

Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung und Waldschutz



28. Juli 2026

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des
Landes Brandenburgs
- Minister Robert Crumbach, Ines Wulff
Henning-von-Treschkow-Straße 2-8
14467 Potsdam

Vorab per E-mail übersandt

**Stellungnahme zum Antrag der Gemeinde Zeuthen zur Beseitigung des
Bahnüberganges Forstweg (Görlitzer Bahn)**

Bezug:

- Zwischenbescheid des Ministeriums vom 01.07.2026 (Gesch.-Z.: 11-46-2333-0/2026-032/001)
- Antrag der Gemeinde Zeuthen vom 20.05.2026

Sehr geehrter Herr Minister Crumbach,
sehr geehrte Frau Wulff,

als Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung und Waldschutz Zeuthen (BI) wenden wir uns heute direkt an Sie. Anlass ist der gemeinsame Antrag der Gemeinde Zeuthen, des Landkreises Dahme-Spreewald sowie des Vorsitzenden des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg vom 20. Mai 2026 auf Erteilung eines Planungsauftrages für eine niveaufreie Bahnquerung sowie Ihr an Bürgermeister Philipp Martens gerichteter Zwischenbescheid vom 1. Juli 2026. Da sich Ihr Haus in der inhaltlichen Prüfung des Vorgangs befindet, ist es uns ein dringendes Anliegen, die sachlichen Bedenken sowie wesentliche Fakten aus der betroffenen Zivilgesellschaft rechtzeitig und vollumfänglich einzubringen.

Um es voranzustellen: Als Bürgerinitiative verschließen wir uns einer verkehrlich sinnvollen, zukunftsfähigen und sicheren Infrastrukturlösung keineswegs. Uns ist die verkehrliche Dynamik im nördlichen Dahmeland sowie das Problem langer Schrankenschließzeiten an der Görlitzer Bahn vollkommen bewusst. Um jedoch das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in die Redlichkeit, Neutralität und Transparenz

staatlichen und kommunalen Handelns zu wahren, ist es zwingend erforderlich, dass die Grundlagen für ein solches Großprojekt fachlich integer und unter echter Einbindung der lokalen Stakeholder ermittelt werden.

Die von Bürgermeister Martens angeführte Standortuntersuchung der SPV Spreepark Verkehr GmbH (2024/2025) sowie das Vorgehen zur Variantenfindung leiden aus unserer Sicht unter gravierenden methodischen, sachlichen und verfahrenstechnischen Mängeln, die wir wie folgt präzisieren möchten:

1. Verfahrensrechtliche Mängel der Vergabe und begründete Zweifel an der Objektivität der Studie:

Das gesamte bisherige Auswahlverfahren zur favorisierten Varianten weisen erhebliche Defizite an verfahrensrechtlicher Sauberkeit auf. Nach unseren detaillierten Erkenntnissen leidet das Vergabeverfahren der erwähnten Studie unter gravierenden Mängeln: Die Vergabe erfolgte auf Grundlage einer veralteten, bereits über zehn Jahre zurückliegenden Ausschreibung, anstatt eine ordnungsgemäße und transparente Neuausschreibung für diese aktuelle Aufgabenstellung durchzuführen. Zudem weist der aktenkundige Vergabevermerk eklatante formelle Verstöße auf, wie das Fehlen zwingend vorgeschriebener Unterschriften der zuständigen Entscheidungsträger. Durch diese intransparente Vergabep Praxis auf kommunaler Ebene hat sich der begründete Verdacht verfestigt, dass kein ergebnisoffenes Gutachten angestrebt wurde, sondern eine gezielte Gefälligkeitsuntersuchung zur Nachbefriedung einer politisch bereits im Vorfeld festgelegten Trassenvariante. Ein solches Kernprojekt der regionalen Infrastrukturentwicklung darf nicht auf einem verfahrenstechnisch derart fehlerhaften und inhaltlich vorbelasteten Fundament als Entscheidungsgrundlage für das Land Brandenburg dienen.

2. Methodische Schieflage, Entwertung von Umweltfaktoren und Ignorieren von Fachbehörden:

Die in der Studie zugrunde liegende Kriterienmatrix wurde so gewichtet, dass elementare Belange des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes faktisch keine ausschlaggebende Rolle mehr spielen. Die favorisierte Trasse am Hankelweg würde zu einer dauerhaften Rodung eines ökologisch wertvollen innerstädtischen Klimaschutzwaldes führen, der als Lärm- und Sichtschutz, als CO₂-Speicher sowie als Natur- und Naherholungsraum unersetzlich ist. Besonders schwer wiegt hierbei, dass die zuständige Fachstelle – die Untere Forstbehörde (Dienststelle Forstamt Dahme-Spreewald) sowie weitere Stakeholder – bei der Erstellung des Gutachtens gar nicht erst beteiligt wurde. In ihrer offiziellen Stellungnahme lehnt die Untere Forstbehörde die Inanspruchnahme dieses Waldgebiets für den Bau der Querung explizit und vollständig ab. Gleichzeitig wurden alternative Lösungsansätze – wie die

