

NIEDERSCHRIFT**über die 1. Beratung des Bauausschusses am 30.11.2011**

Ort: Rathaus Kleinmachnow, Adolf-Grimme-Ring 10; Sitzungsraum 2/3, 3. OG
Beginn: 18:00 Uhr
Ende: 20:15 Uhr
Anwesenheit: siehe Anwesenheitsliste

Öffentlicher Teil

TOP 1 Begrüßung der anwesenden Ausschussmitglieder, der Mitarbeiter der Verwaltung und der Gäste

Begrüßung der anwesenden Ausschussmitglieder, der Mitarbeiter der Verwaltung und der Gäste

TOP 2 Bestätigung der Tagesordnung der gemeinsamen öffentlichen Sitzung des Bauausschusses und Ausschuss für Umwelt und Verkehr und Ordnungsangelegenheiten am 30.11.2011

Die Tagesordnung der gemeinsamen öffentlichen Sitzung des Bauausschusses und des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten am 30.11.2011 wird festgestellt.

TOP 3 Information und Diskussion

BA
020/11BA
022/

**zu Entwurf Masterplan Fahrrad
3.1**

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und OrdnungsangelegenheitenHerr Alrutz

Nach dem vor etwa einem Jahr das **Grundlagenpapier** zum Masterplan Fahrrad vorgestellt wurde, wird heute der Entwurf des Masterplans insgesamt erläutert.

Jedem Ausschussmitglied wurde eine umfangreiche Unterlage zur Verfügung gestellt. Anhand dieser Unterlage erläutern Herr Dr. Schnellwolf und Herr Alrutz Vorschläge und Empfehlungen für entsprechende Maßnahmen.

Herr Sahlmann – Lokale Agenda 21

Wir danken dem Büro PGV, Herrn Alrutz und Herrn Dr. Schneewolf, für die sehr gute Ausarbeitung des Masterplanes Fahrrad. Hinweis: Die Vorarbeiten und Initiative zum Masterplan Fahrrad kamen von der Agenda- Gruppe Verkehr schon 2005 bis 2007.

Mehrere Versuche zur Umsetzung schlugen leider fehl, so dass der Plan in die GV als Beschluss eingebracht wurde.

Die Gemeindevertreter haben am 14.05.2009 die Erarbeitung „Masterplan Fahrrad“ in der

GV beschlossen. Die Agenda-Gruppe Verkehr vertritt alle Verkehrsteilnehmer, nicht nur die Radfahrer, sondern auch die Fußgänger, Behinderte und Autofahrer.

Wir brauchen eine Stellplatzsatzung für Fahrräder, auch wenn es eine Empfehlung ist.

Radabstellplätze sind völlig unzureichend im öffentlichen und privaten Raum.

Wir teilen viele Positionen des ADFC, aber nicht alle. Die Radwegebenutzungspflicht wollen wir aufheben, wenn die Standards nicht eingehalten werden, die Rad- und Fußwege zu schmal sind. Wir setzen uns ein für Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ernst- Thälmann- Straße und in der Karl-Marx-Straße nördlich des OdF-Platzes.

Positiv sehen wir den Vorschlag von PGV, Schutzstreifen in Kleinmachnow zu markieren, Bsp. Karl- Marx- Straße und Stolper Weg.

An den Knotenpunkten wurden gute Lösungen vorgeschlagen, Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern werden durch Heranführen der Radquerungen an die Straße verbessert. Durch markierte Furten, Aufstell- und Warteflächen bekommen die Radfahrer Vorrang und können zügiger queren, werden besser von Autofahrern gesehen.

Es müssen Kriterien für die Maßnahmen festgelegt werden:

Prioritätsstufe 1, Prioritätsstufe 2, Sofortmaßnahmen, damit es einen Handlungsrahmen gibt (Beschluss der GV des Masterplans Fahrrad),

Einen Fahrradbeauftragten brauchen wir außerdem, um Maßnahmen durchzusetzen, evt. auch ehrenamtlich.

Herr Kämmer – ADFC

Richtet seinen Dank an das Planungsbüro und auch an die Gemeinde, dass sie diesen Masterplan mit dem entsprechenden Anschub mit auf den Weg gebracht haben. Das ist ein ganz klares Bekenntnis, dass diese Gemeinde nicht nur familienfreundlich ist, sondern auf dem Wege ist fahrradfreundlich zu werden. Dass sie bereits ist, neben dem Auto und dem öffentlichen Nahverkehr auch wirklich ein ernsthaftes zukunftstaugliches Verkehrsmittel wie das Fahrrad, weiter voran zu bringen. Ich finde es ausgesprochen gut, dass Sie mit diesem Masterplan, sei es mit dem Grundlagenpapier bzw. mit dieser Fortführung das Ganze auch schriftlich fixieren.

Es sind sehr viele Punkte, die in diesem Papier, was von PGV und Herrn Dr. Schneewolf entwickelt worden ist, so von uns auch mit vertreten werden, allerdings muss ich sagen, mir fehlt an verschiedenen Stellen eine ganze Menge. Das ganze Thema der Schulwegsicherheit ist aus meiner Sicht so wichtig, dass es hier viel stärker ausgeprägt sein sollte. Insbesondere finden wir für sehr wichtig, dass hier eine ganz klare Prioritätenliste von gering investiven Maßnahmen, die also sofort starten können, die wenig kosten, zu den tatsächlich umfassenden Maßnahmen mit aufgenommen wird. Eine Liste, an der man sich künftig sowohl in der Verwaltung als auch entsprechend gemeinsam mit den weiteren Partnern orientieren kann, um sie entsprechend abzuarbeiten und sich zu verdeutlichen, wo stehen wir, was ist eigentlich geschafft.

Was aus unserer Sicht auch sehr wichtig ist, ist der Punkt, dass dem Ganzen so etwas wie ein Leitbild, auch Leitsätze, vorangestellt wird. Das immer dann, wenn Entscheidungen getroffen werden, sei es im Bereich des Bauens oder auch in anderen Bereichen, man sich immer wieder vergegenwärtigen kann, ist das, was wir dort machen, eigentlich verträglich. Mit dem, was wir hier als „Masterplan Fahrrad“ definiert haben. Also immer wieder die Möglichkeit des Abgleichens, um ggf. sagen zu können, nein das geht nicht, oder folgende Abweichung sollte man entsprechend mit einkalkulieren.

Die wesentlichen gedanklichen Ansätze des ADFC, was wir vertreten, sind von Herrn Sahlmann gerade eben schon verdeutlicht worden, d.h. Schulwegsicherheit, Wahlfreiheit für den einzelnen Radfahrer und zwar immer unter dem Aspekt Sicherheit. Entscheidend ist für alle Beteiligten, dass das Thema Sicherheit so nach ganz individueller Situation im Fahrradverkehrsnetz mit berücksichtigt wird. Der zweite wichtige Punkt ist, dass wir mit den Verkehrswegen, so wie wir sie umbauen, berücksichtigen sollten, dass Konfliktpotentiale möglichst vermieden werden.

Kleinteilige Maßnahmen, so nach dem Motto rot-weiß markieren statt asphaltieren, ganz wichtig im Rahmen eines Maßnahmenkatalogs mit darzustellen. Und ganz wichtig, den

Dialog, den wir heute hier führen, auch in vielen anderen Stellen mit der Gemeinde mit der Verwaltung führen, dass der institutionalisiert wird, dass man in einem Masterplan Fahrrad auch verdeutlicht, dass wir uns regelmäßig gemeinsam zu bestimmten Punkten austauschen. Vielleicht könnte man einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten für Kleinmachnow benennen. Man sollte sich bei diesem Dialogthema dann aber nicht nur auf Kleinmachnow fixieren, sondern auch daran denken, die Partner in Berlin, Stahnsdorf und Teltow vielleicht auch gelegentlich mit einzubinden.

Frau Sahlmann

Ich finde es nicht so gut, dass die Bearbeitung doch sehr langsam vorangeht.

Wann wird die Bearbeitung in einen Beschluss münden? Sollten wir nicht schon vorausschauend etwas Geld in den Haushalt mit einstellen, um zumindest kleinteilige Maßnahmen durchzuführen?

Eine Anregung an alle Gemeindevertreter und alle sachkundigen Einwohner wäre, sich in den Fraktionen darüber zu unterhalten, wie sie über einen Fahrradbeauftragten denken. Das kann aber nicht nur ehrenamtlich erfolgen, vielleicht wäre es möglich eine Teilzeitstelle einzurichten.

Frau von Törne

Ich habe ein Problem in der Reduzierung der Grünstreifen an verschiedenen Stellen zugunsten von Wegen.

Wie gehen wir mit den Vorschlägen vom ADFC um? Inwieweit können diese in das vorliegende Papier eingearbeitet werden und wie werden wir grundsätzlich jetzt weiter verfahren? Ob wir jetzt das Konzept als Ganzes beschließen und damit sind ja auch viele Maßnahmen schon vorgegeben, die aber im Einzelnen kritisch zu sehen sind, oder ob wir tatsächlich Einzelmaßnahmen herausgreifen?

Herr Tauscher

Ich bedanke mich bei den Planern für das zur Verfügung gestellte Material.

Mir ist allerdings aufgefallen, dass Sie bei bestimmten Zeichnungen, die die Wegführung im Ort darstellen, offenbar sehr alte Unterlagen zu Verfügung gestellt bekommen haben. Ich nehme Bezug auf die Einmündung des Uhlenhorsts in die Karl-Marx-Straße. Sie haben diese in allen Ihren Übersichten als durchgängige Linie dargestellt, ohne diese Verschwenkung für die wir in der 1. Wahlperiode uns entschieden eingesetzt hatten, deutlich zu machen. Weil gerade diese Frage, nämlich der Hauptverkehrswegführung eigentlich ein Konfliktpunkt ist. Ich bitte Sie, sich bei der weiteren Bearbeitung dieses noch einmal anzuschauen. Ich spreche mich ausdrücklich dafür aus, dass aus den Zuarbeiten der Fachleute der verschiedenen ehrenamtlichen Gemeinschaften, dass diese mit einfließen in eine Beschlussfassung, weil dieses Leitbild auch für mich unverzichtbar ist.

Sicherlich ist es jetzt die Aufgabe der Verwaltung, aus den eingebrachten Unterlagen und den Beiträgen eine Vorlage der Verwaltung zu machen. Nämlich in welcher Reihenfolge bestimmte Maßnahmen durchzusetzen sind.

Ich bedauere, dass bei den verschiedenen Aufstellhilfen für die Fahrräder keine weitere Kostenbetrachtung angestellt wurde.

Bevor es nicht klar ist, kann diese Maßnahme nicht in den Haushalt eingestellt werden.

Herr Dr. Mueller

Herr Dr. Schnellwolf ich rege an, an dem Kreuzungspunkt Stahnsdorfer

Damm/Schleusenweg/Hohe Kiefer auch den Schleusenweg in die Betrachtung mit einzubeziehen. Es ist durch Umbaumaßnahmen diese Kreuzung entschärft worden, aber für den Radfahrer, der häufig den doppelten Geh-Radweg am Schleusenweg benutzt, ist es eigentlich sehr schwierig dann in Richtung Schleuse auf den Stahnsdorfer Damm zu kommen. Das sollte unbedingt beachtet werden.

Meine Anregung an die Verwaltung wäre, es sollte eine Prioritätenliste aufgestellt werden, um Schritt für Schritt einzelne Projekte dann detailliert zu diskutieren und zu beschließen.

Herr Kreemke

Ich habe einen Hinweis zu den Fahrradstellplätzen an Schulen: Man sollte auf jeden Fall beachten, dass wenn sie überdacht sind, dass sie normal begehbar sind. Die Höhe muss ausreichend sein. An der Maxim-Gorki-Schule muss man tief gebückt unter diese Einstellplätze gehen.

Herr Dr. Haase

Mir ist aufgefallen, dass die Straße Meiereifeld zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Zehlendorfer Damm hier nicht vorkommt. Das ist eine der gefährlichsten Strecken, die wir in Kleinmachnow haben, weil dort die Vorfahrtspflichten zu sehen sind und weil nach meiner Erfahrung dort viel zu schnell gefahren wird.

