

## **Antwort**

der Landesregierung  
auf die Kleine Anfrage 425  
des Abgeordneten Benjamin Raschke  
der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
Drucksache 6/925

Wortlaut der Kleinen Anfrage 425 vom 19.03.2015:

### **Kommt der Spreewald unter die Räder? – Innerörtlicher Ausbau vs. Ortsumgehung Lübben B 87n**

Die Stadt Lübben (Spreewald) ist seit dem Jahre 1999 staatlich anerkannter Erholungsort. Die Stadt wurde vom Landesfachbeirat beauftragt, Maßnahmen zur Verkehrsentlastung in der Innenstadt zu unterstützen. Zugleich läuft seit Jahren eine Debatte zu einer Ortsumgehung.

Diese geplante Ortsumgehung Lübben B 87n ist im derzeit geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des vordringlichen Bedarfs mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag enthalten. Die Ortsumgehung soll demnach zu einer Verbesserung des überregionalen Verkehrs, d.h. des weiträumigen Bundesstraßen-Strecken-zuges Leipzig (A14)-Lübben (A13)-Frankfurt (Oder) (A12), und zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt Lübben führen. Das Land Brandenburg hat die Ortsumgehung Lübben B 87n für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) angemeldet.

Dem gesetzlichen Planungsauftrag ist die Auftragsverwaltung Brandenburg (AV BB) zunächst mit dem bereits 2002 -2003 durchgeführten Raumordnungsverfahren nachgekommen und hat im Jahre 2012 die Vorzugsvariante („Fleischerhaken“) bestätigt. Im Interesse transparenter Planungsentscheidungen und einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung hat die AV BB einen projektbegleitenden Arbeitskreis eingerichtet.

Die Bürgerinitiative Lübben-Treppendorf und der NABU KV Spreewald hat sich mit einem offenen Brief<sup>1</sup> an die Lübbener Stadtverordneten, Stadtverwaltung und die Zuständigen der Landes- und Bundesregierung mit der Forderung gewandt, die bisherigen Vorentscheidungen zur Ortsumfahrung B 87n zu revidieren und die verfügbaren Mittel für die Verbesserungen der Ortsdurchfahrt einzusetzen.

---

<sup>1</sup>

<sup>1</sup> [http://www.lr-online.de/storage/med/pdf/734152\\_OffenerBriefOUB87.pdf](http://www.lr-online.de/storage/med/pdf/734152_OffenerBriefOUB87.pdf)

Ich frage daher die Landesregierung:

### **Innerörtlicher Ausbau/ Sanierung der B 87**

1. Aus welchen Gründen wurde das 2005 begonnene Planungsfeststellungsverfahren für den innerörtlichen Ausbau der B 87 2011 eingestellt?
2. Welchen Planungsstand hatte das eingestellte Planfeststellungsverfahren 2011?
3. Ließe sich auf dem Planungsstand des eingestellten Planfeststellungsverfahrens aufbauen?
4. Welche Kosten sind dem Land bisher für dieses Planfeststellungsverfahren entstanden?
5. Für welche Abschnitte der B 87 und B 115 innerhalb der Ortslage Lübben plant der Landesbetrieb Straßenwesen aktuell die Durchführung von Baumaßnahmen bzw. die Einleitung notwendiger Planungsverfahren?
6. Gibt es für etwaige Vorhaben einen Zeit- und Kostenplan - wenn ja, bitte nach Vorhaben, Leistungen, Zeiten und Kosten aufschlüsseln?

### **Anmeldeverfahren zum Bundesverkehrswegeplan**

Nach Angaben der Auftragsverwaltung Brandenburg wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse der Ortsdurchfahrt Lübben im Jahr 2012 sowohl ein Defizit in der Ortsverträglichkeit als auch ein Engpass in der netzkonzeptionellen angestrebten Verbindungsqualität des Straßenzuges B 87 ermittelt. Das Projekt wurde hieraufhin in die Anmelde-Liste Straße des Landes Brandenburg für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen.

