

Dezernat I - Bauen, Wirtschaft und Umwelt  
FB Bauordnung und Kataster  
FD Rechtliche Bauaufsicht

Landkreis Oberhavel · Adolf-Dechert-Straße 1 · 16515 Oranienburg

Eisenbahn-Bundesamt  
Außenstelle Berlin  
Herrn Thorsten Krause  
Postfach 41 05 64  
12115 Berlin

Direkt für Sie da:  
Telefon:  
Telefax:  
E-Mail:  
Adresse:

Stefan Reinsberg  
03301 601-3644  
03301 601-80519  
Stefan.Reinsberg@oberhavel.de  
Adolf-Dechert-Straße 1  
16515 Oranienburg

**Aktenzeichen:**  
511010-78TR21/2025  
(Bei Schriftverkehr bitte immer angeben.)

21.07.2025

**Stellungnahme des Landkreises Oberhavel als Träger öffentlicher Belange  
Planfeststellung gemäß § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz  
Vorhaben „Bf Fürstenberg“ Bahn-km 76,044 bis 80,408 der Strecke 6088 Berlin-Gesundbrunnen  
– Neubrandenburg – Stralsund in der Stadt Fürstenberg/Havel**

Ihr Schreiben vom 27.05.2025 (Gesch.-Z 51127-511ppa/068-2301#002 - Eingang: 27.05.2025)

Sehr geehrter Herr Krause,

der Landkreis Oberhavel wurde im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durch Sie zur Stellungnahme aufgefordert.

Die koordinierende Aufgabe der Bündelung der Stellungnahmen der Kreisverwaltung als Träger öffentlicher Belange obliegt dem Fachbereich Bauordnung und Kataster, Fachdienst Rechtliche Bauaufsicht.

Die nachfolgenden Hinweise und Grundsätze der Fachbereiche und Fachdienste bitte ich bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen bzw. in den Abwägungsprozess einzubeziehen und mich über das Ergebnis zu unterrichten.

**A. BERÜCKSICHTIGUNG DER BELANGE DES LANDKREISES**

**1. Belange der unteren Wasserbehörde**

Über die Erteilung von wasserrechtlichen Erlaubnissen für die geplanten Gewässerbenutzungen im Vorhaben mit Planfeststellungsverfahren entscheidet gemäß § 19 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) die Planfeststellungsbehörde. Gemäß § 19 Absatz 3 WHG sind dabei die Entscheidungen über die wasserrechtlichen Erlaubnisse im Benehmen mit der zuständigen Wasserbehörde (FD Wasserwirtschaft) zu treffen.

Aufgrund von fehlenden Unterlagen kann das Benehmen gemäß § 19 Absatz 3 WHG nicht erteilt werden.



## *Wasserschutzgebiete*

Das Bauvorhaben befindet sich zum Teil innerhalb der Trinkwasserschutzzonen II und III A (Streckenkilometer 76,0 und 77,0 und Streckenkilometer 77,3 und 77,0) des Wasserschutzgebietes Fürstenberg (Havel). Dieses wurde mit Beschluss-Nr. 6/490 am 06.03.2024 durch den Kreistag des Landkreises Oberhavel beschlossen und ist am 20.03.2024 in Kraft getreten.

Innerhalb von Wasserschutzgebieten ist das Errichten oder Erweitern von Bahnhöfen oder Schienewegen der Eisenbahn unzulässig, ausgenommen davon sind Baumaßnahmen an vorhandenen Anlagen zur Anpassung an den Stand der Technik und zum Erhalt oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Weitere Schutzbestimmungen sind aus der Schutzgebietsverordnung für das Wasserwerk Fürstenberg/Havel unter

<https://mleuv.brandenburg.de/mleuv/de/umwelt/grundwasser-und-wasserversorgung/wasserschutzgebiete/neufestsetzung/>

des Ministeriums für Land- und Ernährungswirtschaft, Umwelt- und Verbraucherschutz (MLEUV) des Landes Brandenburg einsehbar.

Es wird empfohlen, im weiteren Planungs- und Genehmigungsverfahren den Wasserversorger, Eigenbetrieb Wasser- und Abwasser Fürstenberg Havel, zur Prüfung der wasserrechtlichen Belange in Bezug auf die Wasserfassung zu beteiligen.

Die wasserrechtlichen Anforderungen und Bestimmungen des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) sind zu beachten und einzuhalten.

Sämtliche Arbeiten sind so auszuführen, dass das Grund- und das Oberflächenwasser nicht verunreinigt und gefährdet wird.

## *Niederschlagsentwässerung*

Für die geplante Versickerung besteht eine Erlaubnispflicht gemäß § 8 und 9 WHG. Die Versickerungsanlagen sind gemäß den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu bemessen und zu planen (§ 60 Absatz 1 WHG). Mit dem Arbeitsblatt DWA-A 138/ NEU 138-1 werden die allgemein anerkannten Regeln der Technik für die Bemessung und Planung der Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser vorgegeben.

