

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 745  
des Abgeordneten Benjamin Raschke  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 6/1767

Wortlaut der Kleinen Anfrage 745 vom 16.06.2015:

### **Nachfragen zu den Antworten der Landesregierung auf die Kleine Anfrage: Kommt der Spreewald unter die Räder? – Innerörtlicher Ausbau vs. Ortsumgehung Lübben B 87n (Drucksache 6/1241)**

Die Kleine Anfrage 425 wurde von der Landesregierung umfangreich und detailliert beantwortet. Es ergeben sich jedoch weitere Nachfragen, die eine sachliche Diskussion zur geplanten Ortsumgehung in Lübben befördern sollen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Zur Antwort auf die Frage 1:
  - a) Welche konkreten Feststellungen wurden vom Bundesrechnungshof hinsichtlich des innerörtlichen Ausbaus der B 87 getroffen?
  - b) Welche Qualitätsmaßstäbe für Bundesstraßen können bei der Instandsetzung, Erneuerung und/oder dem Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht erfüllt werden?
  - c) Worin bestehen die Verfahrensvereinfachungen für die abschnittsweise begrenzten Baumaßnahmen, welche aus dem inzwischen eingestellten Planfeststellungsverfahren herausgelöst wurden?
2. Zu den Antworten auf die Fragen 9 und 13:
  - a) Gibt es irgendwelche Erhebungen seitens des Bundes und/oder des Landes zur konkreten Höhe des überregionalen Durchgangsverkehrs im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen in Lübben (bitte mit Quellenangabe)?
  - b) Wie hoch ist der Binnenverkehrsanteil, welcher durch den Bau der Ortsumgehung, ausgeglichen werden soll?
3. Zur Antwort auf die Frage 11
  - a) Welcher Termin war für die Eingabe von Einwendungen gesetzt?
  - b) Handelt es sich dabei um eine Ausschlussfrist? Wenn nein, wie wurden Einwendungen berücksichtigt, welche nicht termingerecht eingegangen sind? Hierbei verweise ich auf die Angabe von 130 Bürgereinwendungen im Protokoll des 52. Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 30.05.2013, P-AIL 5/52-2, S. 13.

Datum des Eingangs: 23.07.2015 / Ausgegeben: 28.07.2015

- c) Welche Einwendungen sind neben den Einwendungen von direkt betroffenen Bürgern der Ortsumgehung eingegangen?
  - d) Welche Gründe sprechen gegen eine Nachmeldung der Einwendungen, welche nicht von direkt betroffenen Bürgern eingegangen sind?
  - e) Wie kann zukünftig transparent sichergestellt werden, dass das BMVI über sämtliche Einwendungen in Kenntnis gesetzt wird?
4. Zur Antwort auf die Frage 13:
- a) Welche konkreten Defizite in der Ortsverträglichkeit wurden durch die Schwachstellenanalyse ermittelt? Bitte konkrete Fakten oder Beispiele für Lübben benennen.
  - b) Wodurch ist der Engpass in der netzkonzeptionellen angestrebten Verbindungsqualität gekennzeichnet?
  - c) Wann wurde die Null-Plus-Variante konkret geprüft und in welcher konkreten Unterlage wurde diese Prüfung dokumentiert?
  - d) Welche verkehrlichen Wirkungen werden mit einer Null-Plus-Variante erreicht? Welcher Begründungszusammenhang lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Null-Plus-Variante keine verkehrlichen Wirkung und die nachhaltigen Entlastung der Innenstadt erreicht?
  - e) Aus welchen Gründen ist die B 87 östlich von Duben Bestandteil des Blauen Netzes, wohingegen die B 87 westlich von Duben nicht mehr Bestandteil des Blauen Netzes ist?
  - f) Gibt es weitere Streckenabschnitte der B 87 zwischen Torgau und Frankfurt/ Oder die nicht Bestandteil des Blauen Netzes sind? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen? (bitte Begründungen zu den einzelnen Streckenabschnitten angeben)
5. Zur Antwort auf die Fragen 13 und 15:
- a) Wurde im Rahmen der Alternativprüfung und der Abschätzung der Umweltauswirkungen die „Tunnelvariante“ berücksichtigt? Wenn ja, welche Gründe sprechen gegen diese Alternative? Wenn nein, warum wurde die Tunnelvariante nicht berücksichtigt?
6. Zur Antwort auf die Frage 19:
- a) Wann wird das Umstufungskonzept mit der Stadt Lübben abgestimmt?
7. Zur Antwort auf die Frage 20:
- a) Welche Mitglieder aus dem wissenschaftlichen Bereich ergänzen den Landesfachbeirat?
8. Zur Antwort auf die Frage 22:
- a) Welche konkreten Anforderungen in Bezug auf die Anerkennung von Kur- und Erholungsorten werden von der Stadt Lübben nicht erfüllt?
  - b) Gibt es für die Stadt Lübben eine Auflage, die Ortsumfahrung in Koordination mit Land und Bund deshalb zu befördern, um als Kur- und Erholungsort anerkannt zu bleiben?
  - c) Welche konkreten Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Lübben, welche außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Lübben liegen, sind noch nicht umgesetzt? Bitte unter Angabe der Gründe für die fehlende Umsetzung und Planungshorizont zur Umsetzung angeben.