7. Auf welchen konkreten Datengrundlagen (z.B. Demographie- und Verkehrsdaten) und Annahmen basiert die der Anmeldung zu Grunde gelegte Straßenverkehrsprognose 2025, welche für die B 87 im Jahr 2003 erstellt wurde?
8. Welches Verkehrsaufkommen wird für den Zeitraum 2025/2030 für die Bereiche der B 87 zwischen Lübben und Beeskow sowie zwischen Herzberg und der Anschlussstelle A 13 Duben prognostiziert?
9. In wie weit wird die Verkehrsprognose 2025 durch die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre bestätigt (bitte Zahlen der Verkehrsprognose dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen gegenüberstellen)? Welchen Anteil haben hierbei die für Ortsumfahrungen relevanten Durchgangsverkehre?
10. Wie schätzt die Landesregierung die weitere Entwicklung hinsichtlich der Strukturdaten (Einwohner, Altersstruktur, Erwerbstätige, Arbeitsplätze, Schülerzahlen, Motorisierungsgrad) für den Einzugsbereich der B 87 ein und wie werden sich diese voraussichtlich in der Verkehrsbelastung niederschlagen?

11. Laut den Vorgaben für das Anmeldeverfahren zum Bundesverkehrswegeplan ist dem Bundesministerium zu den angemeldeten Projekten jeweils auch über die "Akzeptanz vor Ort" und „Alternativen“ zu berichten. Dem Projektdossier zur Ortsumgehung Lübben B 87n (B 87-G80-BB-T1-BB) sind jedoch keinerlei Aussagen hierüber enthalten. Gab es Einwendungen gegen die Anmeldung der Ortsumgehung Lübben B 87n? Wenn ja, wie viele? In welcher Form wurde das Bundesministerium über Einwendungen unterrichtet?
12. Zu welchen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten brandenburgischen Verkehrsprojekten gab es die häufigsten Einwendungen von betroffenen Bürgern (Bitte die 10 Verkehrsprojekte mit den häufigsten Einwendungen und Anzahl der Einwendungen benennen)? In welcher Form wurden Einwendungen an das Bundesministerium weitergeleitet?
13. Welche Alternativen zum Bau der Ortsumfahrung Lübben B 87n, insbesondere verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wurden bisher von Bund, Land und Kommune berücksichtigt? Welche Argumente sprachen jeweils für bzw. gegen die jeweiligen Alternativen? Warum wurden die Alternativen letztendlich nicht weiterverfolgt?
14. In welcher Form haben die Vorschläge des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Eingang in die Abwägung von Alternativen gefunden? Wie bewertet die Landesregierung die entsprechenden Vorschläge?
15. Welche Umweltauswirkungen werden bei der Vorzugsvariante und den geprüften Alternativen zusammenfassend erwartet?
16. Welche Kosten sind dem Land bisher aufgrund der Planungen für die Ortsumfahrung B 87n entstanden und werden bis zur Fertigstellung des technischen Vorentwurfes zur Erlangung des sog. Gesehenvermerkes noch erwartet (Kostenplanung)?
17. Die letzte Kostenschätzung für den Bau der OU Lübben B 87n zu den Gesamtkosten beträgt 52,2 Mio. € (Maßnahmenanmeldung BVWP 2015). Aus welchem Monat und Jahr stammt diese Kostenschätzung? Berücksichtigt diese bereits die im letzten projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellte Vorprojektierung als überwiegende Hochstraße in Dammlage? Wenn nein, welche zusätzlichen Kosten sind hiermit verbunden?
18. Wie beurteilt die Landesregierung die kritische Einschätzung des Bundes der Steuerzahler im Jahr 2014 zur Notwendigkeit der Ortsumfahrung Lübben B 87n.
19. Nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung sollen Teile der B 87 umgewidmet und die innerörtlichen Abschnitte in kommunale Straßen umgewandelt werden (vgl. Begründung zum Beschluss der StVV vom 23.10.2008). Liegt bereits ein Umstufungskonzept für die Umwidmung von Straßenabschnitten der B 87 in kommunale Straßen vor? Wenn ja, welche Straßenabschnitte werden zukünftig ins kommunale Straßennetz übergehen? Wann wurde oder wird das Umstufungskonzept der Stadt Lübben mitgeteilt bzw. mir ihr abgestimmt?

## **Erholungsortstatus der Stadt Lübben**

20. Welche Mitglieder (Person/ Funktion) arbeiten im Landesfachbeirat, welcher sich mit der Anerkennung Lübbens als staatlich anerkannten Erholungsort befasst?
21. Auf Grundlage welcher Verkehrs- und Umweltdaten (Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr, Lärm, Luftqualität, Gefährdung für Fußgänger) kommt der Landesfachbeirat zu der Einschätzung, dass dringend geeignete Maßnahmen der Verkehrsberuhigung umzusetzen sind? Wie hat der Landesfachbeirat die Verkehrs- und Umweltdaten bewertet?
22. Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem (geplanten) Bau der OU B 87n und der staatlichen Anerkennung Lübbens als Erholungsort? Wenn ja, welchen?
23. Wird Lübben den Status eines staatlich anerkannten Erholungsortes verlieren, wenn die OU B 87n nicht gebaut wird?

