

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 159
des Abgeordneten Axel Vogel
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 5/429

Wortlaut der Kleinen Anfrage 159 vom 15.02.2010:

B 167neu

Die B 167neu soll als Teil des sog. „Blauen Netzes“, einem Schnellstraßenetz mit autobahnähnlichem Ausbauzustand realisiert werden. Für die beiden Bauabschnitte zwischen der Bundesautobahn A11 und der L 200 sowie der L 200 und Bad Freienwalde sind die Raumordnungsverfahren mittlerweile abgeschlossen. In den Regionen bestehen erhebliche Zweifel am Bedarf dieses Straßenprojektes an sich und an der Sinnhaftigkeit der momentan vorliegenden Planungen.

Das Landesamt für Bauen und Verkehr geht in seinem 2008 vorgelegten Gutachten für den demografischen Wandel im Land Brandenburg von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 20,6 und 29,7% bis zum Jahr 2030 für die Gemeinden und Regionen, die durch die B167neu erschlossen werden sollen, aus. Daraus resultiert eine Abnahme der Verkehrsbelastung in diesen Regionen, die den Bedarf der Planungen in Frage stellt.

Weiterhin erweisen sich die vorliegenden Planungen als ungeeignet, um die Verkehrsprobleme vor Ort zu lösen. Die im ersten Bauabschnitt der 167neu vorgesehene nach Norden verschobene Autobahnanbindung an die A11 würde die Fahrzeit in die Hauptverkehrsrichtung nach Süden in Richtung Berlin für den größten Teil der Betroffenen im Vergleich zur Nullvariante erheblich verlängern. Für den zweiten Bauabschnitt wurde, um Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz teilweise zu umgehen, eine 21,6 km lange Trasse geplant, die einen erheblichen Umweg bedeutet. Der im Jahr 2007 für die Stadt Eberswalde erstellte Verkehrsentwicklungsplan kommt auf der Grundlage einer großflächig durchgeführten Verkehrszählung zu dem Ergebnis, dass es sich sowohl für den Schwer- als auch für den Gesamtverkehr hauptsächlich um gebietsbezogenen Quell-, Ziel-, und Binnenverkehr und nur zu geringen Anteilen um Durchgangsverkehr handelt.

Da die wenigen vorgesehenen Anschlussstellen weit vom Siedlungsraum Eberswalde/Finow entfernt an strategisch ungünstigen Positionen liegen, wird die B 167neu nicht dazu beitragen können, diese erheblichen innerstädtischen Verkehrsprobleme zu lösen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Wann plant die Landesregierung, das Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt zu eröffnen, und wie ist der Stand des Linienbestimmungsverfahrens für den zweiten Bauabschnitt?

Datum des Eingangs: 22.03.2010 / Ausgegeben: 29.03.2010

2. Welche Kosten sind im Rahmen der Planungen zur B 167neu für die beiden Bauabschnitte bisher entstanden und wer trägt diese?
3. Welche Baukosten werden für den jetzigen Stand der Planungen prognostiziert und wer wird diese zu welchen Anteilen übernehmen?
4. Welches Kosten/Nutzen-Verhältnis wurde für die einzelnen Bauabschnitte errechnet, welche Faktoren wurden bei der Berechnung wie gewichtet und auf welcher Datengrundlage basieren sie?
5. Welche zusätzlichen jährlichen Kosten würden dem Land Brandenburg, den betroffenen Landkreisen und Kommunen entstehen, wenn die Straßenbaulast der jetzigen B167 durch Herabstufung zu Landes-, Kreis-, oder Gemeindestrassen auf sie übergeht?
6. In welchem Zustand würde die B167 vom Bund übergeben und wer würde ggf. für einen Rückbau der Straße in Teilbereichen aufkommen müssen?
7. Warum wurde die sog. „Nordtangente“ für den ersten Bauabschnitt bevorzugt, obwohl die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans belegen, dass diese für die Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme von Eberswalde und Finow wirkungslos sein wird? Wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung in Eberswalde von 2006 bei den Planungen berücksichtigt?
8. Warum wurden anstatt Trassenbündlung zu praktizieren und vorhandene Straßen zu nutzen für den gesamten Planungsbereich Neutrassierungen geplant?
9. Wie viel ha Land würden durch die geplanten Baumaßnahmen in Anspruch genommen und wie viel ha würden direkt durch die Baumaßnahme versiegelt werden?
10. Wie viele Tonnen CO2 pro Jahr würden durch die Streckenverlängerungen nach den aktuell vorliegenden Planungen zusätzlich emittiert werden?
11. Welche Ausgleichsmaßnahmen sind bisher vorgesehen, um diesen Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wann plant die Landesregierung, das Planfeststellungsverfahren für den ersten Bauabschnitt zu eröffnen, und wie ist der Stand des Linienbestimmungsverfahrens für den zweiten Bauabschnitt?

