

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 3354

des Abgeordneten Benjamin Raschke (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/8203

Sachstand bei der Planung der Ortsumgehung Lübben (B 87n)

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Der gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist die Ortsumgehung Lübben im Verlauf der B 87 im Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*) aus. Im Planfall 2030 wird dabei lediglich eine Verkehrsbelastung von 5.000 Kfz/24h prognostiziert. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wird mit 1,2 angegeben. Der Bau der 9,9 Kilometer langen Nord-West-Umfahrung von Lübben würde Kosten von 52,2 Millionen Euro verursachen. Das Straßenbauvorhaben hat einen Flächenbedarf von 20,8 Hektar; zusätzlich des Ausgleichsbedarfs wird eine Fläche von 83,2 Hektar beansprucht. Die geplante Trassierung wäre mit massiven Eingriffen in die wertvolle Kulturlandschaft verbunden. Die Ortsumgehung Lübben würde das UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald durchschneiden und dabei Naturschutz- wie Flora- und Fauna-Habitat-Gebiete massiv beeinträchtigen bzw. zerstören. Die Grundannahmen für die Planung der Ortsumgehung im Bundesverkehrswegeplan sind jedoch mangelhaft: In der Stellungnahme des NABU-Kreisverbands Spreewald e. V. zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 konnte belegt werden, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis des Straßenbauprojekts fehlerhaft ermittelt wurde und tatsächlich 0,85 beträgt. Das Vorhaben ist damit nicht bauwürdig. Das beauftragte Gutachterbüro RegioConsult (Marburg) zweifelt weiterhin die Entlastungswirkung der Ortsumgehung an, da ein hoher Anteil von Quell- und Zielverkehr zu erwarten sei. Die Gutachter monieren außerdem die unzureichende Alternativenprüfung, die aufgrund der geringen Verkehrsbelastung sowie der hohen naturschutzfachlichen Betroffenheit mindestens die Nullvariante und ggf. Null-Plus-Variante umfassen müsste.

1. Liegt für die Ortsumgehung Lübben eine aktualisierte Kostenschätzung vor? Wenn ja, wie hoch werden die Kosten für den Bau der Ortsumgehung Lübben jetzt geschätzt, von wann ist die Kostenschätzung und welche Veränderungen ergeben sich gegenüber der Kostenschätzung, die der Anmeldung des Vorhabens zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt? Wenn nein, wann wird eine neue Kostenschätzung vorgenommen?

2. Welche Kosten entfallen nach der letzten und ggf. aktualisierten Kostenschätzung auf die einzelnen Gewerke des Bauprojekts (bitte auflisten)?

zu Fragen 1 und 2: Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 und dem seit Dezember 2016 geltenden neuen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (BPL) 2016 ist die Ortsumgehung (OU) Lübben dem Weiteren Bedarf mit Planungsrecht zugeordnet. Hierbei lagen

Eingegangen: 26.03.2018 / Ausgegeben: 03.04.2018

Projektkosten in Höhe von 52,2 Mio. Euro zu Grunde. Die dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zwischenzeitlich vorliegende aktualisierte Kostenberechnung ermittelt Projektkosten in Höhe von 53,6 Mio. Euro.

Hauptgruppenbezeichnung	Kosten in Mio. EUR (brutto)
Grunderwerb	1,978
Baustelleneinrichtung	2,459
Verkehrssicherung	0,084
Erdbau	10,345
Oberbau	6,898
Konstruktiver Ingenieurbau	22,708
Landschaftsbau	6,543
Ausstattung	2,081
Sonstige besondere Anlagen und Kosten	0,472

3. Hat die Landesregierung Kenntnis von einer Überprüfung des Straßenbauprojekts durch den Bundesrechnungshof? Wenn ja, was war der Grund dafür, dass der Bundesrechnungshof das Vorhaben „Ortsumgehung Lübben“ überprüfte?

zu Frage 3: Der Landesregierung ist die Prüfung des Straßenbauprojekts durch den Bundesrechnungshof (BRH) bekannt. Der Bundesrechnungshof bestimmt Zeit und Art seiner Prüfungen nach pflichtgemäßem Ermessen selbst.

4. Welche Ergebnisse brachte die Überprüfung durch den Bundesrechnungshof nach Kenntnis der Landesregierung und welche Gesamtkosten hat der Bundesrechnungshof jetzt ermittelt?

zu Frage 4: Der Landesregierung liegt bislang kein abschließendes Prüfergebnis des BRH vor.

5. Hat die Landesregierung Kenntnis von einem Kostensenkungskonzept für die Ortsumgehung Lübben, wie auf der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises (PAK) am 05.07.17 berichtet wurde? Wenn ja, was ist der Anlass des Kostensenkungskonzepts und welche Maßnahmen beinhaltet das Kostensenkungskonzept konkret?