Für die geplanten Versickerungsmulden der EÜ Gelderner Straße und der EÜ Schützenstraße fehlt die Bemessung der Mulden gemäß DWA Arbeitsblatt 138.

Gemäß § 57 Absatz 1 Ziff. 1 WHG ist die Menge und Schädlichkeit des Abwassers so gering zu halten, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist. Gemäß § 57 Absatz 1 Ziff. 2 WHG ist die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen zu vereinbaren. Gemäß § 57 Absatz 1 Ziff. 3 WHG sind Abwasseranlagen und sonstige Einrichtungen zu errichten und zu betreiben, die erforderlich sind, die Einhaltung der Anforderungen nach Ziffern 1 und 2 sicherzustellen. Mit dem Merkblatt DWA-M 153/ NEU 138-1 werden die Verschmutzung und Menge des Niederschlagswassers je nach Nutzung und Belag der Herkunftsfläche, (das Schutzbedürfnis des Grundwassers), die daraus abgeleitete Niederschlagswasserbehandlung vor der Einleitung in das Gewässer ermittelt und qualitativ und quantitativ bewertet. Die gemäß Merkblatt DWA-M 153/ NEU 138-1 ermittelte Niederschlagswasserbehandlung stellt derzeit den Stand der Technik gemäß § 57 WHG und § 65 BbgWG dar.

Für das anfallende Niederschlagswasser, welches versickert werden soll, fehlt die Bewertung der stofflichen Belastung und die erforderliche Niederschlagswasserbehandlung gemäß DWA M 153/ NEU 138-1

Die Standorte der Versickerungsanlagen befinden sich außerhalb von Trinkwasserschutzzonen.

## *Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen*

In den Antragsunterlagen wird ein Rückbau sowie ein Neubau von Trafostationen angegeben.

Gemäß § 4 Absatz 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) obliegen im Hinblick auf Errichtung, Änderung, Unterhaltung und Betrieb der Betriebsanlagen und der Fahrzeuge von Eisenbahnen des Bundes, die Erteilung von Baufreigaben, Genehmigungen, Bewilligungen, Erlaubnisse und sonstige Zulassungen sowie die Abnahmen, Prüfungen und Überwachungen dem Eisenbahn-Bundesamt. Betriebsanlagen umfassen dabei bspw. auch Transformatoren.

Sollte eine Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes – aufgrund eines abweichenden Betreibers bzw. Unterhaltungspflichtigen – nicht gegeben sein und ein Umgang mit wassergefährdenden Stoffen erfolgen, ist die Anzeigepflicht nach § 40 der Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) zu beachten.

### **2. Belange der unteren Naturschutzbehörde**

Gemäß § 1 Absatz 3 Naturschutzzuständigkeitsverordnung (NatSchZustV) ist bei Vorhaben, die einer Zulassung durch eine Bundes- oder oberste Landesbehörde oder eine Landesoberbehörde bedürfen, die Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege für alle naturschutz- einschließlich der artenschutzrechtlichen Entscheidungen und Maßnahmen, die in Bezug auf das Vorhaben zu treffen sind, zuständig. Sie ist die zu beteiligende Behörde, soweit die Zulassung konzentrierende Wirkung entfaltet.

Alle notwendigen naturschutzrechtlichen Entscheidungen trifft im vorliegenden Vorhaben die Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege.

Die Fachbehörde für Naturschutz und Landschaftspflege ist gemäß § 30 Absatz 1 Brandenburgisches Naturschutzausführungsgesetz (BbgNatSchAG) das Landesamt für Umwelt (LfU).

### **3. Belange der unteren Bodenschutzbehörde**

Die von den geplanten Baumaßnahmen betroffenen Flächen wurden mit dem Altlasten- und Bodenschutzkataster des Landkreises Oberhavel abgeglichen und auf das Vorliegen von Altlasten- oder Altlastenverdachtsflächen geprüft. Es wurden die vorhabenträgereigenen Grundstücke über den gesamten Streckenabschnitt (Unterlagen 3.1.1 bis 3.1.6) und die geplanten Baustelleneinrichtungsflächen (BE-Flächen, Unterlage 9.1) betrachtet.

Ab etwa km 77,43 (Steinförder Straße) bis etwa km 77,65 (Havel) (Unterlage 3.1.3) verläuft die Streckenführung durch den Grenzbereich von zwei militärischen Altlasten mit den Bezeichnungen „02POTS018 - Stab Röblinsee Fürstenberg (konvertiert)“ (westlich der Gleise) und „9215-9231 - GUS“ (östlich der Gleise).