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

Frage 1:

Aus welchen Gründen wurde das 2005 begonnene Planungsverfahren für den innerörtlichen Ausbau der B 87 2011 eingestellt?

Zu Frage 1:

Die Stadt Lübben hat sich im Jahre 2008 zum Bau der Ortsumgehung Lübben als oberste Priorität positioniert. Aufgrund dieser Prioritätensetzung und der Feststellung des Bundesrechnungshofes, dass nicht zusätzlich zum absehbaren Bau einer neuen Ortsumgehung noch die bisherige Ortsdurchfahrt nach den Qualitätsmaßstäben für Bundesstraßen instand gesetzt, erneuert oder ausgebaut wird, durften nur noch abschnittsweise begrenzte Baumaßnahmen erfolgen. Diese wurden deshalb aus dem Verfahren herausgelöst und einem vereinfachten Verfahren unterzogen.

Frage 2:

Welchen Planungsstand hatte das eingestellte Planfeststellungsverfahren 2011?

Zu Frage 2:

Der Planfeststellungsbehörde lag die abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde mit allen erforderlichen Unterlagen vor. Diese wurde auf der Grundlage aller vorgebrachten Bedenken, Anregungen und Hinweise und im Ergebnis des Erörterungstermins erstellt.

Frage 3:

Ließe sich auf dem Planungsstand des eingestellten Planfeststellungsverfahrens aufbauen?

Zu Frage 3:

Die Erkenntnisse aus dem Verfahren fließen in die in Erarbeitung befindlichen Planfeststellungsunterlagen zur Erneuerung bzw. Instandsetzung der B 87 - Brücken über den Schutzgraben und Spree-Umflutkanal mit Straßenanbindung - mit ein.

Frage 4:

Welche Kosten sind dem Land bisher für dieses Planfeststellungsverfahren entstanden?

Zu Frage 4:

Für die Erarbeitung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren sind Planungskosten in Höhe von 48.500 € angefallen.

Frage 5:

Für welche Abschnitte der B 87 und B 115 innerhalb der Ortslage Lübben plant der Landesbetrieb Straßenwesen aktuell die Durchführung von Baumaßnahmen bzw. die Einleitung notwendiger Planungsverfahren?

Frage 6:

Gibt es für etwaige Vorhaben einen Zeit- und Kostenplan - wenn ja, bitte nach Vorhaben, Leistungen, Zeiten und Kosten aufschlüsseln?

Zu Fragen 5 und 6:

Die Fragen 5 und 6 werden wegen des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet: Aufgrund des schlechten Zustandes der B 115 plant der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) in der Ortsdurchfahrt einen grundhaften Ausbau der Fahrbahn, einschließlich einem Ersatzneubau der Brücke über die Berste sowie Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr .

Für das Vorhaben mit einer Baulänge von ca. 2,2 km und Gesamtkosten von rd. 5 Mio. € wird das Baurechtsverfahren Anfang 2016 eingeleitet.

Im Zuge der B 87 werden die Brücken über den Schutzgraben und den Spree-Umflutkanal, einschließlich einem grundhaften Ausbau der Straßenanbindung auf einer Länge von rd. 0,5 km und Gesamtkosten von ca. 4 Mio. € erneuert. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für das 1. Halbjahr 2015 vorgesehen.

Der Baubeginn der Maßnahmen ist abhängig von der Erlangung des Baurechts. Die Bauzeit wird jeweils 2 Jahre betragen.

### **Anmeldeverfahren zum Bundesverkehrswegeplan (BVWP)**

Nach Angaben der Auftragsverwaltung Brandenburg wurde im Rahmen der Schwachstellenanalyse der Ortsdurchfahrt Lübben im Jahr 2012 sowohl ein Defizit in der Ortsverträglichkeit als auch ein Engpass in der netzkonzeptionellen angestrebten Verbindungsqualität des Straßenzuges B 87 ermittelt. Das Projekt wurde hieraufhin in die Anmelde-Liste Straße des Landes Brandenburg für den Bundesverkehrswegeplan 2015 aufgenommen.