Ich bin nicht der Auffassung, dass durch die Verbesserung dieser Infrastruktur allein der Fahrradverkehr in Kleinmachnow wesentlich zunimmt. Das glaube ich einfach nicht. Ich empfehle bei der weiteren Diskussion, dass wir uns einmal darüber Gedanken machen, wie man diesen Radverkehr auf andere Art und Weise fördern kann. Der Trend, den ich hier erkenne, weg vom Fahrradweg hin auf die Straße, kann ich gar nicht richtig erfassen. Ich denke auch hier an die älteren Leute.

Ich glaube, dass wir hier bei der weiteren Diskussion auch darauf achten müssen, dass wir das Ordnungsamt stärker einbringen müssen.

Herr Wilczek

Es gibt ja bereits Konzepte und Überlegungen, die wir hier angestellt haben, wie die gemeinsame Verkehrs AG, Maßnahmenkonzept und das Schulwegekonzept und jetzt haben wir diesen Masterplan Fahrrad. Ich finde wir sollten diese drei Konzepte in eins zusammenführen. Weil, es bringt nichts einzelne Konzepte vorzunehmen und dann einzelne Punkte umzusetzen. Das ist dann auch nur wieder Flickschusterei, sondern wir sollten schauen, wo Gemeinsamkeiten bestehen und diese Gemeinsamkeiten dann erst einmal hervorheben und umsetzen. Dann sollte das Konfliktpotential, zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem Autoverkehr, dem Fahrradverkehr und Fußgängern, was durchaus da ist, minimiert werden.

Herr Lippoldt

Ich wäre dankbar, wenn wir uns hier darauf verständigen, dass die beiden Stellungnahmen vom ADC und von der Lokalen Agenda wirklich zum Arbeitsmaterial für die Planer und vor allem für die Verwaltung gemacht werden. Die sind beide so wichtig, auch in ihrer Detaillierung, dass man da gar nicht drauf verzichten kann. Denn der Sachverstand der hier vor Ort besteht, ist durch Gutachter von außerhalb gar nicht zu ersetzen. Deswegen dringende Bitte, dass das so gemacht wird.

Was Herr Dr. Haase angesprochen hat ist in der Tat ein Teufelskreis. Stimmt die Infrastruktur nicht mit ihrem Vorrang für Radfahrer, dann fahren die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Und wenn die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, trauen sich Radfahrer nicht auf der Straße zu fahren, also fahren auch die mit dem elterlichen Auto. Es dreht sich im Kreis und deswegen ist es entscheidend, dass die Voraussetzungen für sicheren Radverkehr geschaffen werden und das ist insbesondere, wie wir heute von den Gutachtern gehört haben, im Schulbereich die Fahrradstraße. Um diese kämpfen wir jetzt in der Gemeindevertretung, die Kollegen von der Lokalen Agenda, zu denen ich auch gehöre und der ADC seit Jahren. Aber es geschieht nichts. Deswegen meine Bitte, noch einmal an die Gutachten, vielleicht könnten Sie doch einmal umreißen, was notwendig ist, um eine Fahrradstraße einzurichten.

Es ist keine Verkehrszählung notwendig, sondern man muss die Erwartung haben, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart werden kann, wenn die Fahrradstraße eingerichtet ist und dann ist es in Brandenburg erforderlich, dass eine Teileinziehung erfolgt.

Wenn wir aber einen Bürgermeister haben, der sagt, mit mir gibt es keine Teileinziehung, werden wir auch keine Fahrradstraßen in Kleinmachnow bekommen. Deswegen meine

Bitte an die Gutachter ist, welche Voraussetzungen sie für zwingend halten, um Fahrradstraßen in Kleinmachnow endlich einzurichten.

Herr Musiol

Die Frage stand ja, wie geht es weiter mit dem Masterplan Fahrrad. Aus meiner Sicht greife ich durchaus das hier angedeutete auf. Wird es ein Leitbild sein, ein Grundlagenpapier um die einzelnen Maßnahmen, die hier aufgeführt sind, dann in der Beratung der Ausschüsse nach einer Prioritätenliste abzuarbeiten. Ich kann es mir nicht vorstellen, dass dieser Masterplan Fahrrad-Vorschlag von einem Büro fachlich untersetzt durch ADFC und Agenda-Gruppe so als non plus ultra dann für die nächsten Jahre dastehen wird. Hier sind auf 130 Seiten soviel detaillierte Maßnahmen, die eigentlich dann, wenn es so passieren sollte, diskutiert werden müssten, um es dann vielleicht als tatsächlichen Beschluss zu haben, beinhaltet, dass ich mir das nicht vorstellen kann. Deswegen ist der finanzielle Aufwand für die Gemeinde der einzelnen Maßnahmen insgesamt umlagepflichtige Sache usw.? Ich denke wir kommen weiter, wenn wir hier angesprochene Dinge mit einarbeiten und dann als Grundlagenpapier für eine Prioritätenliste für die Zukunft, dann, wenn es ansteht zum Abarbeiten, bringen.

Herr Dr. Klocksinn

Ich bin davon ausgegangen, dass dieses Papier, welches als Entwurf gekennzeichnet ist, nach dieser ersten Runde, die eine sehr kompakte ist, natürlich eine Überarbeitung erfährt und ich glaube auch eine Strukturierung gebrauchen kann. Nach einer Überarbeitung kann dieses sicherlich im Sinne eines Tendenzbeschlusses als Kernaussage, wo wollen wir hin, gelten. Aber das heißt nicht, die operative Umsetzung im Detail, die werden wir uns im Einzelfall ansehen. Da hat Herr Wilczek völlig Recht das muss immer kompatibel sein, mit dem, was man ohnehin vor-hatte.

Frau Neidel

Ziel war heute die Meinungsbildung in Vorbereitung des Beschlusses. Herr Alrutz sollte noch einmal erläutern, in welchem zeitlichen Rahmen er dann die nächsten Leistungen und den Abschluss der Arbeiten erbringen kann.

Herr Alrutz

Ich weise eindeutig darauf hin, das, was Sie vorliegen haben, ist ein Entwurf. Der Masterplan, den wir Ihnen abgeben, ist keine Foliensammlung, es wird eine textliche Fassung sein, d.h., das was sie dort an Inhalten haben, wird in einen Bericht einfließen, dem auch Grundsätze vorausgestellt werden, um den Hinweis von Seiten des ADFC noch einmal aufzugreifen. D. h., das findet sich dann insgesamt in einer runder lesbaren Fassung wieder. Da werden wir auch für die einzelnen Maßnahmen Prioritäten angeben. Was aber nicht heißt, dass es nicht trotzdem notwendig ist, in dem Sinne einer weitergehenden Prioritätenliste durch die Verwaltung, mit Haushaltsmitteln unterlegt, zu machen. Denn das können wir nicht leisten. Was wir kostenmäßig in diesem Rahmen machen können, ist eine überschlägige Kostenermittlung.

Wenn wir jetzt die Anregungen von Ihrer Seite, vom ADFC und von der Lokalen Agenda, für die wir sehr dankbar sind, noch einmal eingehend geprüft haben, was wir aus gutachterlicher Sicht davon aufnehmen können, dann würde sich das auch in dem Bericht entsprechend wiederfinden.

Zur Fahrradstraße:

Es muss nicht gezählt werden. Es muss der Straßenverkehrsbehörde dargelegt werden, dass der Radverkehr bereits jetzt oder durch die insgesamt geplanten Fördermaßnahmen, nicht nur in der Straße, sondern wie eben jetzt mit diesem Masterplan, dazu beitragen, dass der Radverkehr stärker wird und dass diese Straße auch eine starke Rolle spielen wird. Das reicht aus, um eine Fahrradstraße zu begründen.

Was die spezielle rechtliche Situation der Teileinziehung angeht, bundesweit üblich ist es

nicht. Ca. 90 % der Fahrradstraßen in Deutschland laufen vollkommen ohne Teileinziehung. Diese Straßen werden beschildert, auch nicht mit dem Schild Anlieger frei sondern mit dem Schild Kfz-Verkehr frei. Das bedeutet keine Einschränkung einer Nutzung und bedarf deshalb auch keiner Widmungsänderung.

Zum Zeitplan:

Wir werden prüfen was heute als Anregungen und Bedenken und an schriftlichen Stellungnahmen eingegangen ist. Wir gehen davon aus, dass wir etwa im Februar der Verwaltung den schriftlichen Entwurf des Masterplans übergeben können und das dann auf der Basis wahrscheinlich noch einmal eine Ausschussbehandlung erfolgen kann.

Bauausschuss

Herr Alrutz

Nach dem vor etwa einem Jahr das **Grundlagenpapier** zum Masterplan Fahrrad vorgestellt wurde, wird heute der Entwurf des Masterplans insgesamt erläutert. Jedem Ausschussmitglied wurde eine umfangreiche Unterlage zur Verfügung gestellt. Anhand dieser Unterlage erläutern Herr Dr. Schnellwolf und Herr Alrutz Vorschläge und Empfehlungen für entsprechende Maßnahmen.

Herr Sahlmann – Lokale Agenda 21

Wir danken dem Büro PGV, Herrn Alrutz und Herrn Dr. Schneewolf, für die sehr gute Ausarbeitung des Masterplanes Fahrrad. Hinweis: Die Vorarbeiten und Initiative zum Masterplan Fahrrad kamen von der Agenda- Gruppe Verkehr schon 2005 bis 2007.

Mehrere Versuche zur Umsetzung schlugen leider fehl, so dass der Plan in die GV als Beschluss eingebracht wurde.

Die Gemeindevertreter haben am 14.05.2009 die Erarbeitung „Masterplan Fahrrad“ in der GV beschlossen. Die Agenda-Gruppe Verkehr vertritt alle Verkehrsteilnehmer, nicht nur die Radfahrer, sondern auch die Fußgänger, Behinderte und Autofahrer.

Wir brauchen eine Stellplatzsatzung für Fahrräder, auch wenn es eine Empfehlung ist.

Radabstellplätze sind völlig unzureichend im öffentlichen und privaten Raum.

Wir teilen viele Positionen des ADFC, aber nicht alle. Die Radwegebenutzungspflicht wollen wir aufheben, wenn die Standards nicht eingehalten werden, die Rad- und Fußwege zu schmal sind. Wir setzen uns ein für Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in der Ernst- Thälmann- Straße und in der Karl-Marx-Straße nördlich des OdF-Platzes.

Positiv sehen wir den Vorschlag von PGV, Schutzstreifen in Kleinmachnow zu markieren, Bsp. Karl- Marx- Straße und Stolper Weg.

An den Knotenpunkten wurden gute Lösungen vorgeschlagen, Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern werden durch Heranführen der Radquerungen an die Straße verbessert. Durch markierte Furten, Aufstell- und Warteflächen bekommen die Radfahrer Vorrang und können zügiger queren, werden besser von Autofahrern gesehen.

Es müssen Kriterien für die Maßnahmen festgelegt werden:

Prioritätsstufe 1, Prioritätsstufe 2, Sofortmaßnahmen, damit es einen Handlungsrahmen gibt (Beschluss der GV des Masterplans Fahrrad),

Einen Fahrradbeauftragten brauchen wir außerdem, um Maßnahmen durchzusetzen, evt. auch ehrenamtlich.

Herr Kämmer – ADFC

Richtet seinen Dank an das Planungsbüro und auch an die Gemeinde, dass sie diesen Masterplan mit dem entsprechenden Anschub mit auf den Weg gebracht haben. Das ist ein ganz klares Bekenntnis, dass diese Gemeinde nicht nur familienfreundlich ist, sondern auf dem Wege ist fahrradfreundlich zu werden. Dass sie bereits ist, neben dem Auto und

dem öffentlichen Nahverkehr auch wirklich ein ernsthaftes zukunftstaugliches Verkehrsmittel wie das Fahrrad, weiter voran zu bringen. Ich finde es ausgesprochen gut, dass Sie mit diesem Masterplan, sei es mit dem Grundlagenpapier bzw. mit dieser Fortführung das Ganze auch schriftlich fixieren.