Optimierung direkt am bestehenden Übergang am Forstweg – gezielt abgewertet, ohne dass jemals eine fundierte Machbarkeits- und Kostenuntersuchung zur tatsächlichen Bereinigung historischer Altlasten durchgeführt wurde. Das Ergebnis der Studie wirkt somit nicht wie eine ausgewogene Abwägung.

3. Defizit an aktiver zivilgesellschaftlicher Einbindung und starker Rückhalt der Bevölkerung:

Entgegen den klaren Leitlinien für die Planung von Großprojekten wird die betroffene Zivilgesellschaft bisher nicht als aktiver Stakeholder substantiell in den Prozess einbezogen. Während die Gemeinde Zeuthen zwar auf direkte Anfragen und Nachfragen unserer Initiative stets reagiert und antwortet, fehlt es auf kommunaler Ebene weiterhin an einer proaktiven, strukturierten Einbindung der Bürgerinitiative und weiterer zivilgesellschaftlicher Organisationen in die Planungsschritte. Dass unser Widerstand gegen die Zerstörung des Waldgebietes und für eine nachhaltige Verkehrsberuhigung das klare Votum der breiten Mehrheit der Bevölkerung abbildet, belegt der überragende Erfolg unserer inzwischen erfolgreich abgeschlossenen Online-Petition „Hankelwald retten – keine neue Landesstraße durch Zeuthen“. Das eindeutige Ergebnis dieser Unterschriftensammlung untermauert den unmissverständlichen Rückhalt unserer Positionen in der Bevölkerung.

4. Belastbare Fakten statt theoretischer Modellrechnungen bei den Rettungszeiten:

In dem Antrag der Kommunalpolitik wird maßgeblich argumentiert, dass durch lange Schrankenschließzeiten die rettungsdienstliche Hilfsfrist von 15 Minuten in Teilen von Zeuthen im Havariefall nicht eingehalten werden könne. Diese Behauptung hält einer Überprüfung anhand der realen Einsatzdaten nicht stand: Wie Auskünfte der Gemeindeverwaltung auf Anfragen im Jahr 2025 zeigten, erheben die zuständigen Rettungswachen (u. a. in Königs Wusterhausen und Schulzendorf) bei Alarmierungseinsätzen keinerlei Stehzeiten an beschränkten Bahnübergängen. Die vorgebrachten Argumente basieren rein auf theoretischen Modellrechnungen; empirische Nachweise oder Auswertungen darüber, ob und wie oft es tatsächlich zu einer Fristüberschreitung wegen geschlossener Schranken kam, liegen nicht vor. Dies wiegt umso schwerer, als Schrankenschließzeiten in der IT-Routenführung der Einsatzfahrzeuge hinterlegt sind und bei Verzögerungen ein separater Codierungsschlüssel existiert, der jedoch von der zuständigen Leitstelle (Ordnungsamt/Rettungsdienst des Landkreises) nach eigener Aussage gar nicht statistisch erfasst oder ausgewertet wird. Das Argument der Rettungszeiten ist somit rein konstruiert und nicht durch reale Einsatzdaten gedeckt. Es wundert und ärgert uns zugleich, dass dieses Argument noch immer von Entscheidungsträgern vorgebracht wird.

Vor diesem Hintergrund fordern wir Sie als zuständigen Fachminister auf, bei der anstehenden Entscheidung über die Erteilung des Planungsauftrages die offensichtlichen Mängel der erwähnten Studie sowie die nicht nachweislichen Argumentation der Rettungszeiten zu berücksichtigen.

Wir wünschen uns einen fairen, transparenten und methodisch sauberen Prozess unter verbindlicher Einbindung der Zivilgesellschaft und unserer Bürgerinitiative.

Wir stehen Ihnen und Ihrem Haus jederzeit kurzfristig für ein persönliches oder fachliches Gespräch zur Verfügung, um die vorliegenden Argumente und konstruktive, waldschonende Alternativen für eine nachhaltige Bahnquerung in Zeuthen im Detail zu erörtern.

Für Ihre eingehende Berücksichtigung der vorgebrachten Bedenken wären wir Ihnen sehr dankbar.

Mit freundlichen Grüßen

Bürgerinitiative für Verkehrsberuhigung und Waldschutz Zeuthen
i.A. Alexander Hain