Ab etwa km 77,65 (Havel) bis etwa km 78,3 (Unterlage 3.1.3 und 3.1.4) befindet sich im Bereich der westlichen Grundstücksgrenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke die militärische Altlast „9050-9060 – GUS“. Im Zentrum dieser Fläche liegt zudem die militärische Altlast „02POTS024 - Lebensmittellager Schützenstr. (konvertiert)“.

Folgende BE-Flächen (Unterlage 9.1) befinden sich in den Flächenbereichen der oben genannten Altlasten:

- „02POTS018 - Stab Röblinsee Fürstenberg (konvertiert)“: BE1
- „9050-9060 – GUS“: BE3, BE12, BE 5, BE15, BE6, BE16
- „02POTS024 - Lebensmittellager Schützenstr. (konvertiert)“: BE5, BE6

Aufgrund der jahrzehntelangen militärischen Nutzung können typische, nutzungsbedingte, verbliebene Kontaminationen (Bodenkontaminationen, Abfallvergrabungen) nicht ausgeschlossen werden.

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht bestehen derzeit jedoch keine Bedenken gegenüber den geplanten Baumaßnahmen bei Umsetzung des eingereichten BoVEK-Feinkonzeptes und des Bodenschutzkonzeptes.

Die folgenden ergänzenden Hinweise zu den eingereichten Unterlagen sind zu beachten:

*Hinweise zu den 14 Altlastenverdachtsflächen gemäß BoVEK-Feinkonzept vom 07.05.2024 (11.11.2024)*

In den eingereichten Unterlagen werden im Bereich des Bahnhofs Fürstenberg 14 Altlastenverdachtsflächen (ALVF) vorgestellt. Diese sind nicht im Altlasten- und Bodenschutzkataster des Landkreises Oberhavel registriert. Gemäß BoVEK-Feinkonzept wird beabsichtigt, die ALVF baubegleitend unter fachgutachterlicher Begleitung rückzubauen.

Der Sanierungserfolg im Rahmen von Auskofferungen ist durch die Einhaltung relevanter Grenzwerte durch Sohl- und Wandbeprobungen zu belegen. Sofern eine Wandbeprobung aufgrund einer zu geringen Aushubtiefe nicht zweckdienlich ist und keine organoleptischen Auffälligkeiten an den Rändern des Aushubs vorliegen, ist nur eine Sohlbeprobung erforderlich.

Die Dokumentation der baubegleitenden Sanierung dieser ALVF (Rückbau, Deklaration und Entsorgung) und die im BoVEK-Feinkonzept zitierten Unterlagen zur Vorerkundung sind unaufgefordert bei der unteren Bodenschutzbehörde einzureichen. Bei den einzureichenden im BoVEK-Feinkonzept zitierten Unterlagen handelt es sich um:

- GUT (1997) Historische Erkundung des Bereiches Fürstenberg vom 24.09.1997
- UAB (1998) Orientierende Untersuchung im Bereich Standort Fürstenberg vom 08.10.1998

*Hinweise zur Empfehlung von Insitu-Beprobungen von Bodenmaterial (Rasterfelduntersuchungen) gemäß BoVEK-Feinkonzept vom 07.05.2024 (11.11.2024)*

Für die Deklaration anfallender mineralischer Abfälle (Boden / Bauschutt / Gleisschotter) ist der „Leitfaden zur Probenahme und Untersuchung von mineralischen Abfällen im Hoch- und Tiefbau“ (Runder Tisch Abfallbeprobung Brandenburg-Berlin) zu befolgen. Anstelle der nicht mehr zutreffenden Regelungen aus der LAGA M20 sind die derzeit geltenden Regelungen gemäß Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg zur Neufassung der „Vollzugshinweise zur Zuordnung von Abfällen zu den Abfallarten eines Spiegeleintrages in der Abfallverzeichnis-Verordnung“ und der „Verordnung über Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (Ersatzbaustoffverordnung – ErsatzbaustoffV)“ zu beachten.

Insitu-Beprobungen von Bodenmaterial (Rasterfelduntersuchungen) zur Vorabdeklaration von mineralischen Abfällen werden grundsätzlich nur im Ausnahmefall zugelassen. Der Antrag zur Zulassung von Insitu-Beprobungen (Rasterfelduntersuchungen) ist im Vorfeld bei der unteren Abfallwirtschaftsbehörde einzureichen. Eine Orientierung an dem SBB-Merkblatt 7: Anforderungen an die simulierte Haufwerkuntersuchung (Rasterfelduntersuchung) zur Deklaration von mineralischen Abfällen im Zuge von Baumaßnahmen (Stand 07/2023) wird im Rahmen der Antragsstellung empfohlen.

*Hinweise zur geplanten Versickerung gemäß Erläuterungsbericht vom 28.02.2025*

Für die Errichtung von Versickerungsmulden für die Regenwasserentwässerung in Bereichen von Altlastenflächen und möglicherweise belasteten Auffüllungshorizonten ist aus der Sicht des Grundwasserschutzes folgendes zu beachten: Im Bereich des Muldenstandorts sind mineralische Auffüllungshorizonte zu entnehmen und ggf. durch Boden, welcher den Einbauwert BM 0 nach ErsatzbaustoffV besitzt, zu ersetzen.