Frage 7:

Auf welchen konkreten Datengrundlagen (z.B. Demographie- und Verkehrsdaten) und Annahmen basiert die der Anmeldung zu Grunde gelegte Straßenverkehrsprognose 2025, welche für die B 87 im Jahr 2003 erstellt wurde?

Zu Frage 7:

Grundlage der Anmeldung im Jahr 2003 war die gültige Bedarfsplanprognose des Bundesverkehrsministeriums für das Jahr 2010 (übergeben am 22.03.1996) und die daraus abgeleitete und verfeinerte Straßenverkehrsprognose für das Land Brandenburg mit Stand vom 01.01.1999 für den Zeitraum bis 2010. Als Grundlage für die Bewertung der Einzelvorhaben für den BVWP 2003 hat der Bund die Verkehrsmengen der Globalprognose 2015 auf das vorhandene Straßennetz umgelegt und jede Maßnahme damit einzeln berechnet.

Erst nach Vorlage des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen im Jahr 2005 hat der Bund im Juli 2006 die Bedarfsplanprognose (Straße) 2015 und danach im April 2008 eine neue Rahmenprognose für das Jahr 2025 als Grundlage für die Planung von Straßenbauvorhaben verbindlich vorgeschrieben. Auf Basis der Rahmenprognose 2025 hat die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg im Jahr 2010 die Straßenverkehrsprognose 2025 für das Land erstellt, dabei wurde die Strukturdatenentwicklung 2007 - 2025 aus den Strukturdatenkatalogen (Stand 2008) zugrunde gelegt.

Frage 8:

Welches Verkehrsaufkommen wird für den Zeitraum 2025/2030 für die Bereiche der B 87 zwischen Lübben und Beeskow sowie zwischen Herzberg und der Anschlussstelle A 13 Duben prognostiziert?

Zu Frage 8:

Für das Prognosejahr 2025 liegen folgende Werte vor:

- Zwischen Lübben und Beeskow: 12.000 Kfz/Tag (AS Duben); 6.000 Kfz/Tag (OU Beeskow) dazwischen ca. 4.000 Kfz/Tag,
- Zwischen Herzberg und der A 13: 8.000 Kfz/Tag (Herzberg); 11.000 Kfz/Tag (AS Duben); dazwischen ca. 4.000 Kfz/Tag

Frage 9:

In wie weit wird die Verkehrsprognose 2025 durch die Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre bestätigt (bitte Zahlen der Verkehrsprognose dem tatsächlichen Verkehrsaufkommen gegenüberstellen)? Welchen Anteil haben hierbei die für Ortsumfahrungen relevanten Durchgangsverkehre?

Zu Frage 9:

Die letzten offiziellen Zählwerte liegen mit der Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 vor.  
Zählwerte der SVZ 2010

- Zwischen A 13 und Beeskow: 6.200 (AS Duben), 5.700 (Beeskow, Ortsausgang Richtung Müllrose)\*
- Zwischen Herzberg und der A 13: mind. 4.400; max. 7.700 Kfz/Tag

\* Die B 87 war im Zählzeitraum zwischen der B 320 und der OU Beeskow wegen Bauarbeiten voll gesperrt, deshalb liegen hierfür keine Zwischenwerte vor.

Frage 10:

Wie schätzt die Landesregierung die weitere Entwicklung hinsichtlich der Strukturdaten (Einwohner, Altersstruktur, Erwerbstätige, Arbeitsplätze, Schülerzahlen, Motorisierungsgrad) für den Einzugsbereich der B 87 ein und wie werden sich diese voraussichtlich in der Verkehrsbelastung niederschlagen?

Zu Frage 10:

Im Rahmen der Erarbeitung des BVWP 2015 erfolgt von Seiten des Bundes eine neue Straßenverkehrsprognose mit dem Zielhorizont 2030. Diese Unterlagen liegen bisher nicht vor.