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Zur Antwort auf die Frage 1:

- a) Welche konkreten Feststellungen wurden vom Bundesrechnungshof hinsichtlich des innerörtlichen Ausbaus der B 87 getroffen?
- b) Welche Qualitätsmaßstäbe für Bundesstraßen können bei der Instandsetzung, Erneuerung und/oder dem Ausbau der Ortsdurchfahrt nicht erfüllt werden?
- c) Worin bestehen die Verfahrensvereinfachungen für die abschnittsweise begrenzten Baumaßnahmen, welche aus dem inzwischen eingestellten Planfeststellungsverfahren herausgelöst wurden?

Zu Frage 1:

- a) Der Bundesrechnungshof hat keine konkreten Festlegungen zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Lübben im Zuge der B 87 getroffen.
- b) Der Bundesrechnungshof weist regelmäßig darauf hin, dass die bisherigen Ortsdurchfahrten nicht mehr nach den Qualitätsmaßstäben für fernverkehrsführende Bundesstraßen ausgebaut werden dürfen. Es dürfen nur Maßnahmen zur Unterhaltung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit durchgeführt werden.
- c) Der Hinweis auf die Verfahrensvereinfachung bezieht sich auf das zurückgezogene Planfeststellungsverfahren zum Komplettausbau der OD unter Beachtung der Hinweise des Bundesrechnungshofes. Innerhalb des langen Verfahrenszeitraumes haben sich zudem rechtliche Rahmenbedingungen (insbesondere im Umweltrecht) geändert, die eine umfangreiche und zeitaufwändige Überarbeitung der kompletten Unterlagen zur Folge gehabt hätten. Daraufhin ist ein rechtlich unstrittiger Teil (der Kreisverkehr) aus der umfangreichen Planung herausgelöst und auf der Grundlage eines vereinfachten Baurechtsverfahrens geplant und gebaut worden.

Frage 2:

Zu den Antworten auf die Fragen 9 und 13:

- a) Gibt es irgendwelche Erhebungen seitens des Bundes und/oder des Landes zur konkreten Höhe des überregionalen Durchgangsverkehrs im Verhältnis zum Gesamtverkehrsaufkommen in Lübben (bitte mit Quellenangabe)?
- b) Wie hoch ist der Binnenverkehrsanteil, welcher durch den Bau der Ortsumgehung, ausgeglichen werden soll?

Zu Frage 2:

a) und

- b) Auf Basis der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg wurden die Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehrsanteile der Bundes- und Landesstraßen B 87, B 115, L 42, L 44 und L 49 um die Stadt Lübben herum ausgewertet. Das prognostizierte Durchgangsverkehrsaufkommen der Stadt Lübben beträgt 6.000 Kfz/Werktag. Dies entspricht 28 % der Gesamtverkehrsbelastung der v.g. Straßen.

Bezogen allein auf die B 87 beträgt der Durchgangsverkehrsanteil am Gesamtverkehr zwischen 28 % im Süden Lübbens und 45 % im Norden Lübbens.

Der übrige Anteil ist reiner Binnenverkehr bzw. hat Quelle oder Ziel in der Stadt Lübben.

Frage 3:

Zur Antwort auf die Frage 11

- a) Welcher Termin war für die Eingabe von Einwendungen gesetzt?
- b) Handelt es sich dabei um eine Ausschlussfrist? Wenn nein, wie wurden Einwendungen berücksichtigt, welche nicht termingerecht eingegangen sind? Hierbei verweise ich auf die Angabe von 130 Bürgereinwendungen im Protokoll des 52. Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 30.05.2013, P-AIL 5/52-2, S. 13.
- c) Welche Einwendungen sind neben den Einwendungen von direkt betroffenen Bürgern der Ortsumgebung eingegangen?
- d) Welche Gründe sprechen gegen eine Nachmeldung der Einwendungen, welche nicht von direkt betroffenen Bürgern eingegangen sind?
- e) Wie kann zukünftig transparent sichergestellt werden, dass das BMVI über sämtliche Einwendungen in Kenntnis gesetzt wird?