Für den unter der Auffüllung gewachsenen Boden ist für jeden Anlagenstandort bis zum Grundwasseranschnitt durch repräsentative Probenahme die Einhaltung der Vorsorgewerte für Böden gemäß dem Bundes-Bodenschutzgesetz und seiner Verordnung, hilfsweise die Einhaltung des Einbauwerts BM 0 nach ErsatzbaustoffV nachzuweisen.

#### *Hinweis zum Bodenschutzkonzept vom 05.11.2024*

Die gemäß Bodenschutzkonzept geplanten Dokumentationen zu den Aufgaben der Bodenkundlichen Baubegleitung (BBB) und dem Bauauftragnehmer (BauAN) sind der unteren Bodenschutzbehörde nach Absprache vorzulegen.

Allgemein gilt: Treten bei den Erdarbeiten ungewöhnliche Verfärbungen oder Gerüche auf, ist die weitere Vorgehensweise umgehend mit der unteren Bodenschutzbehörde abzustimmen.

Es ist sicherzustellen, dass sämtliche Arbeiten derart ausgeführt werden, dass keine schadhafte Bodenveränderungen hervorgerufen werden. Die Sicherstellung ist ggf. durch geeignete Vorsorgemaßnahmen zu gewährleisten (z.B. nach DIN 19639 | 2019-09).

Die ordnungsgemäße Deklaration mineralischer Abfälle (Boden, Baggergut, Bauschutt und Gleis-schotter) ist gemäß Erlass des Ministeriums für Landwirtschaft, Umwelt und Klimaschutz des Landes Brandenburg vom 01.03.2023 zur Neufassung der „Vollzugshinweise zur Zuordnung von Abfällen zu den Abfallarten eines Spiegeleintrages in der Abfallverzeichnis-Verordnung“ durchzuführen.

Für den Einbau von angeliefertem Bodenmaterial inner- und außerhalb der durchwurzelbaren Bodenschicht, ausgenommen in technischen Bauwerken, sind die Anforderungen der §§ 6 bis 8 BBodSchV zu beachten. Die Vorsorgewerte der Anlage 1 BBodSchV sind einzuhalten.

Für den Einbau von angelieferten, mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke sind die Anforderungen der §§ 19 bis 22 ErsatzbaustoffV zu beachten. Es sind die Materialwerte der Anlage 1 i. V. m. den Einsatzmöglichkeiten der Anlagen 2 und 3 ErsatzbaustoffV einzuhalten.

Rechtsgrundlage: Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG), Neufassung der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) und Ersatzbaustoffverordnung (ErsatzbaustoffV), Abfallverzeichnisverordnung (AVV) und die in Brandenburg erlassene Neufassung zugehöriger Vollzugshinweise.

Der unteren Bodenschutzbehörde liegen keine Kenntnisse zu einer möglichen Strahlenbelastung sowie Belastung mit Kampfmitteln vor. Diese sind in dem von der unteren Bodenschutzbehörde zu führenden Altlastenkataster nicht erfasst. Die zuständige Strahlenschutzbehörde ist das Landesamt für Arbeitsschutz, Verbraucherschutz und Gesundheit (LAVG). Zu einer möglichen Belastung mit Kampfmitteln können Sie sich an den Kampfmittelbeseitigungsdienst beim Zentraldienst der Polizei des Landes Brandenburg (KMBD) wenden.

#### **4. Belange der unteren Abfallwirtschaftsbehörde**

Die bei der Maßnahme anfallenden Abfälle sind gemäß den Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG), der auf dieser Grundlage erlassenen Verordnungen und der Abfallentsorgungssatzung des Landkreises Oberhavel vorrangig zu verwerten bzw. zu entsorgen. Fallen Abfälle an, die gemäß § 48 KrWG i. V. m. der Abfallverzeichnisverordnung (AVV) als gefährlich einzustufen sind, sind diese der SBB Sonderabfallentsorgungsgesellschaft Brandenburg/Berlin mbH, Großbeerensstraße 231 in 14480 Potsdam anzudienen.

#### **5. Belange des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers**

Sofern bei der Realisierung des Vorhabens Einschränkungen des Straßenverkehrs und insbesondere der ordnungsgemäßen Abfallentsorgung im betroffenen Bereich auftreten, ist durch Sie die AWU Oberhavel GmbH, Breite Straße 47a in 16727 Velten im Vorfeld zu informieren und entsprechende Entsorgungsmöglichkeiten abzustimmen.

## **6. Belange des Bereiches Landwirtschaft**

Landwirtschaftliche Belange sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

## **7. Belange der Bereiche Liegenschaften und Kreisstraßen**

Belange, die Kreisstraßen betreffen, werden nicht berührt.