Die aktuelle Brandenburger Bevölkerungsprognose ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

**Bevölkerung der amtsfreien Gemeinden und Ämter zwischen Beeskow und Herzberg (Elster) entlang der B87 - Ist 2013 und Bevölkerungsschätzung auf der Basis des Jahres 2010**

amtsfreie Gemeinde/Amt	Bevölkerung insgesamt				
	Ist 2013	2015	2020	2025	2030
Beeskow (amtsfrei)	7.981	7.765	7.521	7.176	6.761
Dahme/Mark	6.411	6.038	5.514	5.011	4.507
Heideblick (amtsfrei)	3.679	3.687	3.513	3.331	3.145
Herzberg (Elster) (amtsfrei)	9.161	9.197	8.730	8.246	7.732
Lübben (Spreewald) (amtsfrei)	13.707	13.670	13.192	12.567	11.810
Luckau (amtsfrei)	9.610	9.644	9.215	8.692	8.125
Märkische Heide (amtsfrei)	4.002	3.959	3.721	3.505	3.283
Schlieben	5.531	5.423	5.123	4.816	4.496
Tauche (amtsfrei)	3.877	3.777	3.650	3.501	3.336
<b>Summe</b>	<b>63.959</b>	<b>63.160</b>	<b>60.178</b>	<b>56.845</b>	<b>53.194</b>

amtsfreie Gemeinde/Amt	Bevölkerung unter 15 Jahre				
	Ist 2013	2015	2020	2025	2030
Beeskow (amtsfrei)	941	978	938	796	615
Dahme/Mark	644	584	525	406	289
Heideblick (amtsfrei)	415	415	383	339	287
Herzberg (Elster) (amtsfrei)	997	965	893	755	622
Lübben (Spreewald) (amtsfrei)	1.543	1.695	1.738	1.526	1.169
Luckau (amtsfrei)	1.057	1.086	1.048	872	666
Märkische Heide (amtsfrei)	411	362	305	258	217
Schlieben	564	518	468	403	333
Tauche (amtsfrei)	437	454	419	367	310
<b>Summe</b>	<b>7.009</b>	<b>7.057</b>	<b>6.718</b>	<b>5.723</b>	<b>4.508</b>

amtsfreie Gemeinde/Amt	Bevölkerung 15 bis unter 65 Jahre				
	Ist 2013	2015	2020	2025	2030
Beeskow (amtsfrei)	5.101	4.762	4.279	3.849	3.348
Dahme/Mark	3.920	3.750	3.192	2.679	2.139
Heideblick (amtsfrei)	2.469	2.426	2.157	1.874	1.587
Herzberg (Elster) (amtsfrei)	5.941	5.941	5.211	4.572	3.937
Lübben (Spreewald) (amtsfrei)	8.743	8.504	7.688	6.976	6.170
Luckau (amtsfrei)	6.303	6.216	5.597	4.939	4.193
Märkische Heide (amtsfrei)	2.638	2.612	2.269	1.909	1.583
Schlieben	3.581	3.436	2.998	2.581	2.158
Tauche (amtsfrei)	2.572	2.389	2.143	1.892	1.606
<b>Summe</b>	<b>41.268</b>	<b>40.037</b>	<b>35.534</b>	<b>31.272</b>	<b>26.721</b>

amtsfreie Gemeinde/Amt	Bevölkerung ab 65 Jahre				
	Ist 2013	2015	2020	2025	2030
Beeskow (amtsfrei)	1.939	2.025	2.303	2.531	2.798
Dahme/Mark	1.847	1.704	1.797	1.927	2.079
Heideblick (amtsfrei)	795	845	974	1.118	1.271
Herzberg (Elster) (amtsfrei)	2.223	2.291	2.625	2.919	3.173
Lübben (Spreewald) (amtsfrei)	3.421	3.471	3.766	4.065	4.471
Luckau (amtsfrei)	2.250	2.342	2.571	2.881	3.266
Märkische Heide (amtsfrei)	953	985	1.147	1.337	1.483
Schlieben	1.386	1.470	1.657	1.832	2.005
Tauche (amtsfrei)	868	934	1.087	1.241	1.419
<b>Summe</b>	<b>15.682</b>	<b>16.066</b>	<b>17.926</b>	<b>19.851</b>	<b>21.965</b>

Quelle: LBV 2012; AfS B-B 2014



Frage 11:

Laut den Vorgaben für das Anmeldeverfahren zum Bundesverkehrswegeplan ist dem Bundesministerium zu den angemeldeten Projekten jeweils auch über die "Akzeptanz vor Ort" und „Alternativen“ zu berichten. Dem Projektdossier zur Ortsumgehung Lübben B 87n (B 87-G80-BB-T1-BB) sind jedoch keinerlei Aussagen hierüber enthalten. Gab es Einwendungen gegen die Anmeldung der Ortsumgehung Lübben B 87n? Wenn ja, wie viele? In welcher Form wurde das Bundesministerium über Einwendungen unterrichtet?