Es sind sehr viele Punkte, die in diesem Papier, was von PGV und Herrn Dr. Schneewolf entwickelt worden ist, so von uns auch mit vertreten werden, allerdings muss ich sagen, mir fehlt an verschiedenen Stellen eine ganze Menge. Das ganze Thema der Schulwegsicherheit ist aus meiner Sicht so wichtig, dass es hier viel stärker ausgeprägt sein sollte. Insbesondere finden wir für sehr wichtig, dass hier eine ganz klare Prioritätenliste von gering investiven Maßnahmen, die also sofort starten können, die wenig kosten, zu den tatsächlich umfassenden Maßnahmen mit aufgenommen wird. Eine Liste, an der man sich künftig sowohl in der Verwaltung als auch entsprechend gemeinsam mit den weiteren Partnern orientieren kann, um sie entsprechend abzuarbeiten und sich zu verdeutlichen, wo stehen wir, was ist eigentlich geschafft.

Was aus unserer Sicht auch sehr wichtig ist, ist der Punkt, dass dem Ganzen so etwas wie ein Leitbild, auch Leitsätze, vorangestellt wird. Das immer dann, wenn Entscheidungen getroffen werden, sei es im Bereich des Bauens oder auch in anderen Bereichen, man sich immer wieder vergegenwärtigen kann, ist das, was wir dort machen, eigentlich verträglich. Mit dem, was wir hier als „Masterplan Fahrrad“ definiert haben. Also immer wieder die Möglichkeit des Abgleichens, um ggf. sagen zu können, nein das geht nicht, oder folgende Abweichung sollte man entsprechend mit einkalkulieren.

Die wesentlichen gedanklichen Ansätze des ADFC, was wir vertreten, sind von Herrn Sahlmann gerade eben schon verdeutlicht worden, d.h. Schulwegsicherheit, Wahlfreiheit für den einzelnen Radfahrer und zwar immer unter dem Aspekt Sicherheit. Entscheidend ist für alle Beteiligten, dass das Thema Sicherheit so nach ganz individueller Situation im Fahrradverkehrsnetz mit berücksichtigt wird. Der zweite wichtige Punkt ist, dass wir mit den Verkehrswegen, so wie wir sie umbauen, berücksichtigen sollten, dass Konfliktpotentiale möglichst vermieden werden.

Kleinteilige Maßnahmen, so nach dem Motto rot-weiß markieren statt asphaltieren, ganz wichtig im Rahmen eines Maßnahmenkatalogs mit darzustellen. Und ganz wichtig, den Dialog, den wir heute hier führen, auch in vielen anderen Stellen mit der Gemeinde mit der Verwaltung führen, dass der institutionalisiert wird, dass man in einem Masterplan Fahrrad auch verdeutlicht, dass wir uns regelmäßig gemeinsam zu bestimmten Punkten austauschen. Vielleicht könnte man einen ehrenamtlichen Fahrradbeauftragten für Kleinmachnow benennen. Man sollte sich bei diesem Dialogthema dann aber nicht nur auf Kleinmachnow fixieren, sondern auch daran denken, die Partner in Berlin, Stahnsdorf und Teltow vielleicht auch gelegentlich mit einzubinden.

Frau Sahlmann

Ich finde es nicht so gut, dass die Bearbeitung doch sehr langsam vorangeht.

Wann wird die Bearbeitung in einen Beschluss münden? Sollten wir nicht schon vorausschauend etwas Geld in den Haushalt mit einstellen, um zumindest kleinteilige Maßnahmen durchzuführen?

Eine Anregung an alle Gemeindevertreter und alle sachkundigen Einwohner wäre, sich in den Fraktionen darüber zu unterhalten, wie sie über einen Fahrradbeauftragten denken. Das kann aber nicht nur ehrenamtlich erfolgen, vielleicht wäre es möglich eine Teilzeitstelle einzurichten.

Frau von Törne

Ich habe ein Problem in der Reduzierung der Grünstreifen an verschiedenen Stellen zugunsten von Wegen.

Wie gehen wir mit den Vorschlägen vom ADFC um? Inwieweit können diese in das vorliegende Papier eingearbeitet werden und wie werden wir grundsätzlich jetzt weiter verfahren? Ob wir jetzt das Konzept als Ganzes beschließen und damit sind ja auch viele Maßnahmen schon vorgegeben, die aber im Einzelnen kritisch zu sehen sind, oder ob wir tat-

sächlich Einzelmaßnahmen herausgreifen?

Herr Tauscher

Ich bedanke mich bei den Planern für das zur Verfügung gestellte Material.

Mir ist allerdings aufgefallen, dass Sie bei bestimmten Zeichnungen, die die Wegführung im Ort darstellen, offenbar sehr alte Unterlagen zu Verfügung gestellt bekommen haben. Ich nehme Bezug auf die Einmündung des Uhlenhorsts in die Karl-Marx-Straße. Sie haben diese in allen Ihren Übersichten als durchgängige Linie dargestellt, ohne diese Verschwenkung für die wir in der 1. Wahlperiode uns entschieden eingesetzt hatten, deutlich zu machen. Weil gerade diese Frage, nämlich der Hauptverkehrswegführung eigentlich ein Konfliktpunkt ist. Ich bitte Sie, sich bei der weiteren Bearbeitung dieses noch einmal anzuschauen. Ich spreche mich ausdrücklich dafür aus, dass aus den Zuarbeiten der Fachleute der verschiedenen ehrenamtlichen Gemeinschaften, dass diese mit einfließen in eine Beschlussfassung, weil dieses Leitbild auch für mich unverzichtbar ist.

Sicherlich ist es jetzt die Aufgabe der Verwaltung, aus den eingebrachten Unterlagen und den Beiträgen eine Vorlage der Verwaltung zu machen. Nämlich in welcher Reihenfolge bestimmte Maßnahmen durchzusetzen sind.

Ich bedauere, dass bei den verschiedenen Aufstellhilfen für die Fahrräder keine weitere Kostenbetrachtung angestellt wurde.

Bevor es nicht klar ist, kann diese Maßnahme nicht in den Haushalt eingestellt werden.

Herr Dr. Mueller

Herr Dr. Schnellwolf ich rege an, an dem Kreuzungspunkt Stahnsdorfer Damm/Schleusenweg/Hohe Kiefer auch den Schleusenweg in die Betrachtung mit einzubeziehen. Es ist durch Umbaumaßnahmen diese Kreuzung entschärft worden, aber für den Radfahrer, der häufig den doppelten Geh-Radweg am Schleusenweg benutzt, ist es eigentlich sehr schwierig dann in Richtung Schleuse auf den Stahnsdorfer Damm zu kommen. Das sollte unbedingt beachtet werden.

Meine Anregung an die Verwaltung wäre, es sollte eine Prioritätenliste aufgestellt werden, um Schritt für Schritt einzelne Projekte dann detailliert zu diskutieren und zu beschließen.

Herr Kreemke

Ich habe einen Hinweis zu den Fahrradstellplätzen an Schulen: Man sollte auf jeden Fall beachten, dass wenn sie überdacht sind, dass sie normal begehbar sind. Die Höhe muss ausreichend sein. An der Maxim-Gorki-Schule muss man tief gebückt unter diese Einstellplätze gehen.

Herr Dr. Haase

Mir ist aufgefallen, dass die Straße Meiereifeld zwischen Ernst-Thälmann-Straße und Zehlendorfer Damm hier nicht vorkommt. Das ist eine der gefährlichsten Strecken, die wir in Kleinmachnow haben, weil dort die Vorfahrtspflichten zu sehen sind und weil nach meiner Erfahrung dort viel zu schnell gefahren wird.

Ich bin nicht der Auffassung, dass durch die Verbesserung dieser Infrastruktur allein der Fahrradverkehr in Kleinmachnow wesentlich zunimmt. Das glaube ich einfach nicht. Ich empfehle bei der weiteren Diskussion, dass wir uns einmal darüber Gedanken machen, wie man diesen Radverkehr auf andere Art und Weise fördern kann. Der Trend, den ich hier erkenne, weg vom Fahrradweg hin auf die Straße, kann ich gar nicht richtig erfassen. Ich denke auch hier an die älteren Leute.

Ich glaube, dass wir hier bei der weiteren Diskussion auch darauf achten müssen, dass wir das Ordnungsamt stärker einbringen müssen.

Herr Wilczek

Es gibt ja bereits Konzepte und Überlegungen, die wir hier angestellt haben, wie die gemeinsame Verkehrs AG, Maßnahmenkonzept und das Schulwegekonzept und jetzt haben wir diesen Masterplan Fahrrad. Ich finde wir sollten diese drei Konzepte in eins zusam-

menführen. Weil, es bringt nichts einzelne Konzepte vorzunehmen und dann einzelne Punkte umzusetzen. Das ist dann auch nur wieder Flickschusterei, sondern wir sollten schauen, wo Gemeinsamkeiten bestehen und diese Gemeinsamkeiten dann erst einmal hervorheben und umsetzen. Dann sollte das Konfliktpotential, zwischen dem öffentlichen Verkehr, dem Autoverkehr, dem Fahrradverkehr und Fußgängern, was durchaus da ist, minimiert werden.

Herr Lippoldt

Ich wäre dankbar, wenn wir uns hier darauf verständigen, dass die beiden Stellungnahmen vom ADFC und von der Lokalen Agenda wirklich zum Arbeitsmaterial für die Planer und vor allem für die Verwaltung gemacht werden. Die sind beide so wichtig, auch in ihrer Detaillierung, dass man da gar nicht drauf verzichten kann. Denn der Sachverstand der hier vor Ort besteht, ist durch Gutachter von außerhalb gar nicht zu ersetzen. Deswegen dringende Bitte, dass das so gemacht wird.

Was Herr Dr. Haase angesprochen hat ist in der Tat ein Teufelskreis. Stimmt die Infrastruktur nicht mit ihrem Vorrang für Radfahrer, dann fahren die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule. Und wenn die Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren, trauen sich Radfahrer nicht auf der Straße zu fahren, also fahren auch die mit dem elterlichen Auto. Es dreht sich im Kreis und deswegen ist es entscheidend, dass die Voraussetzungen für sicheren Radverkehr geschaffen werden und das ist insbesondere, wie wir heute von den Gutachtern gehört haben, im Schulbereich die Fahrradstraße. Um diese kämpfen wir jetzt in der Gemeindevertretung, die Kollegen von der Lokalen Agenda, zu denen ich auch gehöre und der ADFC seit Jahren. Aber es geschieht nichts. Deswegen meine Bitte, noch einmal an die Gutachten, vielleicht könnten Sie doch einmal umreißen, was notwendig ist, um eine Fahrradstraße einzurichten.

Es ist keine Verkehrszählung notwendig, sondern man muss die Erwartung haben, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart werden kann, wenn die Fahrradstraße eingerichtet ist und dann ist es in Brandenburg erforderlich, dass eine Teileinziehung erfolgt. Wenn wir aber einen Bürgermeister haben, der sagt, mit mir gibt es keine Teileinziehung, werden wir auch keine Fahrradstraßen in Kleinmachnow bekommen. Deswegen meine Bitte an die Gutachter ist, welche Voraussetzungen sie für zwingend halten, um Fahrradstraßen in Kleinmachnow endlich einzurichten.

Herr Musiol

Die Frage stand ja, wie geht es weiter mit dem Masterplan Fahrrad. Aus meiner Sicht greife ich durchaus das hier angedeutete auf. Wird es ein Leitbild sein, ein Grundlagenpapier um die einzelnen Maßnahmen, die hier aufgeführt sind, dann in der Beratung der Ausschüsse nach einer Prioritätenliste abzuarbeiten? Ich kann mir nicht vorstellen, dass dieser Masterplan Fahrrad-Vorschlag von einem Büro, fachlich untersetzt durch ADFC und Agenda-Gruppe, so als non plus ultra dann für die nächsten Jahre dastehen wird. Es sind auf 130 Seiten soviel detaillierte Maßnahmen vorgestellt, die eigentlich dann, wenn es so geschehen sollte, diskutiert werden müssten. Um dann vielleicht einen tatsächlichen Beschluss zu haben. So kann ich mir das nicht vorstellen. Z. B. ist der finanzielle Aufwand für die Gemeinde der einzelnen Maßnahmen insgesamt umlagepflichtig usw.? Ich denke wir kommen weiter, wenn wir angesprochene Dinge mit einarbeiten und dann als Grundlagenpapier für eine Prioritätenliste für die Zukunft und zwar dann, wenn es ansteht, zum Abarbeiten bringen.