Liegenschaften des Landkreises Oberhavel sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

## **8. Belange des Bereiches Mobilität und Verkehrslenkung sowie der unteren Straßenverkehrsbehörde**

Ausweislich des Punktes 2 „Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)“ wird festgestellt, dass derzeit im Bestand erhebliche Einschränkungen für Fahrgäste aufgrund der nicht barrierefrei erschlossenen Verkehrsstation bestehen. Durch den barrierefreien Umbau – hier die Variante 1.1.1A – soll dem entgegengewirkt werden und die Attraktivität und Kundenfreundlichkeit der Verkehrsstation gesteigert werden.

Das denkmalgeschützte Empfangsgebäude und die dazugehörige Überdachung befinden sich nicht im Eigentum der DB InfraGO AG. In den Planungsunterlagen werden keine Änderungen an der Überdachung auf dem Hausbahnsteig avisiert. Nach dem Rückbau des ehemaligen Hausbahnsteigs soll dieser mittels Geländer abgeschlossen werden. Die bestehende Personenunterführung soll durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt werden. Der Zugang zur Personenüberführung erfolgt durch beidseitig angeschlossene Rampen und Treppen.

Ausweislich der Unterlage 1.1. insbesondere die Abbildung 10 (Variantenskizze 1.1.1A) ergibt sich eine 88 m längere Zuwegung zum Mittelbahnsteig infolge der gegenläufigen Rampe auf der Seite des Empfangsgebäudes. Durch die geplante Nichtnutzung des aktuell bestehenden Hausbahnsteigs – die Gründe wurden auch nicht substantiell erläutert – werden alle Reisenden zur Nutzung der Personenüberführung gezwungen. Diese Planungsentscheidung steht dem Ansinnen einer barrierefreien Bahnstation diametral entgegen. Aufgrund der oben getätigten Äußerungen ist aus der Sicht des Fachdienstes Mobilität und Verkehrslenkung darauf hinzuwirken, dass eine Neuausrichtung der Planungen – hier mit der nachhaltigen Nutzung des Hauptbahnsteigs – überdacht werden sollte. Zudem scheint es unverständlich – auch aufgrund der hohen Investition an dieser Verkehrsstation, hier auf den Neubau der Überdachung des Hausbahnsteigs aufgrund fehlender Eigentumsverhältnisse zu verzichten. Es wird angeregt, diese Verkehrsstation als zentralen Teil der Schienenverkehrsinfrastruktur ganzheitlich zu betrachten.

In den vorliegenden Unterlagen sind, bedingt durch den Planungsstand, keine Aussagen zur endgültigen Verkehrssicherung für die Baumaßnahme enthalten. Der FD Mobilität und Verkehrslenkung behält sich deshalb im Rahmen der Verkehrsrechtlichen Anordnung Auflagen zur Sicherung der Arbeitsstellen vor.

Entsprechend § 45 Absatz 6 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) muss vor Beginn von Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, der Bauunternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichnplanes vom Fachbereich Verkehr und Ordnung, Fachdienst Verkehr, Anordnungen nach § 45 Absatz 1 bis 3 StVO darüber einholen,

- wie seine Arbeitsstelle abzusperren und zu kennzeichnen ist (Verkehrszeichnplan),
- ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist (Begründung der Notwendigkeit bei Sperrung von Straßen/Fahrstreifen/ Nebenanlagen),
- ob und wie er Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen hat (Umleitungsplan).

Zur fristgemäßen Bearbeitung des Antrages sollte dieser mindestens 14 Tage vor Baubeginn beim Fachdienst Verkehr eingehen.

## **9. Belange des Brand-, Bevölkerungsschutzes und Rettungswesens**

Die Belange des Brand-, Bevölkerungsschutzes und Rettungsdienstes sind nicht betroffen.

Zum Erläuterungsbericht bestehen nachfolgende Einwendungen:

### *U. 21.3 – Erläuterungsbericht Rettungswegekonzept – Übersichtsplan nach DIN 14095:2024-02*

Mit Bezug zu §14 BbgBO sind Rettungswege und deren Zugänge aus dem öffentlichen Straßenland in einem Übersichtsplan nach DIN 14095:2024-02, Pkt. 5.5 darzustellen und dem örtlichen Träger des Brandschutzes zur Verfügung zu stellen. Abstimmung und Freigabe des digitalen Entwurfes haben ausschließlich über die Brandschutzdienststelle des LK Oberhavel zu erfolgen.

### *U. 21.3 – Erläuterungsbericht Rettungswegekonzept – Brand- und Katastrophenschutz*

In Rücksprache mit dem örtlichen Träger des Brandschutzes sind mit Bezug zu §3 BbgBKG auch Informationen zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung einzuholen und im vorliegenden Erläuterungsbericht bzw. im Brandschutzkonzept zu bewerten. Angezeigte Löschwassarentnahmestellen sind im Übersichtsplan nach DIN 14095:2024-02 darzustellen (siehe Pkt. 1).

