/Hohendorf km 63,98 für den Land- und Forstwirtschaftsverkehr sowie als Gefahrenabwehr- und Rettungsweg bestimmt. Die bestehende Brücke (oder eine Ersatzmaßnahme) „Landwehr/Hohendorf km 63,98“ ist nicht Teil dieser Feststellung, obwohl sie in diesem Bereich existiert und wurde nicht in die Überlegungen sinnvoller Anbindungen einbezogen. Bis dato hatten wir die Information, dass die Brücke Landwehr/Hohendorf wegen unzureichender Abstände zwischen Gleis und Brückenpfeiler nicht bestehen bleiben kann.

b) Eine Verbindungsstraße für den Einzugsbereich ohne eigene L711-Brücke deckt nicht die Risiken von Straßensperrungen für die notwendige Gefahrenabwehr und Rettungswege ab. Die B96/B115 gelten als wichtige Umleitungs- und Versorgungsstraße für die A13 und als Nord-Südverbindung in Brandenburg (ca. 3400 Fahrzeuge täglich) und sollte nicht mit dem

enormen land- und forstwirtschaftlichen sowie Betriebs-Verkehr zwischen Golßen und Altgolßen/Steinreich von der L711 vermischt werden.

c) Der Verlust von landwirtschaftlich genutzten Flächen, Stückelung vorhandener Flurstücke bis hin zu unwirtschaftlichen Nutzflächen durch Trennung, stellt darüber hinaus einen erheblichen Eingriff in die Natur und Umwelt dar. Die Planfeststellung sagt eindeutig aus, dass eine „Flächeninanspruchnahme bei einer südlichen Umfahrung am geringsten wäre“!

d) Eine zusätzliche Verbindungsstraße Altgolßen zur B96/B115 bedeutet statt einer südlichen Umfahrungsvariante für den gesamten Fahrzeugverkehr von ca. 1500 Fahrzeugen täglich, einen zusätzlichen Fahrweg von ca. 2,4 km, insgesamt also 3600km (jährlich 1.314.000 km!). Bei einem Aufwendungssatz von 0,30€/km bedeutet dies eine Mehrbelastung für die Menschen und Betriebe von ca. 400.000€/Jahr zuzüglich des Zeitfaktors (entspr. ca. 200.000€/Jahr allein für den gewerblichen Verkehr) in erheblichem Maße. Darüber hinaus verlängert sich der Gefahrenabwehr- und Rettungsweg.

Bei dem Vergleich der Baukosten (Tabelle in Punkt 2.2.6) für eine nördliche Umgehung (Variante 1.1.3) zu einem Brückenersatzbau mit südlicher Umfahrung (Variante 1.2), ergibt sich eine Mehrbelastung von 1.159.000€ (ca. 30%). Jedoch nicht im Vergleich stehen der Nutzen und die Belastung der Bevölkerung sowie der Betriebe und des gewerblichen Verkehrs beider Varianten. Nach Aussagen der Landesregierung in Brandenburg sind Fördermaßnahmen von 75 bis 90% in Aussicht gestellt. Wenn nicht jetzt - wann wollen wir die Möglichkeiten zum Erhalt und zur Verbesserung der Infrastruktur im ländlichen Raum erlangen?

e) Fraglich ist die Anbindung des land- und forstwirtschaftlichen Verkehrs Falkenhain/Hohendorf, falls kein Ersatzbau der Brücke km 63,98 in angemessener Entfernung erfolgt.

f) Bei einem Vergleich der täglichen Nutzung von 1500 Fahrzeugen der L711 am Kreuzungspunkt Altgolßen zu 54 Fahrzeugen i.M. am Bahnübergang Falkenhain-Hohendorf stellt sich die Frage der Plausibilität bei ähnlichen Möglichkeiten der Umfahrung z.B. über Drahnsdorf. An dieser Stelle sei bemerkt, dass es *keine asphaltierte Gemeindestraße von Falkenhain nach Hohendorf gibt. Die Asphaltschicht endet an der Ortsausfahrt Falkenhain ca. 300m hinter dem Kreuzungspunkt km 65,899 und wird darüber hinaus ausschließlich für land- und forstwirtschaftlichen Verkehr genutzt.*

Zu Punkt 3.5.2.2 „Personenunterführung (PU), Bahn-km 61,903:

E1: Die Feststellung beschreibt nicht die geplante Anbindung der Bahnsteige und der PU an das vorhandene Verkehrswegenetz. Durch den Wegfall des BÜ km 62, jedoch dem Bestehenbleiben einer Straße westlich bis dorthin, erwarten wir für die Fahrgäste der Bahn - insbesondere für die Pendler aus dem Einzugsgebiet Altgolßen, Steinreich und Dahmetal - Kfz-Parkmöglichkeiten und Fahrradstellplätze in diesem Bereich sowie einen barrierefreien Zugang.

Ergänzende Einwände

Die Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V. verweist ausdrücklich auf die Abstimmungsgespräche zwischen Stadt Golßen, Bahn-AG, Amt und Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V. am 18.01.2012 in Golßen und 04.12.2013 in Schönwalde hin. Dort haben wir wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass wir in jeden Fall auf eine 2. Brücke innerhalb der Gemeinde bestehen und unsere Argumente dazu kommuniziert. Lediglich für den Fall, dass ein Ersatzbau der L711-Überquerung oder Landwehr/Hohendorf nicht erfolgt, wären wir mit einer alternativen Umfahrung B96/B115 beginnend zwischen dem Betriebsgelände der Emsland-Aller Aqua GmbH und Altgolßen einverstanden. Die Dorfgemeinschaft hat dies untermauert mit einem Kommuniqué inkl. Unterschriftenlisten vom 03.07.2011.

Der Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V. ist durchaus bewusst, dass durch unterschiedliche Baulastträger, Finanzierungs- und Fördermaßnahmen, Interessenskonflikte und Verantwortlichkeiten sowie bautechnische Bedingungen keine Übereinstimmung für unsere Einwände bei allen Projektverantwortlichen und –betroffenen erzielt werden kann. Positiv sehen wir der geplanten Trassenmodernisierung entgegen. Dennoch bitten wir hiermit die Einwände ernsthaft zu prüfen und die Argumente aller betroffenen Bürgerinnen und Bürger westlich der Bahnstrecke entsprechend zu berücksichtigen. Insbesondere sollte es das Bewusstsein schärfen und Fakten widerspiegeln, dass hier für die nächsten Generationen signifikante Einschnitte im Einzugsgebiet erfolgen. Die geplanten und favorisierten Maßnahmen widersprechen dem Willen unserer Bevölkerung in hohem Maße und tragen nicht zur Steigerung der Attraktivität im ländlichen Raum bei.

Hinweis: Eine Kopie des Schreibens wird der Amtsverwaltung des Amtes Unterspreewald zugeschickt.

Mit freundlichen Grüßen!

Im Auftrag des Vorstandes und der Dorfgemeinschaft Altgolßen e.V.:

.....
Martin Pidde,
1. Vorsitzender

.....
Steffen Glombitza
2. Vorsitzender

Anlagen: keine