Herr Dr. Klocksinn

Ich bin davon ausgegangen, dass dieses Papier, welches als Entwurf gekennzeichnet ist, nach dieser ersten Runde, die eine sehr kompakte ist, natürlich eine Überarbeitung erfährt und ich glaube auch eine Strukturierung gebrauchen kann. Nach einer Überarbeitung kann dieses sicherlich im Sinne eines Tendenzbeschlusses als Kernaussage, wo wollen wir hin, gelten. Aber das heißt nicht, die operative Umsetzung im Detail, die werden wir uns im Einzelfall ansehen. Da hat Herr Wilczek völlig Recht das muss immer kompatibel sein, mit

dem, was man ohnehin vor hatte.

Frau Neidel

Ziel war heute die Meinungsbildung in Vorbereitung des Beschlusses. Herr Alrutz sollte noch einmal erläutern, in welchem zeitlichen Rahmen er dann die nächsten Leistungen und den Abschluss der Arbeiten erbringen kann.

Herr Alrutz

Ich weise eindeutig darauf hin, das, was Sie vorliegen haben, ist ein Entwurf. Der Masterplan, den wir Ihnen abgeben, ist keine Foliensammlung, es wird eine textliche Fassung sein, d.h., das was sie dort an Inhalten haben, wird in einen Bericht einfließen, dem auch Grundsätze vorausgestellt werden, um den Hinweis von Seiten des ADFC noch einmal aufzugreifen. D. h., das findet sich dann insgesamt in einer runder lesbaren Fassung wieder. Da werden wir auch für die einzelnen Maßnahmen Prioritäten angeben. Was aber nicht heißt, dass es nicht trotzdem notwendig ist, in dem Sinne einer weitergehenden Prioritätenliste durch die Verwaltung, mit Haushaltsmitteln unterlegt, zu machen. Denn das können wir nicht leisten. Was wir kostenmäßig in diesem Rahmen machen können, ist eine überschlägige Kostenermittlung.

Wenn wir jetzt die Anregungen von Ihrer Seite, vom ADFC und von der Lokalen Agenda, für die wir sehr dankbar sind, noch einmal eingehend geprüft haben, was wir aus gutachterlicher Sicht davon aufnehmen können, dann würde sich das auch in dem Bericht entsprechend wiederfinden.

Zur Fahrradstraße:

Es muss nicht gezählt werden. Es muss der Straßenverkehrsbehörde dargelegt werden, dass der Radverkehr bereits jetzt oder durch die insgesamt geplanten Fördermaßnahmen, nicht nur in der Straße, sondern wie eben jetzt mit diesem Masterplan, dazu beitragen, dass der Radverkehr stärker wird und dass diese Straße auch eine starke Rolle spielen wird. Das reicht aus, um eine Fahrradstraße zu begründen.

Was die spezielle rechtliche Situation der Teileinziehung angeht, bundesweit üblich ist es nicht. Ca. 90 % der Fahrradstraßen in Deutschland laufen vollkommen ohne Teileinziehung. Diese Straßen werden beschildert, auch nicht mit dem Schild Anlieger frei sondern mit dem Schild Kfz-Verkehr frei. Das bedeutet keine Einschränkung einer Nutzung und bedarf deshalb auch keiner Widmungsänderung.

Zum Zeitplan:

Wir werden prüfen was heute als Anregungen und Bedenken und an schriftlichen Stellungnahmen eingegangen ist. Wir gehen davon aus, dass wir etwa im Februar der Verwaltung den schriftlichen Entwurf des Masterplans übergeben können und das dann auf der Basis wahrscheinlich noch einmal eine Ausschussbehandlung erfolgen kann.

zu 3.2 Abwägung Entwurf Lärmaktionsplan (Herr Richard/Planungsbüro aus Aachen)

Bauausschuss

Frau Neidel

Diese Diskussion jetzt soll dazu dienen, dass der Abwägungsbeschluss für den Lärmaktionsplan, Stufe 2 vorbereitet werden kann. Es soll heute die Gelegenheit gegeben werden, dass noch einmal hinterfragt werden kann, dass Herr Richard das eine oder andere fach-

lich ausführen kann, was für alle nicht so ganz klar war. Die Schwerpunkte der Abwägung selbst haben Sie mit der Fach-Info 009/11 im Mai 2011 erhalten. Dort sind die Behördenstellungen und die Öffentlichkeitsbeteiligungen tabellarisch aufgelistet. Insofern gibt es bereits Vorschläge der Verwaltung aus dem Monat Oktober, wie wir mit der Abwägung umgehen wollen. Dazu liegt Ihnen ebenfalls ein Informationspapier vor.

Herr Lippoldt

Als ersten Punkt möchte ich das Thema Luftverkehr ansprechen, da gab es schon in der Sitzung am 01. Juli des letzten Jahres erhebliche Irritationen darüber, dass dieses Thema im Lärmaktionsplan nicht angesprochen war. Jetzt heißt es in der Abwägung, das Kapitel wird überarbeitet, ohne dass es für mich ersichtlich war, wie es überarbeitet werden soll. Wenn Sie das aufklären. Wenn es noch nichts an Formulierungen dazu gibt, rate ich dringend, dass dieses Kapitel mit den Anwälten der Gemeinde Kleinmachnow besprochen wird, damit die Klage, die die Gemeinde und die gemeindliche Wohnungsgesellschaft beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht haben, nicht durch einen Lärmaktionsplan mit den Inhalten „Hier fliegt nichts und hier gibt es keinen Lärm“, konterkariert wird. Der Lärm ist heute schon da. Es gibt nach höchstrichterlicher Rechtsprechung drei Kategorien von Lärm, die berücksichtigt werden müssen. Die dritte, die für uns wahrscheinlich maßgebend ist, ist der des abwägungserheblichen Lärms und den kann man nicht einfach wegdiskutieren, indem in einem Lärmaktionsplan steht, dass wir uns mit dem Lärm heute beschäftigen und nicht mit dem in Zukunft. Es geht wie ein roter Faden durch Ihren Abwägungsentwurf hindurch. Fakt ist, es wird über Kleinmachnow geflogen, Tag und Nacht, im Moment noch im geringeren Ausmaß, als das was am 03. Juni des nächsten Jahres beginnen wird. Und der Lärmaktionsplan tritt im Jahr 2013 in Kraft. Also zu einem Zeitpunkt, zu dem Kleinmachnow bereits 13 Monate überflogen sein wird, mit allem was in Berlin überhaupt fliegen kann. Also erster Punkt, dringend anzuraten, dieses Kapitel zu überarbeiten und dazu auch den Rat des Rechtsbeistands der Gemeinde einzuholen.

Herr Richard – Büro Richter und Richard

Zum einen kann ich gut nachvollziehen, dass der Schrecken Ihnen durch die Glieder geht, gerade nach den letzten Informationen jetzt mit den Flugrouten. Aber wir müssen uns gerade bei der Abwägung an die gesetzlichen Grundlagen halten und das heißt im Moment bei der Umgebungslärmrichtlinie, sie hat sich daran zu orientieren, was zu den Zeiten, als die Lärmkarten erstellt wurden, vorlag. Als die Lärmkarten erstellt wurden, zu den Zeiten war nun mal und ist nun mal Tegel in Betrieb und nicht Schönefeld. Insofern ist da kein Hebel für Sie drin. Sie können das gern dem rechtlichen Beistand noch einmal vorlegen, aber Sie haben im Moment keine Handhabe über die Umgebungslärmrichtlinie und über den Lärmaktionsplan in einen noch nicht in Betrieb genommenen Flughafen eine Eingriffsmöglichkeit zu erreichen.

Herr Musiol

Meine Nachfrage war, wie wird es aktualisiert?

Herr Richard

Das war aus unserer Sicht die Aktualisierung, dass man das noch einmal ausführt, weil mehr einfach nicht drin in einem Lärmaktionsplan ist. Das wäre sonst keine sachgerechte Abwägung.

Herr Lippoldt

Dann schlage ich vor, den Lärmaktionsplan so lange liegen zu lassen bis der Flughafen in Betrieb geht. Am 03. Juni 2012 geht der Flughafen in Betrieb. Im Juli 2013 soll die zweite Stufe des Lärmaktionsplans in Kraft treten, d.h. 13 Monate nach Betriebsaufnahme des Flughafens haben wir dann Zeit, den Lärm über Kleinmachnow zu analysieren und in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Dann gibt es keinen Sinn, den vorfristig zu veröffentlichen. Den gibt es an vielen anderen Stellen, an denen die Gemeinde schon längst hätte tätig

werden müssen, um die Bürger vor Lärm zu schützen. Aber was dieses Jahrhundertproblem für diese Gemeinde ausmacht, ist der als Großflughafen beabsichtigte Schönefeldflughafen und ich glaube, da muss auch aller äußerste Sorgfalt in dieses Werk eingebracht werden, damit man sich nicht hinterher zum Schaden dieser Gemeinde auch noch mit einem Lärmaktionsplan auseinandersetzen muss.

Herr Musiol

Was meinen Sie Herr Richard zum Vorschlag von Herrn Lippold, ob das Verschieben des Lärmaktionsplanes etwas bewirkt?

Herr Richard

Im Grundsatz ja, aber die Basis für den Lärmaktionsplan 2013 wären die Lärmkarten, die bis zum 28. Juli 2012 bei der EU vorgelegt werden müssen.

Frau Neidel

Würden sich dadurch auch neue Kosten für Kartierungen ableiten?

Herr Richard

Die Kartierung machen Sie ja nicht, das ist genau der Punkt: Was macht der Flughafen oder was macht das Landesamt. Insofern wäre eine Nachfrage bei Herrn Jonas, der auch schon in diesem Kreise hier war, wie gehen die mit der Kartierung um. Eben wegen dieses Stichtages.

Die Rechtsverbindlichkeit, im Prinzip als Lärmkarte, die an die EU gemeldet wird, liegt auf keinen Fall bei der Gemeinde.

Herr Lippoldt

In diesem Abwägungsvorschlag steht, es soll abgewogen werden, dass die Verwaltung mit Herrn Jonas Kontakt aufnimmt. Also ich denke, das ist eine Selbstverständlichkeit, das muss man nicht in die Abwägung zum Lärmaktionsplan schreiben.

Herr Dr. Klocksinn

Das ist nicht nur ein Thema, was die Gemeinde Kleinmachnow allein berührt. Ich bin mir nicht im Klaren, wie weit andere Kommunen im Bereich der Einflug- und Abflugschneisen ebenfalls im Verfahren sind und ich würde gerne anregen, dass die Verwaltung sich an der Stelle sachkundig macht, um das vielleicht etwas zu bündeln.

Herr Lippoldt

Das Zweite was weder im Lärmaktionsplan noch im Abwägungsvorschlag aus meiner Sicht zufriedenstellend gelöst ist, ist das Thema Lärm von der Autobahn. Auch hier ist es kurios, dass abgewogen werden soll, dass die Verwaltung einen Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung stellt. Warum ist dieser Antrag nicht schon längst gestellt worden? Wir kämpfen hier im Bereich der Gemeindevertretung seit 2007 um Maßnahmen, die den Lärm von der Autobahn reduzieren sollen und dann sprechen wir heute darüber, ob ein Antrag gestellt werden soll. Herr Richard hat ganz klar diesen Vorschlag gemacht, sich dafür einzusetzen, dass für LKW und PKW auf der Autobahn in der Ortslage von Kleinmachnow eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet wird. Nur muss die auch jemand beantragen. Ich glaube das ist nicht sinnvoll, dass wir einem langen Abwägungsprozess und der wird mit Sicherheit noch einige Zeit in Anspruch nehmen, wie wir gerade schon wegen des Luftverkehrs erörtert haben, warten, was raus kommt. Im Grunde müsste dieser Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung an der Autobahn längst gestellt sein. Ich appelliere an die Verwaltung, das zu machen und hoffe auf Ihrer aller Unterstützung dabei.