Zu Frage 11:

Termingerecht sind insgesamt 112 Einwendungen gegen die Anmeldung der Ortsumgehung Lübben eingegangen. Die Mehrzahl der Einwender waren Bürger, größtenteils aus Lübben/Treppendorf, die durch die vorgesehene Linienführung direkt betroffen wären.

Eine gesonderte Information über die Einwendungen an den Bund erfolgte nicht, da die gewählte Linie in Abstimmung mit dem BMVBS bereits am 9. Mai 2011 bestätigt worden war und der Bund Kenntnis von den grundsätzlichen Beeinträchtigungen in diesem Abschnitt hatte. Darüber hinaus war dem Bund bekannt, dass sich die linienbestimmte Trasse in Optimierung befindet und dieser Prozess durch einen projektbegleitenden Arbeitskreis mit Bürgervertretern begleitet wird.

Frage 12

Zu welchen für den Bundesverkehrswegeplan angemeldeten brandenburgischen Verkehrsprojekten gab es die häufigsten Einwendungen von betroffenen Bürgern (Bitte die 10 Verkehrsprojekte mit den häufigsten Einwendungen und Anzahl der Einwendungen benennen)? In welcher Form wurden Einwendungen an das Bundesministerium weitergeleitet?

Zu Frage 12:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass durch das transparente und mit Öffentlichkeitsbeteiligung in Brandenburg durchgeführte Auswahlverfahren der zur BVWP-Fortschreibung anzumeldenden Maßnahmen eine fast 100%ige Zustimmung zu verzeichnen war. Einwendungen von Bürgern gab es nur zur B 87 OU Lübben (siehe Antwort zu Frage 11).

Frage 13:

Welche Alternativen zum Bau der Ortsumfahrung Lübben B 87n, insbesondere verkehrsorganisatorische Maßnahmen, wurden bisher von Bund, Land und Kommune berücksichtigt? Welche Argumente sprachen jeweils für bzw. gegen die jeweiligen Alternativen? Warum wurden die Alternativen letztendlich nicht weiterverfolgt?

Zu Frage 13:

In Vorbereitung der Anmeldung von Maßnahmen zur Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015 wurden eine Schwachstellenanalysen aller Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen durchgeführt. Im Ergebnis der Untersuchung wurde auch für die OD Lübben sowohl ein Defizit in der Ortsverträglichkeit als auch ein Engpass in der netzkonzeptionell angestrebten Verbindungsqualität des Straßenzuges B 87 ermittelt.

Eine Alternative (Null-Plus-Variante) zur B 87 OU Lübben ist grundsätzlich geprüft worden. Die verkehrlichen Wirkungen und die nachhaltige Entlastung der Innenstadt werden damit nicht erreicht.

Die vorgenannten Defizite können unter den vorhandenen Rahmenbedingungen, z. B. hoher Binnenverkehrsanteil, nur durch die Realisierung einer Ortsumgehung ausgeglichen werden.

Frage 14:

In welcher Form haben die Vorschläge des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND) Eingang in die Abwägung von Alternativen gefunden? Wie bewertet die Landesregierung die entsprechenden Vorschläge?

Zu Frage 14:

Der BUND hat sich im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur Maßnahmenanmeldung nicht fristgemäß bis zum 21.05.2013 eingebracht. Eine diesbezügliche E-Mail vom 30.09.2013 wurde vom MIL per E-Mail am 17.10.2013 beantwortet. Die vom BUND gewünschte Alternative für die B 87 OU Lübben wurde grundsätzlich geprüft, die verkehrlichen Wirkungen und die nachhaltige Entlastung der Innenstadt werden damit nicht erreicht.

Frage 15:

Welche Umweltauswirkungen werden bei der Vorzugsvariante und den geprüften Alternativen zusammenfassend erwartet?

Zu Frage 15:

Die Vorzugsvariante quert das Vogelschutzgebiet „Spreewald und Lieberoser Endmoräne“, das FFH-Gebiet „Spree“ sowie das Biosphärenreservat Spreewald. Der damit verbundene besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag wird mit qualifizierten Umweltgutachten bewältigt. Hier werden auch die notwendigen Maßnahmen zur Eingriffsvermeidung sowie zum Ausgleich und Ersatz festgelegt. Im Ergebnis wird eine naturverträgliche Lösung zur Ortsumgehung Lübben entwickelt. Umfangreiche faunistische Sondergutachten sowie pflanzensoziologische Kartierungen bilden die Grundlagen.