Zu Frage 1:

1. Für die B 167 Ortsumgehung (OU) Finowfurt/Eberswalde (L 220 –B 2) wurde der straßenbautechnische Entwurf einschl. landschaftspflegerischem Begleitplan (RE-Vorentwurf) aufgestellt und befindet sich derzeit in der verwaltungsinternen Prüf- und Genehmigungsphase. Auf der Grundlage der Genehmigung durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) und des Gesehenvermerkes des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) werden dann die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet.

2. Für das Vorhaben B 167/B 158 Ortsumgehung Eberswalde/Bad Freienwalde wurde das Raumordnungsverfahren mit der landesplanerische Beurteilung vom 14. Oktober 2009 abgeschlossen. Die Linienbestimmung für das Vorhaben ist für das Jahr 2010 geplant.

Frage 2:

Welche Kosten sind im Rahmen der Planungen zur B 167neu für die beiden Bauabschnitte bisher entstanden und wer trägt diese?

Zu Frage 2:

Planungskosten

1. B 167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200)

Bisher sind Planungskosten in Höhe von ca. 2.343.000,00 € entstanden

2. Ortsumgehungen von Eberswalde bis Bad Freienwalde im Zuge der B 167 und B 158

Bisher sind Planungskosten in Höhe von ca. 754.000,00 € entstanden.

Die Planungskosten trägt das Land Brandenburg.

Frage 3:

Welche Baukosten werden für den jetzigen Stand der Planungen prognostiziert und wer wird diese zu welchen Anteilen übernehmen?

Zu Frage 3:

1. B 167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200)

Die voraussichtlichen Baukosten (Angaben in brutto) betragen 51,30 Mio. €, davon

Anteil Bund	=	49,24 Mio. €
Anteil Land	=	0,76 Mio. €
Anteil Landkreis Barnim	=	0,57 Mio. €
Gemeinde Schorfheide	=	0,58 Mio. €
Stadt Eberswalde	=	0,15 Mio. €

2. Ortsumgehungen von Eberswalde bis Bad Freienwalde im Zuge der B 167 und B 158

Die Baukosten beziehen sich auf die raumordnerische Vorzugsvariante. Eine Aufteilung der Baukosten auf mögliche Beteiligte erfolgt in dieser Planungsphase noch nicht.

Die voraussichtlichen Baukosten betragen 38,19 Mio. €.

Seite 4

Frage 4:

Welches Kosten/Nutzen-Verhältnis wurde für die einzelnen Bauabschnitte errechnet, welche Faktoren wurden bei der Berechnung wie gewichtet und auf welcher Datengrundlage basieren sie?

Zu Frage 4:

Für die Bedarfsplanmaßnahmen im Zuge der B 167/B 158 Ortsumgehungen (OU) Finowfurt/Eberswalde, OU Bad Freienwalde zwischen der A 11 und der B 158 wurde eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung des Bundes im Jahre 2003 durchgeführt. Diese weist für den gesamten Streckenzug ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 11,8 aus. Für den Abschnitt der B 167/B 158 zwischen der L 200 und der B 158, d. h. für die OUFinowfurt/Eberswalde, Hohenfinow/Falkenberg und Bad Freienwalde wurde 2005 ein separates Nutzen Kosten-Verhältnis von 3,7 ermittelt. Weitere Einzelbeurteilungen für bestimmte Teilabschnitte des gesamten Streckenzuges erfolgten nicht.