Der dritte Punkt sind die Maßnahmen, die der Gutachter vorgeschlagen hat, die außerordentlich begrüßenswert sind zum Schutze der Menschen vor krankmachendem Lärm am Tag und in der Nacht. Es ist ein Investitionsvolumen dafür in Ansatz gebracht worden von 1,9 Mio. Euro. Wenn wir wenigstens im Jahr 2011 das erste Drittel davon umgesetzt hätten,

nein das haben wir nicht. Auch im Jahr 2012 steht kein Euro im Haushalt, mit der Begründung im Finanzausschuss, es sei noch kein Beschluss darüber gefasst. Der Lärm und der Krach sind aber auch in den Wohngebieten da, denken Sie an die Förster-Funke-Allee, was dort passiert ist, seit-dem die Straße als Vorfahrtstraße ausgewiesen worden ist und nahezu sämtliche Buslinien an den Wohnhäusern vorbeigehen. Denken Sie an den Schleusenweg und die Märkische Heide, die sich zum Schleichverkehr für die Autobahn herausgebildet hat, die kein lebenswertes Wohnen in dieser Umgebung oder in bestimmten Bereichen dieser Umgebung mehr möglich macht. Da appelliere ich an die Verwaltung, doch die Maßnahme, die der Planer vorgeschlagen hat, wenigstens in ersten Schritten an den Brennpunkten, die ich eben genannt habe, umzusetzen und nicht zu warten, bis irgendwann in weiterer Zeit weitere Beschlüsse gemacht werden. Die Gemeindevertretung hat deutlich gemacht mit ihrem mehrheitlichen Beschluss, diesen Lärmaktionsplan umzusetzen. Dass hier Handlungsbedarf ist, sonst hätte sie ja diesen Beschluss nicht gefasst.

Herr Musiol

Zu dem Punkt 2 von Herrn Lippoldt. Wir sind auf der Seite 7/32 informiert worden, dass die Gemeinde der Kommunalen Interessengemeinschaft Lärmschutz an Autobahnen beigetreten ist und dann steht in der Abwägung als letzten Satz „Die Verwaltung wird einen Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung erarbeiten“. Die Frage geht an Frau Neidel, wann und wie wird das erfolgen?

Herr Grubert

Wir haben Vorgespräche geführt, wir haben einen Antrag erarbeitet und dieser Antrag wurde bereits auch gestellt.

Frau Bastians-Osthaus

In der Straße Am Weinberg haben wir eine Einbahnstraßensituation, also der Verkehr wird hin über die Straße Am Weinberg geführt und rückwärts durch die Straße Im Tal geführt. Hier ist immer nur von der Straße Am Weinberg die Rede. Das ist hier aber exakt der identische Verkehr, der auch durch die andere Straße führt. Wäre das dann noch mit aufzunehmen?

Herr Richard

Wenn der Hinweis von außen kam, was ist mit der Straße Am Weinberg, dann bezieht sich die Abwägung logischerweise auch nur auf den Hinweis.

Frau Neidel

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wird hier nichts weiter aufgenommen werden. Dieser Bereich Weinberg, Schwarzer Weg, Im Tal wird über Bauleitplanung bzw. über Straßenbauprogramme zukünftig reguliert, geplant.

Herr Wilczek

Durch das Abwägungsergebnis können doch nicht irgendwelche Beschlüsse der Gemeinde außer Kraft gesetzt werden. Gerade hier wo es um den Weinberg geht, haben wir den GV-Beschluss vom 25.03.2010, wo gesagt wird, die Straße soll ausgebessert werden und nicht grundhaft erneuert werden. (Seite 31 unten)

Herr Richard

Ich weise darauf hin, dass im Lärmaktionsplan drin steht, dass ein integriertes Verkehrskonzept gemacht werden sollte und der Anfang ist eigentlich immer erst einmal, eine Straßenhierarchie festzulegen. Es gibt ja gerade in Kleinmachnow viele Straßen, die eine sehr starke Wohnfunktion haben, keine Haupterschließungsfunktion haben und trotzdem Verkehre aufnehmen.

Ich kann Ihnen nur den Rat geben, bei den Kommunalen Straßen die Straßenhierarchie möglichst weit abzusenken. Das hat den Nachteil für den Bürger, der ein bisschen mehr

Beiträge im Zweifelsfall bezahlen muss, aber Sie bleiben Herr im eigenen Haus. Das hat die Straßenverkehrsbehörde auch noch einmal ganz klar gesagt, wenn wir uns außerhalb des Straßenverkehrsnetzes bewegen, dann sind wir zu Manchem bereit, wo wir im Moment noch sperren müssen.

Zum Thema Flughafen von Herrn Lippoldt, wenn wirklich sich beim Landesumweltamt rausstellen sollte, dass die auf den neuen Flughafen warten, dann macht es sicher Sinn, das Ganze liegen zu lassen. Wenn aber das Landesumweltamt sagt nein, wir gehen noch auf Tegel, dann sollen Sie sehen, dass in der Umgebungslärmrichtlinie drinsteht, der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben oder wenn wesentliche Änderungen eintreten. Also den Lärmaktionsplan noch ein oder zwei Jahre liegen zu lassen, wenn Sie doch beim Flughafen nichts bewirken können, wäre schade für den Hebel, den Sie an der einen oder anderen Stelle doch haben. Dann lieber in zwei oder drei Jahren sagen, ok. wir schauen noch einmal nach, wie der Flughafen sich ausgewirkt hat. Und das ist für uns ein Grund, den Lärmaktionsplan noch einmal fortzuschreiben. Diese Tür öffnet Ihnen die Umgebungslärmrichtlinie. Ich glaube, das wäre für Sie der bessere Weg um handlungsfähig zu bleiben und auch den Termin 2013 vernünftig einzuhalten, um dann später zu sagen, wir legen dann den Flughafen nach.

Herr Dr. Haase

Ich möchte die Gelegenheit nutzen Herrn Richard dafür zu danken, dass er diese Arbeit bei uns abgeliefert hat. Ich habe erkannt, dass eine ganze Reihe von Vorschlägen die er macht, um den Lärm zu mindern, ganz haarscharf auch mit meinen Intentionen zusammenhängt, das Klima zu schützen, das läuft genau in die gleiche Richtung. Das hat mir beim Lesen dieser Arbeit sehr gut gefallen und dafür bedanke ich mich.

Herr Dr. Klocksinn

Ich hänge immer noch an dem Thema Flughafen. Sie mögen Recht haben das ist letztendlich eine strategische Betrachtung, die Sie angestellt haben, wie das Landesamt zu verfahren gedenkt. Aus Sicht des Landes mag es günstiger sein jetzt zu Ergebnissen zu kommen, um Lärmaktionspläne zu haben, die die real existierende Situation ausblenden und das über Jahre hinweg. Auf der Seite 7 der Abwägung wird gesagt, der allgemeine Abschnitt zu Großflughäfen wird aktualisiert. Wie ist das zu verstehen?

Herr Richard

Man könnte den Absatz reinsetzen, dass durch die neuen Flugrouten eine gewisse Unsicherheit entstanden ist, die im weiteren Verfahren überprüft werden müsste. Aber die Grundlage, wie Sie zu Recht sagen, bleibt die Gleiche. Das ist sicher noch ein Punkt, der in den Lärmaktionsplan noch hinein gehört.

Herr Musiol

In diesem Sinne würde ich gern den Vorschlag, eine zeitliche Verschiebung des Lärmaktionsplanes, von Herrn Lippoldt noch einmal in die Runde geben.

Herr Dr. Haase

Ich würde das außerordentlich begrüßen, wenn es sich hier nicht um ein Jahr oder Jahrzehnte handelt, das aufzunehmen. Wir sind alle der Auffassung, dass der Lärm, der uns hier von oben bevorsteht, verschlimmert wird.

Frau Sahlmann

Ich kann das durchaus verstehen was Herr Lippoldt vorschlägt, aber ich möchte keine weitere Verzögerung. Wie Herr Richard gesagt hat, kann man bei wesentlichen Änderungen dann den Lärmaktionsplan wieder anpassen. Insofern wäre ich dafür, dass man das jetzt erst einmal fertig stellt, damit wir ein Papier in der Hand haben, denn es hat mit der Abwägung ja auch schon ganz schön lange gedauert. Man kann es doch dann wirklich einarbeiten, wenn der Flugplatz da ist.

Herr Tauscher

Wir hatten doch bereits vorhin schon einen Stand erreicht, dass Rücksprache bei der Landesebene genommen wird, die für die Lärmaktionspläne zuständig ist. Wenn wir diese Aussage haben, wie mit dem Flughafen umgegangen wird, dann können wir immer noch eine Entscheidung herbeiführen. Natürlich ist von der EU nicht gewusst worden, dass wir hier so ein Problem mit der zeitlichen Staffelung des Lärmaktionsplanes und der Inbetriebnahme des Flughafens haben. Also müssen wir zunächst erst einmal sehen, wie sich die Dinge auf der Landesebene darstellen. Das können wir dann innerhalb der nächsten Monate dann immer noch bis zu einer Entscheidung über den Plan einfließen lassen. Inwieweit jetzt Überarbeitungen im zeitlichen Abstand von zwei Jahren oder durch das Ereignis der Inbetriebnahme schon ein ausreichender Grund wäre, auch das lässt sich definitiv mit den Stellen noch einmal klären, die uns aufgefordert haben, diesen Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Herr Dr. Mueller

Das Wort Lärmaktionsplan sagt ja schon aus, dass wir als Gemeinde auf diese Bewertung reagieren können oder reagieren werden und das unter Umständen auch mit unserem Haushalt, in dem wir Gelder einstellen. Deswegen möchte ich gern die Anregung von Frau Sahlmann aufgreifen, dieses Papier so schnell als möglich erst einmal zum Beschluss zu führen. Dann können daraus für die im Ort relevanten Maßnahmen Haushaltsgelder auch in der entsprechenden Weise und Staffelung eingestellt werden. Wir wollen uns doch nicht täuschen lassen. Wenn der Flughafen eröffnet wird, wird dieser Lärm möglicherweise zunehmen, aber wir werden mit einem Lärmaktionsplan kaum etwas dagegen ausrichten können.

Herr Dr. Klocksinn

Herr Tauscher hat schon in die richtige Richtung gewiesen. Wir brauchen die Informationen a) wie verhält sich das Land und b) wie verhält es sich bei den Nachbarkommunen, die im gleichen Verfahren sind.

Wenn es gelingt, wäre es natürlich schön, wenn wir zur ersten Sitzung im neuen Jahr eine Fachinfo zu diesen beiden zentralen Fragen hätten und dann sollten wir uns verständigen, wie wir weiter im Verfahren vorgehen werden.

Herr Richard

Wenn Sie zu dem Schluss kämen, den Beschluss aufzuschieben, dann müsste seitens der Verwaltung geprüft werden, auf welchem Stand sind wir.

Sie sollten bitte bedenken, dass der jetzige Verfahrenstand nicht für zwei Jahre einfach eingefroren wird.

Überstrapazieren Sie diesen armen kleinen Lärmaktionsplan nicht. Wenn der Lärmaktionsplan zum Hebel würde gegenüber dem Flughafen, dann hätten Sie eine Chance, auch so zu klagen.

Herr Lippoldt

Wenn in dem Lärmaktionsplan drin steht, so wie es jetzt der Fall ist, dass von diesem Flughafen keine Lärmbelastungen für Kleinmachnow ausgehen, dann ist ja das Papier nichts wert auf dem er geschrieben ist.

Frau Neidel

Ich hatte eingangs schon gesagt, dass sich ein Widerspruch ergeben hat zwischen dem Entwurf der uns zur Abwägung vorliegt, bezüglich Ausweisung der ruhigen Gebiete und dem Gemeindevertreterbeschluss.