Ausgehend vom ROV sowie ergänzender Untersuchungen wurden verschiedene Varianten betrachtet und im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens geprüft. Im Ergebnis sind bei allen Varianten Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten wie Flächenverlust von Biotop- bzw. Vegetationsstrukturen, Neuzerschneidung zusammenhängender Waldgebiete, Funktionsverlust von Nahrungs- und Bruthabitaten von Wasserbrütern, Zerschneidungs- und Barriereeffekt im Bereich der Spreeniederung sowie der Pfaffenberge und des Lehnigsberges, Störung von Brut- und Nahrungshabitaten zahlreicher Vogelarten und eines wichtigen Amphibien-Leichhabitats sowie Verlärmung von Gebieten seltener/gefährdeter/geschützter Vogelarten.

Frage 16:

Welche Kosten sind dem Land bisher aufgrund der Planungen für die Ortsumfahrung B 87n entstanden und werden bis zur Fertigstellung des technischen Vorentwurfes zur Erlangung des sog. Gesehenvermerkes noch erwartet (Kostenplanung)?

Zu Frage 16:

Für die Erarbeitung der Unterlagen zur Raumordnung und Linienbestimmung durch den Landesbetrieb Straßenwesen sind Planungskosten in Höhe von 178.000 € angefallen.

Im Rahmen der weiteren Planung durch die DEGES sind Ingenieurkosten in Höhe von 500.000 € (netto) entstanden. Bis zur Fertigstellung des Vorentwurfes werden für die Planung weitere Ingenieurkosten in Höhe von 300.000 € (netto) erwartet.

Frage 17:

Die letzte Kostenschätzung für den Bau der OU Lübben B 87n zu den Gesamtkosten beträgt 52,2 Mio. € (Maßnahmenanmeldung BVWP 2015). Aus welchem Monat und Jahr stammt diese Kostenschätzung? Berücksichtigt diese bereits die im letzten projektbegleitenden Arbeitskreis vorgestellte Vorprojektierung als überwiegende Hochstraße in Damm-lage? Wenn nein, welche zusätzlichen Kosten sind hiermit verbunden?

Zu Frage 17:

Die B 87n OU Lübben ist nicht als Hochstraße konzipiert. Sie liegt lediglich dort in Damm-lage, wo notwendige Unterführungen von Verkehrsanlagen oder Gewässern die Anhe-bung der Trasse erforderlich machen. Dies ist bei der Kostenschätzung im Zusammen-hang mit der Maßnahmenanmeldung für den BVWP 2015 im November 2013 bereits be-rücksichtigt worden.

Frage 18:

Wie beurteilt die Landesregierung die kritische Einschätzung des Bundes der Steuerzah-ler im Jahr 2014 zur Notwendigkeit der Ortsumfahrung Lübben B 87n.

Zu Frage 18:

Das Vorhaben ist Bestandteil des geltenden Bedarfsplans, damit gilt für die Auftragsver-waltung Brandenburg der Planungsauftrag. Im Rahmen der zurzeit laufenden Fortschrei-bung des Bedarfsplans werden die vom Bund der Steuerzahler angesprochenen Aspekte z. B. Kostenentwicklung, erwartete Verkehrsentwicklung und naturschutzfachliche Rah-menbedingungen, aber auch netzkonzeptionelle, raumordnerische und städtebauliche Aspekte erneut geprüft. Auf der Grundlage des Prüfergebnisses wird die abschließende Entscheidung zur erneuten Aufnahme des Vorhabens in den Bedarfsplan für die Bundes-fernstraßen, sowie dessen Dringlichkeit, vom Deutschen Bundestag mit der Verabschie-dung des Fernstraßenausbauänderungsgesetzes getroffen.

Frage 19:

Nach der Fertigstellung der Ortsumfahrung sollen Teile der B 87 umgewidmet und die in-nerörtlichen Abschnitte in kommunale Straßen umgewandelt werden (vgl. Begründung zum Beschluss der StVV vom 23.10.2008). Liegt bereits ein Umstufungskonzept für die Umwidmung von Straßenabschnitten der B 87 in kommunale Straßen vor? Wenn ja, wel-che Straßenabschnitte werden zukünftig ins kommunale Straßennetz übergehen? Wann wurde oder wird das Umstufungskonzept der Stadt Lübben mitgeteilt bzw. mir ihr abge-stimmt?