Grundsätzlich erfolgt die Verkehrswirtschaftliche Bewertung von Projekten indem die von dem Projekt ausgehenden Nutzen berechnet und den jeweiligen Kosten gegenübergestellt werden. Hierbei wird das aktualisierte Verfahren der gesamtwirtschaftlichen Bewertung von Straßenprojekten der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) 2003 angewendet.

Der verkehrswirtschaftliche Nutzen wird ermittelt, indem die einzelnen Veränderungen im Verkehrsmengengerüst und die daraus resultierenden Zustandsänderungen (durch Vergleich des Ohne- und Mit-Falls) zusammengefasst und monetarisiert werden.

Frage 5:

Welche zusätzlichen jährlichen Kosten würden dem Land Brandenburg, den betroffenen Landkreisen und Kommunen entstehen, wenn die Straßenbaulast der jetzigen B167 durch Herabstufung zu Landes-, Kreis-, oder Gemeindestrassen auf sie übergeht?

Zu Frage 5:

Diese Kosten können derzeit nicht beziffert werden. Konkrete Aussagen dazu sind abhängig von verschiedenen Faktoren, wie z. B. Zeitpunkt der Verkehrsfreigabe, baulicher Zustand der zu übergebenden Straßen, zukünftige Straßengruppe.

Unter Verweis auf Punkt 6 wird es sich um die jährlichen Kosten der Unterhaltung und die Kosten zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht sowie der Erhaltung der Straßen entsprechend der zukünftigen Straßengruppe handeln.

Frage 6:

In welchem Zustand würde die B167 vom Bund übergeben und wer würde ggf. für einen Rückbau der Straße in Teilbereichen aufkommen müssen?

Zu Frage 6:

Die Straßenbauverwaltung wird ihren Pflichten nach § 6 des FStrG und § 11 des BbgStrG nachkommen, indem sie die Straßen bis zum Zeitpunkt der Übergabe in dem durch die Verkehrsbedeutung gebotenen Umfang ordnungsgemäß unterhält. Für den Fall, dass die abzustufende Straße nicht ordnungsgemäß ausgebaut ist, hat der alte Straßenbaulastträger nur

Seite 5

insoweit einzustehen, als der Ausbauzustand hinter den Anforderungen der künftigen Straßengruppe zurückbleibt.

Der Rückbau der B 167 gehört nicht zu den Pflichten des alten Baulastträgers.

Frage 7:

Warum wurde die sog. „Nordtangente“ für den ersten Bauabschnitt bevorzugt, obwohl die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplans belegen, dass diese für die Lösung der innerstädtischen Verkehrsprobleme von Eberswalde und Finow wirkungslos sein wird? Wurden die Ergebnisse der Verkehrszählung in Eberswalde von 2006 bei den Planungen berücksichtigt?

Zu Frage 7:

Die so genannte „Nordtangente“ ist die Vorzugsvariante aus dem Raumordnungsverfahren (ROV) und wurde mit der landesplanerischen Beurteilung aus dem Jahr 2000 abgeschlossen.

Danach wurde die Linienbestimmung durchgeführt. Das Bundesministerium bestimmte die Linie der B 167 OU am 14.03.2003. Diese Linie wurde im straßenbautechnischen Entwurf weiterverfolgt.

Für Neu- und Ausbaumaßnahmen werden grundsätzlich perspektivische Verkehrsdaten zu Grunde gelegt.

Für die Planung B 167 OU wird eine mit dem Bund abgestimmte Prognose angewendet. Sie berücksichtigt die Verkehrsentwicklung bis zum Jahre 2025 auf der Basis aktueller Strukturdaten des Landes Brandenburg.

Der städtische Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet u. a. die Prognose des innerstädtischen Verkehrs in Eberswalde. Diese Prognose ist eine kleinräumige, lokale Verkehrsprognose speziell zur Abbildung der innerstädtischen Verkehrsverhältnisse und Entwicklungsziele und ist keine geeignete Planungsgrundlage für die OU im Zuge der B 167.