Herr Richard

Wenn Sie sich an Formalien der Umgebungslärmrichtlinie halten, dann macht der Be-

schluss (DS-Nr. 188/11 v. 14.11.11 „Ausweisung ruhiger Gebiete“) keinen Sinn. Bei der Umgebungslärmrichtlinie steht ganz klar drin, bei Gemeinden Ihrer Größenordnung geht es nur um ruhige Gebiete im ländlichen Raum, d.h., das sind Räume, die nicht von menschlichen Geräuschen beeinflusst werden. Insofern können Sie in Kleinmachnow 100% sicher sein, dass Sie nach Umgebungslärmrichtlinie, Sie brauchen also 4 Quadratkilometer Fläche Minimum, wo keine menschlichen Geräusche auftreten, so dass in Kleinmachnow kein ruhiges Gebiet auftritt. Sie haben eine kommunale Planungshoheit und wenn der Bund Ihnen nicht vorschreibt, was ist ein ruhiges Gebiet ist, so liegt es bei der Gemeinde zu definieren, was in dem Fall die Gemeinde Kleinmachnow unter einem ruhigen Gebiet versteht. Wenn man unter diesem Aspekt Ihren Beschluss sieht, da kann man darüber streiten, ob eine Schule ein ruhiges Gebiet ist oder nicht. Aber das ist möglich, Sie haben die kommunale Planungshoheit und Sie haben es entsprechend beschlossen. Ob dann später mal jemand klagt, wenn es dann mal wieder abwägungsrelevant würde irgendwo und sagt, die Gemeinde hat was beschlossen, was vielleicht mit der dann geltenden Rechtsnorm nicht mehr zusammenpasst, vermag ich nicht zu beurteilen. Aber nach Umgebungslärmrichtlinie macht es keinen Sinn, ruhige Gebiete in Kleinmachnow auszuweisen, aber im Rahmen der kommunalen Planungshoheit, um Zeichen zu setzen, sehr wohl.

Herr Lippoldt

Auf der S. 41 im Lärmaktionsplan steht, Kap. 5.4 heißt es „Freiräume mit besonderer Ruhe“....., auf der S. 42 geht es weiter „Im FNP von Kleinmachnow konnten ruhige Gebiete identifiziert werden. Es wurden Freiräume festgestellt, die den akustischen Kriterien entsprechen und die die erforderliche Größe aufweisen, oder mit größeren Flächen zusammen hängen.

Der Beschluss der Gemeindevertretung ist nahezu vollkommen deckungsgleich mit dem, was Herr Richard in dem Lärmaktionsplan geschrieben hat. Hier gibt es keine Differenzen, vielleicht marginal, weil von Schulen die Rede ist, nur diese Schulen liegen in diesen ruhigen Gebieten und aus diesem Grunde sollten sie nicht überflogen werden.

Der Rechtsbeistand der Gemeinde hat ausdrücklich gesagt, drängen Sie bei Ihrer Gemeindevertretung darauf, dass ruhige Gebiete ausgewiesen werden, dann haben sie eine größere Chance, dass Überflüge verhindert werden.

Herr Grubert

Das was Herr Lippoldt jetzt vorgetragen hat (S. 43/44), diese Flächen kann ich nachvollziehen.

Was ich nicht nachvollziehen kann, eine pauschale Ausweisung von Schulstandorten als ruhige Gebiete.

Herr Dr. Klocksinn

Der Herr Bürgermeister mag was die Schulen anbelangt, Recht haben, ist aber im Ergebnis unerheblich, weil die Flächenstreuung so ausreicht, um die Gemeinde insgesamt als ruhiges Gebiet aus Luftsicht auszuweisen.

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

Frau Neidel

Diese Diskussion jetzt soll dazu dienen, dass der Abwägungsbeschluss für den Lärmaktionsplan, Stufe 2 vorbereitet werden kann. Es soll heute die Gelegenheit gegeben werden, dass noch einmal hinterfragt werden kann, dass Herr Richard das eine oder andere fachlich ausführen kann, was für alle nicht so ganz klar war. Die Schwerpunkte der Abwägung selbst haben Sie mit der Fach-Info 009/11 im Mai 2011 erhalten. Dort sind die Behördenstellungen und die Öffentlichkeitsbeteiligungen tabellarisch aufgelistet. Insofern gibt es bereits Vorschläge der Verwaltung aus dem Monat Oktober, wie wir mit der Abwägung

umgehen wollen. Dazu liegt Ihnen ebenfalls ein Informationspapier vor.

Herr Lippoldt

Als ersten Punkt möchte ich das Thema Luftverkehr ansprechen, da gab es schon in der Sitzung am 01. Juli des letzten Jahres erhebliche Irritationen darüber, dass dieses Thema im Lärmaktionsplan nicht angesprochen war. Jetzt heißt es in der Abwägung, das Kapitel wird überarbeitet, ohne dass es für mich ersichtlich war, wie es überarbeitet werden soll. Wenn Sie das aufklären. Wenn es noch nichts an Formulierungen dazu gibt, rate ich dringend, dass dieses Kapitel mit den Anwälten der Gemeinde Kleinmachnow besprochen wird, damit die Klage, die die Gemeinde und die gemeindliche Wohnungsgesellschaft beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht haben, nicht durch einen Lärmaktionsplan mit den Inhalten „Hier fliegt nichts und hier gibt es keinen Lärm“, konterkariert wird. Der Lärm ist heute schon da. Es gibt nach höchstrichterlicher Rechtsprechung drei Kategorien von Lärm, die berücksichtigt werden müssen. Die dritte, die für uns wahrscheinlich maßgebend ist, ist der des abwägungserheblichen Lärms und den kann man nicht einfach wegdiskutieren, indem in einem Lärmaktionsplan steht, dass wir uns mit dem Lärm heute beschäftigen und nicht mit dem in Zukunft. Es geht wie ein roter Faden durch Ihren Abwägungsentwurf hindurch. Fakt ist, es wird über Kleinmachnow geflogen, Tag und Nacht, im Moment noch im geringeren Ausmaß, als das was am 03. Juni des nächsten Jahres beginnen wird. Und der Lärmaktionsplan tritt im Jahr 2013 in Kraft. Also zu einem Zeitpunkt, zu dem Kleinmachnow bereits 13 Monate überflogen sein wird, mit allem was in Berlin überhaupt fliegen kann. Also erster Punkt, dringend anzuraten, dieses Kapitel zu überarbeiten und dazu auch den Rat des Rechtsbeistands der Gemeinde einzuholen.

Herr Richard – Büro Richter und Richard

Zum einen kann ich gut nachvollziehen, dass der Schrecken Ihnen durch die Glieder geht, gerade nach den letzten Informationen jetzt mit den Flugrouten. Aber wir müssen uns gerade bei der Abwägung an die gesetzlichen Grundlagen halten und das heißt im Moment bei der Umgebungslärmrichtlinie, sie hat sich daran zu orientieren, was zu den Zeiten, als die Lärmkarten erstellt wurden, vorlag. Als die Lärmkarten erstellt wurden, zu den Zeiten war nun mal und ist nun mal Tegel in Betrieb und nicht Schönefeld. Insofern ist da kein Hebel für Sie drin. Sie können das gern dem rechtlichen Beistand noch einmal vorlegen, aber Sie haben im Moment keine Handhabe über die Umgebungslärmrichtlinie und über den Lärmaktionsplan in einen noch nicht in Betrieb genommenen Flughafen eine Eingriffsmöglichkeit zu erreichen.

Herr Musiol

Meine Nachfrage war, wie wird es aktualisiert?

Herr Richard

Das war aus unserer Sicht die Aktualisierung, dass man das noch einmal ausführt, weil mehr einfach nicht drin in einem Lärmaktionsplan ist. Das wäre sonst keine sachgerechte Abwägung.

Herr Lippoldt

Dann schlage ich vor, den Lärmaktionsplan so lange liegen zu lassen bis der Flughafen in Betrieb geht. Am 03. Juni 2012 geht der Flughafen in Betrieb. Im Juli 2013 soll die zweite Stufe des Lärmaktionsplans in Kraft treten, d.h. 13 Monate nach Betriebsaufnahme des Flughafens haben wir dann Zeit, den Lärm über Kleinmachnow zu analysieren und in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Dann gibt es keinen Sinn, den vorfristig zu veröffentlichen. Den gibt es an vielen anderen Stellen, an denen die Gemeinde schon längst hätte tätig werden müssen, um die Bürger vor Lärm zu schützen. Aber was dieses Jahrhundertproblem für diese Gemeinde ausmacht, ist der als Großflughafen beabsichtigte Schönefeld-flughafen und ich glaube, da muss auch aller äußerste Sorgfalt in dieses Werk eingebracht werden, damit man sich nicht hinterher zum Schaden dieser Gemeinde auch

noch mit einem Lärmaktionsplan auseinandersetzen muss.

Herr Musiol

Was meinen Sie Herr Richard zum Vorschlag von Herrn Lippold, ob das Verschieben des Lärmaktionsplanes etwas bewirkt?

Herr Richard

Im Grundsatz ja, aber die Basis für den Lärmaktionsplan 2013 wären die Lärmkarten, die bis zum 28. Juli 2012 bei der EU vorgelegt werden müssen.

Frau Neidel

Würden sich dadurch auch neue Kosten für Kartierungen ableiten?

Herr Richard

Die Kartierung machen Sie ja nicht, das ist genau der Punkt: Was macht der Flughafen oder was macht das Landesamt. Insofern wäre eine Nachfrage bei Herrn Jonas, der auch schon in diesem Kreise hier war, wie gehen die mit der Kartierung um. Eben wegen dieses Stichtages.

Die Rechtsverbindlichkeit, im Prinzip als Lärmkarte, die an die EU gemeldet wird, liegt auf keinen Fall bei der Gemeinde.

Herr Lippoldt

In diesem Abwägungsvorschlag steht, es soll abgewogen werden, dass die Verwaltung mit Herrn Jonas Kontakt aufnimmt. Also ich denke, das ist eine Selbstverständlichkeit, das muss man nicht in die Abwägung zum Lärmaktionsplan schreiben.

Herr Dr. Klocksinn

Das ist nicht nur ein Thema, was die Gemeinde Kleinmachnow allein berührt. Ich bin mir nicht im Klaren, wie weit andere Kommunen im Bereich der Einflug- und Abflugschneisen ebenfalls im Verfahren sind und ich würde gerne anregen, dass die Verwaltung sich an der Stelle sachkundig macht, um das vielleicht etwas zu bündeln.

Herr Lippoldt

Das Zweite was weder im Lärmaktionsplan noch im Abwägungsvorschlag aus meiner Sicht zufriedenstellend gelöst ist, ist das Thema Lärm von der Autobahn. Auch hier ist es kurios, dass abgewogen werden soll, dass die Verwaltung einen Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung stellt. Warum ist dieser Antrag nicht schon längst gestellt worden? Wir kämpfen hier im Bereich der Gemeindevertretung seit 2007 um Maßnahmen, die den Lärm von der Autobahn reduzieren sollen und dann sprechen wir heute darüber, ob ein Antrag gestellt werden soll. Herr Richard hat ganz klar diesen Vorschlag gemacht, sich dafür einzusetzen, dass für LKW und PKW auf der Autobahn in der Ortslage von Kleinmachnow eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet wird. Nur muss die auch jemand beantragen. Ich glaube das ist nicht sinnvoll, dass wir einem langen Abwägungsprozess und der wird mit Sicherheit noch einige Zeit in Anspruch nehmen, wie wir gerade schon wegen des Luftverkehrs erörtert haben, warten, was raus kommt. Im Grunde müsste dieser Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung an der Autobahn längst gestellt sein. Ich appelliere an die Verwaltung, das zu machen und hoffe auf Ihrer aller Unterstützung dabei.

Der dritte Punkt sind die Maßnahmen, die der Gutachter vorgeschlagen hat, die außerordentlich begrüßenswert sind zum Schutze der Menschen vor krankmachendem Lärm am Tag und in der Nacht. Es ist ein Investitionsvolumen dafür in Ansatz gebracht worden von 1,9 Mio. Euro. Wenn wir wenigstens im Jahr 2011 das erste Drittel davon umgesetzt hätten, nein das haben wir nicht. Auch im Jahr 2012 steht kein Euro im Haushalt, mit der Begründung im Finanzausschuss, es sei noch kein Beschluss darüber gefasst. Der Lärm und der Krach sind aber auch in den Wohngebieten da, denken Sie an die Förster-Funke-Allee, was dort passiert ist, seit-dem die Straße als Vorfahrtstraße ausgewiesen worden ist und

nahezu sämtliche Buslinien an den Wohnhäusern vorbeigehen. Denken Sie an den Schleusenweg und die Märkische Heide, die sich zum Schleichverkehr für die Autobahn herausgebildet hat, die kein lebenswertes Wohnen in dieser Umgebung oder in bestimmten Bereichen dieser Umgebung mehr möglich macht. Da appelliere ich an die Verwaltung, doch die Maßnahme, die der Planer vorgeschlagen hat, wenigstens in ersten Schritten an den Brennpunkten, die ich eben genannt habe, umzusetzen und nicht zu warten, bis irgendwann in weiterer Zeit weitere Beschlüsse gemacht werden. Die Gemeindevertretung hat deutlich gemacht mit ihrem mehrheitlichen Beschluss, diesen Lärmaktionsplan umzusetzen. Dass hier Handlungsbedarf ist, sonst hätte sie ja diesen Beschluss nicht gefasst.