## **10. Belange der unteren Jagd- und Fischereibehörde**

Jagdrechtliche und fischereirechtliche Belange sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

## **11. Belange der unteren Denkmalschutzbehörde**

Laut § 17 Brandenburgisches Denkmalschutzgesetz ist die Denkmalfachbehörde Träger öffentlicher Belange. Zu den denkmalfachlichen Belangen bzgl. des Umbaus des Bahnhofs Fürstenberg wird daher das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum eine Stellungnahme verfassen.

In seiner Stellungnahme vom 23.06.2025 hat das Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum bereits die wesentlichen Kritikpunkte aus denkmalrechtlicher Sicht geäußert. Der Abbruch des denkmalgeschützten Treppenvavillons sowie die Anlegung einer Entwässerungsmulde unmittelbar vor den Toren des ebenfalls denkmalgeschützten Wirtschaftsgebäudes am südlichen Abschnitt des Hausbahnsteigs sind denkmalrechtlich nicht erlaubnisfähig.

Ergänzend dazu muss die untere Denkmalschutzbehörde Aussagen der Deutschen Bahn in der Projekterläuterung klarstellen, da sie offenbar zu falschen Schlussfolgerungen geführt haben:

Auf Seite 17 des Variantenvergleichs wurde fälschlicherweise formuliert, dass aus denkmalrechtlicher Sicht grundsätzlich keine Überdachung der neuen Rampe möglich sei. In einer Stellungnahme der unteren Denkmalschutzbehörde per Email vom 10.09.2020 wurde zwar eine Rampenüberdachung verneint, dies bezog sich aber lediglich auf die damalige Variante 1.1, als die Rampe unmittelbar am Südgiebel des Bahnhofsgebäudes ansetzen sollte. Bei vom Denkmal abgerückten Rampen-Varianten, bei denen keine Konkurrenz der Überdachung mit dem Denkmal zu erwarten wäre, bestünden dagegen keine denkmalrechtlichen Einwände.

Auch eine Formulierung auf Seite 14: „Im weiteren Planungsverlauf wurde festgestellt, dass selbst beim kleinflächigen Rück- und Neubau des Daches nicht gewährleistet werden kann, dass das Dach im Erscheinungsbild und der denkmalgeschützten Substanz erhalten werden kann.“ muss konkretisiert werden: „Eine Zerstörung von denkmalgeschützter Substanz und eine Neuerrichtung in neuem

Material und moderner Bautechnik ist tatsächlich denkmalrechtlich abzulehnen. Eine zeitweise Demontage und Einlagerung einzelner historischer Bauteile, um Baufreiheit zu schaffen, und die anschließende Wiederinstallation an ursprünglicher Stelle sind denkmalrechtlich aber grundsätzlich denkbar, wenn dies auch aus statischer Sicht möglich ist.“

## **12. Belange der Behindertenbeauftragten des Landkreises Oberhavel**

Die nachfolgenden Einwendungen erfolgen unter dem Aspekt der Barrierefreiheit im Sinne des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) sowie der einschlägigen technischen Regelwerke. Auch wenn die Deutsche Bahn AG ihre eigenen Vorgaben zur Barrierefreiheit umsetzt, sind aus Sicht der Inklusion weitere wichtige Aspekte zu berücksichtigen.

### *Zentrale Kritikpunkte und Empfehlungen*

#### **Nutzung des Hausbahnsteigs**

Nach derzeitiger Planung ist vorgesehen, den vorhandenen Hausbahnsteig nicht zu nutzen. Diese Planungsentscheidung ist aus Sicht der Barrierefreiheit nicht nachvollziehbar.

Die Nutzung des Hausbahnsteigs würde dazu führen, dass die Reisenden beim Ein- und Ausstieg in nördliche Fahrtrichtung überhaupt keine Rampe nutzen müssten. Dies entspricht dem Grundsatz der DIN 18040-3, wonach barrierefreie Lösungen möglichst den direktesten und kürzesten Weg ermöglichen sollen.

Die Nutzung des Hausbahnsteigs sollte dringend in die Planung einbezogen werden. Dies reduziert nicht nur den Aufwand für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erheblich, sondern entspricht auch dem in § 4 BGG verankerten Prinzip, Barrieren von vornherein zu vermeiden.

#### **Position und Ausgestaltung der Rampe**

Die geplante Rampe befindet sich auf der dem Parkplatz abgewandten Seite des Bahnhofsgebäudes und darf in der geplanten Ausgestaltung aus denkmalschutzrechtlichen Gründen nicht überdacht werden.