Frage 8:

Warum wurden anstatt Trassenbündlung zu praktizieren und vorhandene Straßen zu nutzen für den gesamten Planungsbereich Neutrassierungen geplant?

Zu Frage 8:

Im ROV und in der Linienbestimmung (s. Pkt. 7) wurde die Trasse unter Abwägung mehrerer Bewertungskriterien herausgearbeitet. Der Grundsatz der Trassenbündelung (Parallellage zur Havel-Oder-Wasserstraße) wurde dabei berücksichtigt.

Frage 9:

Wie viel ha Land würden durch die geplanten Baumaßnahmen in Anspruch genommen und wie viel ha würden direkt durch die Baumaßnahme versiegelt werden?

Zu Frage 9:

1. B 167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200)

Grunderwerb

Für die Realisierung des Vorhabens sind ca. 68,3 ha Flächen zu erwerben.

Versiegelung

Die Versiegelung beträgt ca. 26,92 ha, davon ca. 18,02 ha für Straßen (100% Versiegelung) und ca. 8,9 ha für untergeordnete Wege (50% Versiegelung)

2. Ortsumgehungen von Eberswalde bis Bad Freienwalde im Zuge der B 167 und B 158

Grunderwerb

Der Grunderwerb bezieht sich auf die raumordnerische Vorzugsvariante. Das Vorhaben beansprucht voraussichtlich eine Fläche von ca. 87,7 ha.

Versiegelung

Die Versiegelungsfläche beträgt voraussichtlich 22,7 ha, davon 16,2 ha für Straßen (100% Versiegelung) und 6,5 ha für untergeordnete Wege (50% Versiegelung).

Frage 10:

Wie viele Tonnen CO₂ pro Jahr würden durch die Streckenverlängerungen nach den aktuell vorliegenden Planungen zusätzlich emittiert werden?

Zu Frage 10:

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen (BlmSchG) wurde eine schadstofftechnische Untersuchung zur B 167 OU Eberswalde/ Finowfurt durchgeführt.

Grundsätzlich ist der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge auf der OU geringer als in der OD, da durch die Verstetigung des Verkehrsflusses auf der OU gegenüber der OD – hier kommt es zu zahlreichen Abbrems-, Halte-, Anfahr- und Beschleunigungsvorgängen (ca. 15 Lichtsignalanlagen) - deutlich geringere Schadstoffemissionen verursacht werden.

Eine Berechnung der durch die Differenz der Streckenlängen bedingten CO₂-Emissionen liegt nicht vor. Eine konkrete CO₂-Bilanz ist keine Planungsanforderung.

Frage 11:

Welche Ausgleichsmaßnahmen sind bisher vorgesehen, um diesen Eingriff in Natur und Landschaft auszugleichen?

Zu Frage 11:

Ausgleichsmaßnahmen

1. B 167 OU Finowfurt/Eberswalde (L 220 – L 200)

Mit der Entwurfsplanung wurde auch ein Landschaftspflegerischer Begleitplan (LBP) aufgestellt. In diesem wird vollumfänglich die Kompensation von Eingriffen in Natur und Landschaft durch geeignete Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen geregelt. Es werden schutzgutbezogene Maßnahmen vorgesehen. Diese sind sehr umfangreich und können hier nicht im Einzelnen aufgeführt werden. Der LBP wird auch als Teil der Planfeststellungsunterlage im Verfahren öffentlich ausliegen.

2. Ortsumgehungen von Eberswalde bis Bad Freienwalde im Zuge der B 167 und B 158

Seite 7

Der derzeitige Planungsstand gibt noch keine Bilanzierungen vor. Im Rahmen der Erarbeitung der Umweltverträglichkeitsstudie, welche Teil der Raumordnungsunterlagen war, erfolgen keine detaillierten Aussagen zur Kompensation der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft. Das landschaftspflegerische Maßnahmenkonzept ist Bestandteil der im nächsten Planungsschritt folgenden landschaftspflegerischen Begleitplanung. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Kompensation entsprechend den Vorgaben zur Erarbeitung der landschaftspflegerischen Begleitplanung schutzgutbezogen im Landschaftsraum erfolgt.