Zu Frage 3:

- a) Die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Projektanmeldung Bundesfernstraßen für den BVWP im Land Brandenburg fand im Zeitraum 10.12.2012 bis 31.01.2013 statt.
- b) Das Verfahren zur Bundesverkehrswegeplanung läuft grundsätzlich in Zuständigkeit des Bundes, die Länder hatten fachliche Zuarbeiten zu leisten. Vor Abgabe der Anmeldeunterlagen an den Bund hatte sich das Land Brandenburg entschieden, eine vom Bund nicht vorgeschriebene Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen, um regionale und/oder kommunale Schwerpunktsetzungen berücksichtigen zu können. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden bis Mai 2013 ausgewertet. Dabei wurden auch nach dem 31.01.2013 eingegangene Stellungnahmen berücksichtigt. Von den insgesamt ca. 200 eingegangenen Stellungnahmen kamen 130 von Bürgern. Zur OU Lübben wurden 112 ablehnende Stellungnahmen, vorwiegend aus dem von dem Vorhaben tangierten Ortsteil Trependorf, abgegeben.

Die Anmelde-Liste des Landes Brandenburg hat der damalige Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft am 21.05.2013 im Rahmen einer Präsentation u.a. den Landräten und Oberbürgermeistern sowie den Mitgliedern des Ausschusses für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landtages Brandenburg vorgestellt.

- c) Zur OU Lübben sind vom Landkreis Dahme-Spreewald, vom Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz, von der IHK Brandenburg und vom Naturschutzbund NABU Kreisverband Spreewald e.V. Stellungnahmen eingegangen.
- d) Es konnten alle Bürger eine Stellungnahme abgeben. Ablauf und Auswertung des Beteiligungsverfahrens sind unter a) und b) beschrieben.
- e) Voraussichtlich im Oktober 2015 wird vom Bund ein Gesamtplanentwurf mit detaillierten Projektinformationen veröffentlicht. Die Brandenburger Vorhaben werden zusätzlich zur Einsicht im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung ausgelegt. 6 Wochen lang können sich alle Interessierten online oder schriftlich zum Entwurf äußern. Alle Stellungnahmen erhält der Bund.

#### Frage 4:

Zur Antwort auf die Frage 13:

- a) Welche konkreten Defizite in der Ortsverträglichkeit wurden durch die Schwachstellenanalyse ermittelt? Bitte konkrete Fakten oder Beispiele für Lübben benennen.
- b) Wodurch ist der Engpass in der netzkonzeptionellen angestrebten Verbindungsqualität gekennzeichnet?
- c) Wann wurde die Null-Plus-Variante konkret geprüft und in welcher konkreten Unterlage wurde diese Prüfung dokumentiert?
- d) Welche verkehrlichen Wirkungen werden mit einer Null-Plus-Variante erreicht? Welcher Begründungszusammenhang lässt die Schlussfolgerung zu, dass die Null-Plus-Variante keine verkehrlichen Wirkung und die nachhaltigen Entlastung der Innenstadt erreicht?
- e) Aus welchen Gründen ist die B 87 östlich von Duben Bestandteil des Blauen Netzes, wohingegen die B 87 westlich von Duben nicht mehr Bestandteil des Blauen Netzes ist?
- f) Gibt es weitere Streckenabschnitte der B 87 zwischen Torgau und Frankfurt/ Oder die nicht Bestandteil des Blauen Netzes sind? Wenn ja, welche und aus welchen Gründen? (bitte Begründungen zu den einzelnen Streckenabschnitten angeben)

Zu Frage 4:

- a) Im Rahmen der Schwachstellenanalyse wurden für Lübben Defizite bezüglich der Trennwirkung und der Feinstaubemission ermittelt.  

Die Trennwirkung wird beschrieben durch Wartezeiten, die Anlieger und Besucher zur Überquerung der Fahrbahnen in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen aufwenden müssen.