Zu Frage 19:

Konkrete Gespräche zur Umstufung hat es mit der Stadt Lübben bisher nicht gegeben. Das Konzept wird im Rahmen der sich in Vorbereitung befindenden Entwurfsplanung mit der Stadt abgestimmt.

## **Erholungsortstatus der Stadt Lübben**

Frage 20:

Welche Mitglieder (Person/ Funktion) arbeiten im Landesfachbeirat, welcher sich mit der Anerkennung Lübbens als staatlich anerkannten Erholungsort befasst?

Zu Frage 20:

Dem Landesfachbeirat gehören – entsprechend § 14 des Brandenburgischen Kurortgesetzes (BbgKOG) – mit je einem Mitglied an (aktuelle Ministeriumsbezeichnung):

- Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie,
- Ministerium für Wirtschaft und Energie,
- Ministerium des Innern und für Kommunales,
- Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft,
- Brandenburgischer Kurorte- und Bäderverband,
- Landesfremdenverkehrsverband Brandenburg und
- Städte- und Gemeindebund Brandenburg.

Der Landesfachbeirat wird um Mitglieder aus dem wissenschaftlichen Bereich ergänzt.

Frage 21:

Auf Grundlage welcher Verkehrs- und Umweltdaten (Durchgangs-, Quell- und Zielverkehr, Lärm, Luftqualität, Gefährdung für Fußgänger) kommt der Landesfachbeirat zu der Einschätzung, dass dringend geeignete Maßnahmen der Verkehrsberuhigung umzusetzen sind? Wie hat der Landesfachbeirat die Verkehrs- und Umweltdaten bewertet?

Zu Frage 21:

Grundlagen der Bewertungen sind die Umwelt- und Straßenverkehrsdatenbank (USDB), die im Landesamt für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz (LUGV) geführt wird, die Berichterstattung der Stadt Lübben (Spreewald) über den Lärmaktionsplan (2. Stufe) vom 30.08.2013 und die aktuell vorliegende Beurteilung der Luftqualität, die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2008/50/EG jährlich erfolgt. Ergänzend wurden vom LFB die Darstellungen der Stadt Lübben (Spreewald) anlässlich der Visitation des LFB am 30.09.2014 zur Einschätzung der Belastungs- und Gefährdungssituation berücksichtigt. Der LFB hat die Verkehrs- und Umweltdaten in Anlehnung an die „Begriffsbestimmungen – Qualitätsstandards für die Prädikatisierung von Kurorten, Erholungsorten und Heilbrunnen“ des Deutschen Tourismusverbandes e. V. und des Deutschen Heilbäderverbandes e. V. bewertet.

Frage 22:

Gibt es einen Zusammenhang zwischen dem (geplanten) Bau der OU B 87n und der staatlichen Anerkennung Lübbens als Erholungsort? Wenn ja, welchen?

Zu Frage 22:

Die staatliche Anerkennung von Kur- und Erholungsorten erfolgt auf Grundlage des Bbg-KOG. Im BbgKOG sind zahlreiche Anforderungen formuliert, die ein Kur- bzw. Erholungsort erfüllen muss. Dazu zählen u. a. Maßnahmen der Verkehrsberuhigung die zur Minderung von Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs in den Orten führen. Aufgrund der durch den Ort führenden Bundesstraßen (B 115 und B 87) wurde die staatliche Anerkennung als Erholungsort mit Auflagen verbunden. Die Auflage hinsichtlich der Verkehrsbelastung im Stadtzentrum wurde 2014 verlängert, um weitere notwendige Maßnahmen zur Minderung von Stärke und Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs umsetzen zu können (siehe auch Antwort zu Frage 23).

Frage 23:

Wird Lübben den Status eines staatlich anerkannten Erholungsortes verlieren, wenn die OU B 87n nicht gebaut wird?

Zu Frage 23:

Die staatliche Anerkennung der Stadt Lübben (Spreewald) ist mit einer Auflage verbunden gewesen. Im Jahr 2014 fand eine Überprüfung der Auflage statt. Im Ergebnis der Überprüfung kam der LFB zu dem Ergebnis, die Auflage zu verlängern, um in der Innenstadt weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, die in der Zuständigkeit der Stadt liegen umzusetzen und Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrsaufkommens, die außerhalb der Zuständigkeit der Stadt liegen, in Übereinstimmung mit dem Verkehrsentwicklungskonzept und dem Lärmaktionsplan voranbringen zu können. Eine erneute Überprüfung erfolgt im Jahr 2019."