6. Welche Kostensenkungen lassen sich im Einzelnen erzielen (bitte jeweilige Kostensenkungsmaßnahme benennen)?

zu Fragen 5 und 6: Für das Vorhaben B 87 OU Lübben existiert kein gesondertes Kostensenkungskonzept. Die Straßenbauverwaltung ist grundsätzlich zum sparsamen Umgang mit den Haushaltsmitteln der öffentlichen Hand verpflichtet. Im Rahmen dieser Verpflichtung werden alle Projektbestandteile permanent einer kritischen Betrachtung unterzogen, um die entsprechend der Netzbedeutung des Vorhabens erforderliche Funktionalität unter den jeweils gegebenen Randbedingungen mit wirtschaftlichstem Mitteleinsatz zu erreichen.

7. Aus welchen Mitteln wird das Planfeststellungsverfahren zur Ortsumgehung Lübben finanziert? Für den Fall, dass Landesmittel herangezogen werden, aus welchem Haushaltstitel sind bzw. werden Mittel zur Verfügung gestellt?

zu Frage 7: Planungen im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes sind durch das Land zu finanzieren. Die entsprechenden Mittelzuweisungen an den Landesbetrieb erfolgen auf der Grundlage des durch den Landtag beschlossenen Haushaltsplans, Kapitel 11 460 in Titel 891 10.

8. Stimmt die Landesregierung der Einschätzung zu, dass die geplante Aufschüttung des Dammes bis unmittelbar an die Spree und der Verzicht auf eine stützenfreie Querung der Spree, wie sie auf der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises (PAK) am 05.07.17 als Kostensenkungsmaßnahme vorgestellt wurde, touristisch und naturschutzfachlich als problematisch zu bewerten ist und mithin nicht zu einer höheren Akzeptanz in der örtlichen Bevölkerung und in der Tourismusbranche führen wird? Wenn nein, warum nicht?

zu Frage 8: Nein, dieser Einschätzung stimmt die Landesregierung nicht zu. Entgegen der Darstellung in der Fragestellung erfolgt die Querung der in diesem Bereich ca. 55 m breiten Spree durch ein Bauwerk mit einer Lichten Weite von 226 m. Darüber hinaus werden in der Spreeaue weitere Brücken und Amphibiendurchlässe errichtet, die den Biotopverbund gewährleisten. Gerade durch die mit den Fachgutachtern abgestimmte Querung der Spree durch eine Deckbrücke mit Stützenstellungen in der Spree wird ein nicht gewünschtes, dominantes Bauwerk mit oben liegendem Tragwerk vermieden und die Verkehrsanlage besser in die Landschaft integriert. Darüber hinaus ist die Sichtbarkeit der Verkehrsanlage aufgrund der Führung vorhandener Wege sowie des Baumbestandes in der Spreeaue nur eingeschränkt.

9. Wurden zu der besagten Kostensenkungsmaßnahme bereits Stellungnahmen der örtlichen Tourismusbranche eingeholt? Wenn ja, wer hat sich dazu wie positioniert? Wenn nein, wann wird dies erfolgen?

zu Frage 9: Die formale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens gem. § 17 Fernstraßengesetz. Stellungnahmen der Tourismusbranche zur aktuellen Planung liegen der Straßenbauverwaltung nicht vor.

10. Wie ist die Landesregierung mit den Stellungnahmen zur Ortsumgehung Lübben, namentlich der Stellungnahme des NABU-Kreisverbands Spreewald e. V. und der BI Lübben-Treppendorf umgegangen, welchen Hinweisen auf Fehler und Korrekturen wurde nachgegangen und welche Ergebnisse haben die Überprüfungen ergeben?

11. Hat die Landesregierung die Hinweise auf die unzureichende Nutzen- und Kostenermittlung aufgegriffen und die Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses daraufhin aktualisiert? Wenn ja, was ist das Ergebnis? Wenn nein, warum nicht?

12. Hat die Landesregierung die fehlerbehaftete Ermittlung des Umweltnutzens korrigiert? Wenn ja, welcher Nutzen ergibt sich jetzt? Wenn nein, warum nicht?

13. Beabsichtigt der Vorhabensträger nach Kenntnis der Landesregierung die Durchführung einer nach der Strategischen Umweltprüfung (SUP) vorgeschriebenen Alternativenprüfung, die innerörtliche Alternativen miteinschließt? Wenn ja, wann soll diese Prüfung stattfinden? Wenn nein, warum nicht?