Diese Anordnung führt zu einem erheblichen Umweg für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die vom Parkplatz zum Bahnsteig gelangen möchten. Der zusätzliche Weg um das gesamte Bahnhofsgebäude herum stellt eine vermeidbare Barriere dar und widerspricht dem Grundsatz der kurzen Wege.

Zusätzlich ist eine unüberdachte Rampe problematisch, da sie bei Witterungseinflüssen (Regen, Schnee, Eis) ein erhebliches Sicherheitsrisiko für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen darstellt. Rampen sollen rutschhemmend ausgeführt werden und vor Witterungseinflüssen möglichst geschützt sein.

Es wird dringend empfohlen zu prüfen, ob die Rampe auf die nördliche Seite des Bahnhofsgebäudes verlegt werden kann. Diese Anordnung würde folgende Vorteile bieten:

- direkter Zugang von den Parkplätzen zur Rampe ohne Umweg
- möglicherweise bessere Optionen für eine Überdachung der Rampe
- kürzerer und direkterer Weg entsprechend den Anforderungen der DIN 18040-3

Die Empfehlungen stützen sich auf folgende Rechtsgrundlagen und technische Regelwerke:

- § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG): Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, wenn sie für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.
- DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“: Grundsätze für die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen
- Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO), § 2 Absatz 3: Berücksichtigung der Belange von Menschen mit Behinderungen

Die vorgeschlagenen Änderungen dienen nicht nur der Verbesserung der Barrierefreiheit, sondern erhöhen auch den Komfort für alle Reisenden. Eine Überprüfung und Anpassung der Planung in den genannten Punkten wird daher aus Sicht der Inklusion nachdrücklich empfohlen.

### **13. Belange der Gleichstellung**

Die nachfolgenden Einwendungen erfolgen aus gleichstellungspolitischer Sicht unter besonderer Berücksichtigung der unterschiedlichen Sicherheitsbedürfnisse verschiedener Personengruppen. Während die objektive Sicherheit wichtig ist, darf die subjektive Sicherheit nicht vernachlässigt werden, da sie maßgeblich über die tatsächliche Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel entscheidet.

*Zentrale Kritikpunkte und Empfehlungen hinsichtlich der subjektiven Sicherheit durch Rampenposition und Nichtnutzung des Hausbahnsteigs*

#### **Auswirkungen auf das Sicherheitsempfinden verschiedener Personengruppen**

Die geplante Rampe auf der dem Parkplatz abgewandten Seite des Bahnhofsgebäudes führt zu einer räumlichen Trennung zwischen dem Hauptzugang und der barrierefreien Erschließung. Die Nichtnutzung des Hausbahnsteigs und das Anbringen von Zäunen kann subjektiv zum Gefühl des „Eingeschlossenseins“ beitragen, weil mögliche Fluchtwege blockiert sind.

Diese Planungsentscheidung wirkt sich besonders negativ auf das Sicherheitsempfinden verschiedener Personengruppen aus:

- FLINTA\*: Studien zeigen, dass weiblich gelesene oder non-binäre Personen in schlecht beleuchteten, abgelegenen Bereichen ein deutlich höheres Unsicherheitsgefühl empfinden. Die subjektive Sicherheit hängt stark von der Gestaltung der Umgebung ab, beispielsweise von Beleuchtung oder Übersichtlichkeit und der Platzierung von Barrieren.
- Ältere Menschen: Personen höheren Alters bevorzugen belebte, gut einsehbare Wege und meiden isolierte Bereiche.
- Menschen mit Behinderungen: Diese Personengruppe ist aufgrund ihrer eingeschränkten Mobilität besonders auf sicherheitsvermittelnde Umgebungsgestaltung angewiesen.
- Jugendliche und junge Erwachsene: Auch diese Gruppe zeigt erhöhte Sensibilität für Angsträume in abgelegenen Bereichen.

#### **Rechtliche Grundlagen aus Gleichstellungssicht**

Die Planung berührt mehrere gleichstellungsrelevante Rechtsnormen:

- Artikel 3 Absatz 2 GG: „Männer und Frauen sind gleichberechtigt. Der Staat fördert die tatsächliche Durchsetzung der Gleichberechtigung von Frauen und Männern und wirkt auf die Beseitigung bestehender Nachteile hin.“
- § 2 Allgemeines Gleichbehandlungsgesetz (AGG): Verbot der Benachteiligung aus Gründen des Geschlechts und der Behinderung beim Zugang zu öffentlich zugänglichen Gütern und Dienstleistungen.
- UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK), Artikel 9: Recht auf Zugänglichkeit ohne Diskriminierung.

*Spezifische Kritikpunkte*

#### **Beleuchtungssituation**

Eine unüberdachte Rampe in abgelegener Position ist schwer ausreichend zu beleuchten. In Bahnhöfen sollte die Beleuchtung gleichmäßig verteilt sein, und die Farbtemperatur des richtig gewählten Lichts beeinflusst das Sicherheitsgefühl. Unzureichende Beleuchtung verstärkt

geschlechtsspezifische Sicherheitsängste und führt zu einer faktischen Benachteiligung von Frauen und anderen vulnerablen Gruppen.