Zur Abschätzung der gesundheitlichen Gefährdung von Anliegern und Besuchern in den Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen wurden für jede Ortsdurchfahrt die Kfz-bedingten Feinstaubemissionen ermittelt. In Lübben führten die ermittelten hohen Feinstaubemissionen zur Feststellung eines Defizites.
- b) Zur Bestimmung der Verbindungsqualität werden Verbindungen mit defizitären Umwegigkeiten und/oder Reisegeschwindigkeiten ermittelt. Für die B 87 OD Lübben wurde ein Geschwindigkeitsdefizit festgestellt, d. h., die reale streckenbezogene Fahrgeschwindigkeit in der OD Lübben ist geringer als die minimale für verkehrswirtschaftliche Bewertungen angesetzte durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit in einer Ortslage, die im allgemeinen bei etwa 30 km/h liegt.
- c) und
- d) Für die Anmeldung der Maßnahme zum BVWP wurde grundsätzlich geprüft, ob eine Nullvariante eine vernünftige Alternative darstellt. Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und der durch einen Ausbau im Bestand nicht zu beseitigenden Defizite (angebauter Querschnitt mit geringer Breite, geringe Leistungsfähigkeit, niedrige Verkehrsqualität) wurde eine Nullvariante verworfen.
- e) Im Jahr 2007 war es u. a. auf Empfehlung des Bundesrechnungshofes erforderlich, die Funktion der Netzabschnitte und damit den Netzbereich des Blauen Netzes zu überprüfen und an den tatsächlichen Bedarf anzupassen. Für den Abschnitt der B 87 zwischen A 13 und B 101 konnte weder die großräumige Funktion für den Fernverkehr noch ein hohes Verkehrsaufkommen nachgewiesen werden. Damit wurde dieser Netzabschnitt nicht mehr Bestandteil des Blauen Netzes.
- f) Nein.

Frage 5:

Zur Antwort auf die Fragen 13 und 15:

- a) Wurde im Rahmen der Alternativprüfung und der Abschätzung der Umweltauswirkungen die „Tunnelvariante“ berücksichtigt? Wenn ja, welche Gründe sprechen gegen diese Alternative? Wenn nein, warum wurde die Tunnelvariante nicht berücksichtigt?

Zu Frage 5:

- a) Die Frage hat sich im Raumordnungsverfahren nicht gestellt, bei dem es um die Verträglichkeit einer Linie im Raum (Korridor) ging. Gegen eine „Tunnelvariante“ sprechen geologische und hydrologische Bedingungen im Einzugsbereich der Spree.

Frage 6:

Zur Antwort auf die Frage 19:

- a) Wann wird das Umstufungskonzept mit der Stadt Lübben abgestimmt?

Zu Frage 6:

- a) Abstimmungen mit der Gemeinde zum Umstufungskonzept werden durchgeführt, wenn der RE-Vorentwurf (Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen) im Straßenbau" für die B 87 Ortsumfahrung Lübben genehmigt vorliegt. Die Aufstellung des RE-Vorentwurfes läuft gegenwärtig. Wann die Genehmigung vorliegt, kann derzeit nicht gesagt werden.

Frage 7:

Zur Antwort auf die Frage 20:

- a) Welche Mitglieder aus dem wissenschaftlichen Bereich ergänzen den Landesfachbeirat?

Zu Frage 7:

- a) Der Landesfachbeirat für Kur- und Erholungsorte des Landes Brandenburg wird von dem Leiter eines wissenschaftlichen Institutes aus Bad Elster und von einem Kurdirektor eines brandenburgischen Kurortes ergänzt.

Frage 8:

Zur Antwort auf die Frage 22:

- a) Welche konkreten Anforderungen in Bezug auf die Anerkennung von Kur- und Erholungsorten werden von der Stadt Lübben nicht erfüllt?
- b) Gibt es für die Stadt Lübben eine Auflage, die Ortsumfahrung in Koordination mit Land und Bund deshalb zu befördern, um als Kur- und Erholungsort anerkannt zu bleiben?
- c) Welche konkreten Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungskonzept der Stadt Lübben, welche außerhalb der Zuständigkeit der Stadt Lübben liegen, sind noch nicht umgesetzt? Bitte unter Angabe der Gründe für die fehlende Umsetzung und Planungshorizont zur Umsetzung angeben.

Zu Frage 8:

- a) Bis auf die mit der Auflage verbundenen Anforderungen erfüllt Lübben (Spreewald) die Kriterien des BbgKOG. Dies ergab die Überprüfung des Status im Jahr 2009. Die nächste Überprüfung der Anforderungen des BbgKOG erfolgt 2019.
- b) Auf Grund der durch das Stadtzentrum führenden stark frequentierten Bundesstraßen und der damit verbundenen erheblichen Lärm- und Erschütterungsbelastung sowie der spürbaren Trennwirkung zwischen der Innenstadt und der touristisch relevanten Schlossinsel wurde die staatliche Anerkennung mit einer Auflage verbunden. Diese wurde bis 2019 verlängert und wird auch erst nach Ablauf der Frist erneut überprüft.
- c) Zum aktuellen Umsetzungsstand des Verkehrsentwicklungskonzepts der Stadt Lübben kann nur die Stadt Auskunft geben.