Herr Musiol

Zu dem Punkt 2 von Herrn Lippoldt. Wir sind auf der Seite 7/32 informiert worden, dass die Gemeinde der Kommunalen Interessengemeinschaft Lärmschutz an Autobahnen beigetreten ist und dann steht in der Abwägung als letzten Satz „Die Verwaltung wird einen Antrag auf Geschwindigkeitsreduzierung erarbeiten“. Die Frage geht an Frau Neidel, wann und wie wird das erfolgen?

Herr Grubert

Wir haben Vorgespräche geführt, wir haben einen Antrag erarbeitet und dieser Antrag wurde bereits auch gestellt.

Frau Bastians-Osthaus

In der Straße Am Weinberg haben wir eine Einbahnstraßensituation, also der Verkehr wird hin über die Straße Am Weinberg geführt und rückwärts durch die Straße Im Tal geführt. Hier ist immer nur von der Straße Am Weinberg die Rede. Das ist hier aber exakt der identische Verkehr, der auch durch die andere Straße führt. Wäre das dann noch mit aufzunehmen?

Herr Richard

Wenn der Hinweis von außen kam, was ist mit der Straße Am Weinberg, dann bezieht sich die Abwägung logischerweise auch nur auf den Hinweis.

Frau Neidel

Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wird hier nichts weiter aufgenommen werden. Dieser Bereich Weinberg, Schwarzer Weg, Im Tal wird über Bauleitplanung bzw. über Straßenbauprogramme zukünftig reguliert, beplant.

Herr Wilczek

Durch das Abwägungsergebnis können doch nicht irgendwelche Beschlüsse der Gemeinde außer Kraft gesetzt werden. Gerade hier wo es um den Weinberg geht, haben wir den GV-Beschluss vom 25.03.2010, wo gesagt wird, die Straße soll ausgebaut werden und nicht grundhaft erneuert werden. (Seite 31 unten)

Herr Richard

Ich weise darauf hin, dass im Lärmaktionsplan drin steht, dass ein integriertes Verkehrskonzept gemacht werden sollte und der Anfang ist eigentlich immer erst einmal, eine Straßenhierarchie festzulegen. Es gibt ja gerade in Kleinmachnow viele Straßen, die eine sehr starke Wohnfunktion haben, keine Haupterschließungsfunktion haben und trotzdem Verkehre aufnehmen.

Ich kann Ihnen nur den Rat geben, bei den Kommunalen Straßen die Straßenhierarchie möglichst weit abzusenken. Das hat den Nachteil für den Bürger, der ein bisschen mehr Beiträge im Zweifelsfall bezahlen muss, aber Sie bleiben Herr im eigenen Haus. Das hat die Straßenverkehrsbehörde auch noch einmal ganz klar gesagt, wenn wir uns außerhalb des Straßenverkehrsnetzes bewegen, dann sind wir zu Manchem bereit, wo wir im Moment noch sperren müssen.

Zum Thema Flughafen von Herrn Lippoldt, wenn wirklich sich beim Landesumweltamt rausstellen sollte, dass die auf den neuen Flughafen warten, dann macht es sicher Sinn, das Ganze liegen zu lassen. Wenn aber das Landesumweltamt sagt nein, wir gehen noch auf Tegel, dann sollen Sie sehen, dass in der Umgebungslärmrichtlinie drinsteht, der Lärmaktionsplan ist alle fünf Jahre fortzuschreiben oder wenn wesentliche Änderungen eintreten. Also den Lärmaktionsplan noch ein oder zwei Jahre liegen zu lassen, wenn Sie doch beim Flughafen nichts bewirken können, wäre schade für den Hebel, den Sie an der einen oder anderen Stelle doch haben. Dann lieber in zwei oder drei Jahren sagen, ok. wir schauen noch einmal nach, wie der Flughafen sich ausgewirkt hat. Und das ist für uns ein Grund, den Lärmaktionsplan noch einmal fortzuschreiben. Diese Tür öffnet Ihnen die Umgebungslärmrichtlinie. Ich glaube, das wäre für Sie der bessere Weg um handlungsfähig zu bleiben und auch den Termin 2013 vernünftig einzuhalten, um dann später zu sagen, wir legen dann den Flughafen nach.

Herr Dr. Haase

Ich möchte die Gelegenheit nutzen Herrn Richard dafür zu danken, dass er diese Arbeit bei uns abgeliefert hat. Ich habe erkannt, dass eine ganze Reihe von Vorschlägen die er macht, um den Lärm zu mindern, ganz haarscharf auch mit meinen Intentionen zusammenhängt, das Klima zu schützen, das läuft genau in die gleiche Richtung. Das hat mir beim Lesen dieser Arbeit sehr gut gefallen und dafür bedanke ich mich.

Herr Dr. Klocksinn

Ich hänge immer noch an dem Thema Flughafen. Sie mögen Recht haben das ist letztendlich eine strategische Betrachtung, die Sie angestellt haben, wie das Landesamt zu verfahren gedenkt. Aus Sicht des Landes mag es günstiger sein jetzt zu Ergebnissen zu kommen, um Lärmaktionspläne zu haben, die die real existierende Situation ausblenden und das über Jahre hinweg. Auf der Seite 7 der Abwägung wird gesagt, der allgemeine Abschnitt zu Großflughäfen wird aktualisiert. Wie ist das zu verstehen?

Herr Richard

Man könnte den Absatz reinsetzen, dass durch die neuen Flugrouten eine gewisse Unsicherheit entstanden ist, die im weiteren Verfahren überprüft werden müsste. Aber die Grundlage, wie Sie zu Recht sagen, bleibt die Gleiche. Das ist sicher noch ein Punkt, der in den Lärmaktionsplan noch hinein gehört.

Herr Musiol

In diesem Sinne würde ich gern den Vorschlag, eine zeitliche Verschiebung des Lärmaktionsplanes, von Herrn Lippoldt noch einmal in die Runde geben.

Herr Dr. Haase

Ich würde das außerordentlich begrüßen, wenn es sich hier nicht um ein Jahr oder Jahrzehnte handelt, das aufzunehmen. Wir sind alle der Auffassung, dass der Lärm, der uns hier von oben bevorsteht, verschlimmert wird.

Frau Sahlmann

Ich kann das durchaus verstehen was Herr Lippoldt vorschlägt, aber ich möchte keine weitere Verzögerung. Wie Herr Richard gesagt hat, kann man bei wesentlichen Änderungen dann den Lärmaktionsplan wieder anpassen. Insofern wäre ich dafür, dass man das jetzt erst einmal fertig stellt, damit wir ein Papier in der Hand haben, denn es hat mit der Abwägung ja auch schon ganz schön lange gedauert. Man kann es doch dann wirklich einarbeiten, wenn der Flugplatz da ist.

Herr Tauscher

Wir hatten doch bereits vorhin schon einen Stand erreicht, dass Rücksprache bei der Landesebene genommen wird, die für die Lärmaktionspläne zuständig ist. Wenn wir diese

Aussage haben, wie mit dem Flughafen umgegangen wird, dann können wir immer noch eine Entscheidung herbeiführen. Natürlich ist von der EU nicht gewusst worden, dass wir hier so ein Problem mit der zeitlichen Staffelung des Lärmaktionsplanes und der Inbetriebnahme des Flughafens haben. Also müssen wir zunächst erst einmal sehen, wie sich die Dinge auf der Landesebene darstellen. Das können wir dann innerhalb der nächsten Monate dann immer noch bis zu einer Entscheidung über den Plan einfließen lassen. Inwieweit jetzt Überarbeitungen im zeitlichen Abstand von zwei Jahren oder durch das Ereignis der Inbetriebnahme schon ein ausreichender Grund wäre, auch das lässt sich definitiv mit den Stellen noch einmal klären, die uns aufgefordert haben, diesen Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Herr Dr. Mueller

Das Wort Lärmaktionsplan sagt ja schon aus, dass wir als Gemeinde auf diese Bewertung reagieren können oder reagieren werden und das unter Umständen auch mit unserem Haushalt, in dem wir Gelder einstellen. Deswegen möchte ich gern die Anregung von Frau Sahlmann aufgreifen, dieses Papier so schnell als möglich erst einmal zum Beschluss zu führen. Dann können daraus für die im Ort relevanten Maßnahmen Haushaltsgelder auch in der entsprechenden Weise und Staffelung eingestellt werden. Wir wollen uns doch nicht täuschen lassen. Wenn der Flughafen eröffnet wird, wird dieser Lärm möglicherweise zunehmen, aber wir werden mit einem Lärmaktionsplan kaum etwas dagegen ausrichten können.

Herr Dr. Klocksinn

Herr Tauscher hat schon in die richtige Richtung gewiesen. Wir brauchen die Informationen a) wie verhält sich das Land und b) wie verhält es sich bei den Nachbarkommunen, die im gleichen Verfahren sind.

Wenn es gelingt, wäre es natürlich schön, wenn wir zur ersten Sitzung im neuen Jahr eine Fachinfo zu diesen beiden zentralen Fragen hätten und dann sollten wir uns verständigen, wie wir weiter im Verfahren vorgehen werden.

Herr Richard

Wenn Sie zu dem Schluss kämen, den Beschluss aufzuschieben, dann müsste seitens der Verwaltung geprüft werden, auf welchem Stand sind wir.

Sie sollten bitte bedenken, dass der jetzige Verfahrenstand nicht für zwei Jahre einfach eingefroren wird.

Überstrapazieren Sie diesen armen kleinen Lärmaktionsplan nicht. Wenn der Lärmaktionsplan zum Hebel würde gegenüber dem Flughafen, dann hätten Sie eine Chance, auch so zu klagen.

Herr Lippoldt

Wenn in dem Lärmaktionsplan drin steht, so wie es jetzt der Fall ist, dass von diesem Flughafen keine Lärmbelastungen für Kleinmachnow ausgehen, dann ist ja das Papier nichts wert auf dem er geschrieben ist.

Frau Neidel

Ich hatte eingangs schon gesagt, dass sich ein Widerspruch ergeben hat zwischen dem Entwurf der uns zur Abwägung vorliegt, bezüglich Ausweisung der ruhigen Gebiete und dem Gemeindevertreterbeschluss.

Herr Richard

Wenn Sie sich an Formalien der Umgebungslärmrichtlinie halten, dann macht der Beschluss (DS-Nr. 188/11 v. 14.11.11 „Ausweisung ruhiger Gebiete“) keinen Sinn. Bei der Umgebungslärmrichtlinie steht ganz klar drin, bei Gemeinden Ihrer Größenordnung geht es nur um ruhige Gebiete im ländlichen Raum, d.h., das sind Räume, die nicht von menschlichen Geräuschen beeinflusst werden. Insofern können Sie in Kleinmachnow 100% sicher

sein, dass Sie nach Umgebungslärmrichtlinie, Sie brauchen also 4 Quadratkilometer Fläche Minimum, wo keine menschlichen Geräusche auftreten, so dass in Kleinmachnow kein ruhiges Gebiet auftritt. Sie haben eine kommunale Planungshoheit und wenn der Bund Ihnen nicht vorschreibt, was ist ein ruhiges Gebiet ist, so liegt es bei der Gemeinde zu definieren, was in dem Fall die Gemeinde Kleinmachnow unter einem ruhigen Gebiet versteht. Wenn man unter diesem Aspekt Ihren Beschluss sieht, da kann man darüber streiten, ob eine Schule ein ruhiges Gebiet ist oder nicht. Aber das ist möglich, Sie haben die kommunale Planungshoheit und Sie haben es entsprechend beschlossen. Ob dann später mal jemand klagt, wenn es dann mal wieder abwägungsrelevant würde irgendwo und sagt, die Gemeinde hat was beschlossen, was vielleicht mit der dann geltenden Rechtsnorm nicht mehr zusammenpasst, vermag ich nicht zu beurteilen. Aber nach Umgebungslärmrichtlinie macht es keinen Sinn, ruhige Gebiete in Kleinmachnow auszuweisen, aber im Rahmen der kommunalen Planungshoheit, um Zeichen zu setzen, sehr wohl.