### **Fehlender Wetterschutz**

Eine unüberdachte Rampe ist witterungsbedingt zeitweise unbenutzbar oder gefährlich. Menschen mit Behinderungen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, sind bei schlechten Witterungsbedingungen besonders gefährdet. Dies führt zu einer mittelbaren Diskriminierung.

### **Räumliche Isolation**

Die Trennung vom Hauptzugang schafft einen "Sonderweg" für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Diese Separierung widerspricht dem Inklusionsgedanken und verstärkt Stigmatisierung.

### **Nichtnutzung des Hausbahnsteigs**

Die geplante Nichtnutzung des vorhandenen Hausbahnsteigs zwingt alle Reisenden zur Nutzung der Rampen oder Treppen. Diese Planungsentscheidung ist aus gleichstellungspolitischen Gesichtspunkten problematisch, weil die Konzentration des gesamten Personenaufkommens auf alternative Zugangswege zu längeren Wartezeiten und höherer Personendichte an den verbleibenden Zugängen führt. Dies beeinträchtigt das Sicherheitsgefühl. Besonders betroffen sind Frauen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Frauen oder Frauen mit Kleinkindern und Kinderwagen, die sowohl von geschlechtsspezifischen Sicherheitsängsten als auch von der räumlichen Separierung betroffen sind. Darüber hinaus verstößt die Nichtnutzung gegen das Prinzip des „universal design“, nachdem wenn möglich eine Lösung gefunden werden soll, die für alle Nutzungsgruppen gleichermaßen funktioniert.

### *Konkrete Empfehlungen*

#### **Verlegung der Rampe**

Aus nachfolgenden Gründen sollte die Verlegung der Rampe auf die nördliche Seite des Bahnhofsgebäudes in Parkplatznähe geprüft werden:

- Reduktion der räumlichen Trennung
- bessere soziale Kontrolle durch Nähe zum Hauptzugang
- erhöhte Frequentierung führt zu natürlicher Überwachung

#### **Nutzung des Hausbahnsteigs**

Die Planungsentscheidung zur Nichtnutzung des Hausbahnsteigs ist aus nachfolgenden Gründen dringend zu überprüfen:

- Vermeidung von Separierung: Die Nutzung des Hausbahnsteigs würde etwa die Hälfte aller Reisenden - unabhängig von Mobilitätseinschränkungen - denselben direkten Zugang nutzen lassen
- Reduktion intersektionaler Benachteiligung: Frauen mit Mobilitätseinschränkungen oder mit Kinderwagen würden nicht auf abgelegene Zugangswege angewiesen sein
- Förderung natürlicher sozialer Kontrolle: Höhere Frequentierung des Hausbahnsteigs schafft bessere Übersichtlichkeit und reduziert isolierte Bereiche
- Gleichstellungsgerechte Lösung: Universal Design-Prinzip wird umgesetzt - eine Lösung funktioniert für alle Nutzergruppen gleichermaßen

## **Beleuchtungskonzept**

Die Entwicklung eines integrierten Beleuchtungskonzepts wird empfohlen. Hierbei sollte nachfolgende Grundsätze berücksichtigt werden:

- gleichmäßige Ausleuchtung ohne Schattenzonen
- ausreichende Beleuchtung in wärmeren Farbtönen statt grellem Neonlicht
- Berücksichtigung der Beleuchtung von Zugangs- und Verbindungswegen

## **Überdachung**

Schutz vor Witterung ist nicht nur Komfort, sondern Sicherheitserfordernis. In diesem Sinne sollten Überdachungsmöglichkeiten nochmals – auch unter denkmalschutzrechtlichen machbaren Aspekten – grundlegend geprüft werden.

Die aktuelle Planung birgt das Risiko, eine faktische Benachteiligung verschiedener Personengruppen zu schaffen. Eine Überarbeitung der Rampenposition und –gestaltung sowie die Prüfung der Nutzung des Hausbahnsteigs ist aus gleichstellungspolitischer Sicht dringend erforderlich, um eine diskriminierungsfreie Nutzung des Bahnhofs zu gewährleisten.

Die Implementierung der vorgeschlagenen Maßnahmen würde nicht nur rechtlichen Anforderungen genügen, sondern auch ein Signal für eine inklusive und geschlechtergerechte Infrastrukturplanung setzen.

## **14. Belange des Fachdienstes Amtsärztlicher Dienst, Hygiene**

Die Belange des Fachbereiches Gesundheit werden nicht berührt.

## **B. SCHLUSSBEMERKUNGEN**

Für ein Erörterungsgespräch mit Bezug auf diese Stellungnahme stehe ich Ihnen bei Bedarf gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag



Reinsberg