zu Fragen 10 bis 13: Im Auftrag der Bundesregierung wurde durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgestellt. Bestandteil des Aufstellungsverfahrens des BVWP war auch eine Strategische Umweltprüfung (SUP), deren Ziel eine frühzeitige Berücksichtigung von Umweltbelangen ist. Die konkrete Planung von Einzelvorhaben war nicht Gegenstand der SUP. Hierbei ging es vielmehr um die Frage, ob für ein Projekt ein verkehrlicher Bedarf besteht und ob die Umweltbelange bei der Aufstellung des Gesamtplans berücksichtigt wurden. Der Umweltbericht zur SUP wurde im März 2016 veröffentlicht und stellte die Grundlage für die Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung dar. Verfahrensführende Behörde war das BMVI, der Landesregierung liegen keine weiteren Informationen vor. Der Textteil des Umweltberichts wurde ergänzt durch die umweltbezogenen Projektdossiers im sog. Projektinformationssystem zum BVWP (PRINS), die öffentlich im Internet einsehbar sind. Den Projektinformationen ist in Bezug auf die B 87n, OU Lübben, zu entnehmen, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis 1,2 beträgt und damit bauwürdig ist. Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg hat einen projektbegleitenden Arbeitskreis in Bezug auf die Planung der B 87n, OU Lübben geschaffen. Für alle Teilnehmer, so auch die Vertreter der Naturschutzverbände wie auch der Bürgerinitiative Treppendorf, besteht damit kontinuierlich die Möglichkeit, die weiteren Planungsschritte zu begleiten, Informationen zum Planungsfortschritt zu erhalten und zum Austausch der Standpunkte.

14. Hält die Landesregierung eine Alternativenprüfung im Sinne von § 15 Raumordnungsgesetz für verpflichtend? Wenn ja, was bedeutet dies für die Alternativenprüfung bei der Ortsumgehung Lübben? Wenn nein, warum nicht?

zu Fragen 14: Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg hat für die B 87n, OU Lübben, ein Raumordnungsverfahren zur Überprüfung der Übereinstimmung der Straßenbaumaßnahmen mit den Erfordernissen der Raumordnung sowie der Abstimmung mit sonstigen Planungen und Maßnahmen durchgeführt. Dies beinhaltete auch eine raumordnerische Prüfung der Alternativen. Die im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung sowie mit den Anforderungen an die raumordnerische Umweltverträglichkeit als vereinbar beurteilte Variante, wurde im weiteren Planungsprozess weiterverfolgt und optimiert.

15. Wie hoch ist nach Kenntnis der Landesregierung auf Basis der aktuellen Verkehrsprognose der Vorentwurfsplanung der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs in Lübben?

zu Frage 15: 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.

16. Hält es die Landesregierung angesichts eines relevanten Anteils von Ziel- und Quellverkehr sowie Binnenverkehr und einer mittleren Verkehrsbelastung von lediglich 5.000 Kfz/24h im Planfall 2030 für gerechtfertigt, mehr als 50 Millionen Euro zu verbauen?

zu Frage 16: Durch Ausweisung des Vorhabens im BPL 2016 wird der Bedarf einer OU für Lübben vom Bund festgestellt und der dafür notwendige Mitteleinsatz legitimiert.

17. Stimmt die Landesregierung der Einschätzung zu, dass mit einem Bruchteil der veranschlagten Baukosten geeignete Maßnahmen im Bestand initiiert werden können, mit denen schneller und wirksamer Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt von Lübben erzielt werden können? Wenn nein, warum nicht?

zu Frage 17: Mit Umbaumaßnahmen an der bestehenden Ortsdurchfahrt der B 87 können die Entlastung der anwohnenden Bevölkerung von Lärm und Abgasen ebenso wenig erreicht werden wie die mit der Planung der Ortsumgehung verfolgten Ziele zur Verringerung der Reisezeiten und der Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 87.

18. Welche Abschnitte der heutigen B 87 und B 115 innerhalb Lübbens sollen nach Kenntnis der Landesregierung nach Bau der Ortsumgehung Lübben abgestuft - also aus der Baulast des Bundes entlassen - werden?

19. Wer ist nach der Umwidmung der künftige Straßenbaulastträger der innerörtlichen Abschnitte der B 87 und B 115 und mit welchen jährlichen Kosten muss der neue Straßenbaulastträger für die Instandhaltung der besagten Abschnitte fortan rechnen?

zu Fragen 18 und 19: Gemäß Bundesfernstraßengesetz sind nach Freigabe der neuen Ortsumgehung dann nicht mehr dem weiträumigen Verkehr dienende Abschnitte der B 87 und B 115 unverzüglich dem neuen Träger der Straßenbaulast nach Landesrecht zu übertragen.

Gemäß Umstufungskonzept zur B 87 OU Lübben ist vorgesehen die innerhalb der OU liegenden Teile der Abschnitte 180, 200 und 201 der B 87 sowie den entsprechenden Teil des Abschnitts 320 der B 115 zur Landesstraße umzustufen. Die innerhalb der Ortsumgehung liegenden Teile der Abschnitte 190 und 210 sind zur Umstufung als Gemeindestraße vorgesehen. Die Straßen werden den Baulastträgern in einem der zukünftigen Verkehrsfunktion entsprechendem Zustand übergeben. Die perspektivischen Instandhaltungskosten sind abhängig von der konkreten Gestaltung der Verkehrsanlagen durch die zukünftigen Baulastträger sowie der zukünftigen Verkehrsentwicklung und können deshalb von der Landesregierung weder eingeschätzt noch beeinflusst werden.