Herr Lippoldt

Auf der S. 41 im Lärmaktionsplan steht, Kap. 5.4 heißt es „Freiräume mit besonderer Ruhe“....., auf der S. 42 geht es weiter „Im FNP von Kleinmachnow konnten ruhige Gebiete identifiziert werden. Es wurden Freiräume festgestellt, die den akustischen Kriterien entsprechen und die die erforderliche Größe aufweisen, oder mit größeren Flächen zusammen hängen.

Der Beschluss der Gemeindevertretung ist nahezu vollkommen deckungsgleich mit dem, was Herr Richard in dem Lärmaktionsplan geschrieben hat. Hier gibt es keine Differenzen, vielleicht marginal, weil von Schulen die Rede ist, nur diese Schulen liegen in diesen ruhigen Gebieten und aus diesem Grunde sollten sie nicht überflogen werden.

Der Rechtsbeistand der Gemeinde hat ausdrücklich gesagt, drängen Sie bei Ihrer Gemeindevertretung darauf, dass ruhige Gebiete ausgewiesen werden, dann haben sie eine größere Chance, dass Überflüge verhindert werden.

Herr Grubert

Das was Herr Lippoldt jetzt vorgetragen hat (S. 43/44), diese Flächen kann ich nachvollziehen.

Was ich nicht nachvollziehen kann, eine pauschale Ausweisung von Schulstandorten als ruhige Gebiete.

Herr Dr. Klocksinn

Der Herr Bürgermeister mag was die Schulen anbelangt, Recht haben, ist aber im Ergebnis unerheblich, weil die Flächenstreuung so ausreicht, um die Gemeinde insgesamt als ruhiges Gebiet aus Luftsicht auszuweisen.

zu Ergebnisprotokoll über ein Abstimmungsgespräch am 10.10.2011 mit der Unteren Straßenverkehrsbehörde beim Landkreis Potsdam-Mittelmark zum "Lärmaktionsplan-Entwurf Kleinmachnow, Zweite Stufe, Stand: Juni 2010"

Bauausschuss

Frau Neidel

Am 10. Oktober 2011 wurden bei der Unteren Verkehrsbehörde, auch im Beisein eines Vertreters des Schutzbereiches Potsdam von der Polizei, die relevanten Punkte, die den Straßenverkehrslärm in Kleinmachnow betreffen, bezüglich des Lärmaktionsplanes, be-

sprochen; auch um die Abwägung vorzubereiten und die Aussichten auf Erfolg entsprechender Antragstellungen im Vorab zu klären. Das Ergebnis dieses Gespräches haben Sie mit der Information zur Kenntnis bekommen. Relevant waren Gesprächsergebnisse zum Thomas-Müntzer-Damm, der durchaus nach Aussagen der Verkehrsbehörde eine Temporeduzierung zumindest für LKW's in der Nacht erhalten könnte, aus den Werten die sich ergeben.

Frau Sahlmann

Beim Gesprächsergebnis steht zum Thomas-Müntzer-Damm, dass man den Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einreichen möchte. Warum nicht wie im Vorspann dargestellt und besprochen, man nicht auch die 7,5 t-Beschränkung beantragt und Querungsmöglichkeiten im Thomas-Müntzer-Damm?

Frau Soltwedel

Die Lärmwerte im Thomas-Müntzer-Damm berechtigen dazu, dass die Gemeinde einen Antrag auf Einzelfallprüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt. Die Straßenverkehrsbehörde entscheidet dann darüber, welche Maßnahmen geeignet sind, um den Lärm zu reduzieren. Die Antragstellung beinhaltet auch die Tonnagebeschränkung.

Herr Sahlmann

Wie wird der zeitliche Ablauf sein, wann wird die Beantragung erfolgen?

Frau Neidel

Der Antrag ist noch nicht gestellt. Wichtig ist, dass die Maßnahme vor Abwägungsbeschluss durch Sie unterstützt wird. Die Antragstellung wird Anfang des Jahres 2012 erfolgen.

Herr Lippoldt

Zum Punkt Förster-Funke-Allee-Ost auf Seite 2 von 4 die Position der Unteren Verkehrsbehörde, da weist die zuständige Dame darauf hin, dass aus ihrer Sicht bei einer Tempo-30 Regelung die derzeit angeordnete Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden muss. Radwege sind doch nur in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Wenn es weiterhin eine Rechtsvor Linksfahrbahn ist, dann können doch weiterhin Radfahrer auf dem Radweg fahren, ohne dass es ein Fußweg wird mit Radfahrer frei, bei dem dann die Fußgänger umgefahren werden von Radfahrern.

Meint die Untere Verkehrsbehörde eine Tempo-30-Zone oder nur eine Straße mit abschnittsweise Tempo-30-Regelung, wenn sie behauptet, die angeordnete Radwegebenutzungspflicht müsse aufgehoben werden?

Frau Soltwedel

In diesem Gespräch ging es nicht konkret darum, ob Tempo-30-Zone oder Abschnitt Tempo 30. Die Verkehrsbehörde hat grundsätzlich nur darauf hingewiesen.

Herr Lippoldt

Regt an noch einmal bei der Unteren Verkehrsbehörde nachzufragen.

Herr Grubert

Wir versuchen, in der Förster-Funke-Allee seit einem Jahr bei der Unteren Verkehrsbehörde einfach das, was Herr Lippoldt gesagt hat, durchzusetzen. Es scheitert nicht am Willen der Verwaltung, sondern es scheitert an der Einsicht der Unteren Verkehrsbehörde.

Herr Tauscher

Im letzten Absatz auf der Seite 3 „Die Gemeinde Kleinmachnow muss klären usw. Das glaube ich ist eine ganz entscheidende Geschichte. Wir haben auch in diesen Unterlagen genau wie vorhin beim Lärmaktionsplan wieder die uralten aus den 90iger Jahren stammenden Übersichten zu erkennen. Das ist doch nicht unsere Wirklichkeit und so wol-

len wir das auch gar nicht. Wie geht es da weiter, wie wird das geklärt, wird das im Zusammenhang mit den Nachbargemeinden erfolgen? Wie ist da der Stand?

Frau Sahlmann

Ich bitte mit der UVB zu klären, ob bei Gehwegen, die ehemals baulich als Rad- und Gehweg errichtet wurden und diese Anlage baulich auch als solche noch zu erkennen ist, für die Nutzung von Radfahrern mit „Radfahren frei“ beschildert werden muss oder ob eine Benutzung auch ohne Beschilderung zulässig ist.

Herr Dr. Klocksinn

Zur Frage von Herrn Tauscher

Es gibt die Arbeitsgruppe der KAT. Der KAT-Vorstand und die Vertreter der drei Kommunen beraten mit dem für die Erstellung des Regionalen Verkehrsentwicklungskonzeptes T-K-S-beauftragten Planungsbüro. Es wird eine aktuelle Erstmitteilung über den Planungsstand am 07.12.2011 in der nächsten KAT-Sitzung geben.

Ende der Sitzung um 20.15 Uhr

Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten

Frau Neidel

Am 10. Oktober 2011 wurden bei der Unteren Verkehrsbehörde, auch im Beisein eines Vertreters des Schutzbereiches Potsdam von der Polizei, die relevanten Punkte, die den Straßenverkehrslärm in Kleinmachnow betreffen, bezüglich des Lärmaktionsplanes, besprochen; auch um die Abwägung vorzubereiten und die Aussichten auf Erfolg entsprechender Antragstellungen im Vorab zu klären. Das Ergebnis dieses Gespräches haben Sie mit der Information zur Kenntnis bekommen. Relevant waren Gesprächsergebnisse zum Thomas-Müntzer-Damm, der durchaus nach Aussagen der Verkehrsbehörde eine Temporeduzierung zumindest für LKW's in der Nacht erhalten könnte, aus den Werten die sich ergeben.

Frau Sahlmann

Beim Gesprächsergebnis steht zum Thomas-Müntzer-Damm, dass man den Antrag auf Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h einreichen möchte. Warum nicht wie im Vorspann dargestellt und besprochen, man nicht auch die 7,5 t-Beschränkung beantragt und Querungsmöglichkeiten im Thomas-Müntzer-Damm?

Frau Soltwedel

Die Lärmwerte im Thomas-Müntzer-Damm berechtigen dazu, dass die Gemeinde einen Antrag auf Einzelfallprüfung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen stellt. Die Straßenverkehrsbehörde entscheidet dann darüber, welche Maßnahmen geeignet sind, um den Lärm zu reduzieren. Die Antragstellung beinhaltet auch die Tonnagebeschränkung.

Herr Sahlmann

Wie wird der zeitliche Ablauf sein, wann wird die Beantragung erfolgen?

Frau Neidel

Der Antrag ist noch nicht gestellt. Wichtig ist, dass die Maßnahme vor Abwägungsbeschluss durch Sie unterstützt wird. Die Antragstellung wird Anfang des Jahres 2012 erfolgen.

Herr Lippoldt

Zum Punkt Förster-Funke-Allee-Ost auf Seite 2 von 4 die Position der Unteren Verkehrsbe-

hörde, da weist die zuständige Dame darauf hin, dass aus ihrer Sicht bei einer Tempo-30 Regelung die derzeit angeordnete Radwegebenutzungspflicht aufgehoben werden muss. Radwege sind doch nur in Tempo-30-Zonen nicht zulässig. Wenn es weiterhin eine Rechtsvor Linksfahrbahn ist, dann können doch weiterhin Radfahrer auf dem Radweg fahren, ohne dass es ein Fußweg wird mit Radfahrer frei, bei dem dann die Fußgänger umgefahren werden von Radfahrern.

Meint die Untere Verkehrsbehörde eine Tempo-30-Zone oder nur eine Straße mit abschnittsweise Tempo-30-Regelung, wenn sie behauptet, die angeordnete Radwegebenutzungspflicht müsse aufgehoben werden?

Frau Soltwedel

In diesem Gespräch ging es nicht konkret darum, ob Tempo-30-Zone oder Abschnitt Tempo 30. Die Verkehrsbehörde hat grundsätzlich nur darauf hingewiesen.

Herr Lippoldt

Regt an noch einmal bei der Unteren Verkehrsbehörde nachzufragen.

Herr Grubert

Wir versuchen, in der Förster-Funke-Allee seit einem Jahr bei der Unteren Verkehrsbehörde einfach das, was Herr Lippoldt gesagt hat, durchzusetzen. Es scheitert nicht am Willen der Verwaltung, sondern es scheitert an der Einsicht der Unteren Verkehrsbehörde.

Herr Tauscher

Im letzten Absatz auf der Seite 3 „Die Gemeinde Kleinmachnow muss klären usw. Das glaube ich ist eine ganz entscheidende Geschichte. Wir haben auch in diesen Unterlagen genau wie vorhin beim Lärmaktionsplan wieder die uralten aus den 90iger Jahren stammenden Übersichten zu erkennen. Das ist doch nicht unsere Wirklichkeit und so wollen wir das auch gar nicht. Wie geht es da weiter, wie wird das geklärt, wird das im Zusammenhang mit den Nachbargemeinden erfolgen? Wie ist da der Stand?

Frau Sahlmann

Ich bitte mit der UVB zu klären, ob bei Gehwegen, die ehemals baulich als Rad- und Gehweg errichtet wurden und diese Anlage baulich auch als solche noch zu erkennen ist, für die Nutzung von Radfahrern mit „Radfahren frei“ beschildert werden muss oder ob eine Benutzung auch ohne Beschilderung zulässig ist.

Herr Dr. Klocksinn

Zur Frage von Herrn Tauscher

Es gibt die Arbeitsgruppe der KAT. Der KAT-Vorstand und die Vertreter der drei Kommunen beraten mit dem für die Erstellung des Regionalen Verkehrsentwicklungskonzeptes T-K-S-beauftragten Planungsbüro. Es wird eine aktuelle Erstmitteilung über den Planungsstand am 07.12.2011 in der nächsten KAT-Sitzung geben.

Ende der Sitzung um 20.15 Uhr

Dr. Jens Klocksin
Vorsitzender des Bauausschusses

Frank Musiol

Anlagen