BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
IM BRANDENBURGER LANDTAG

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag
Alter Markt 1, 14467 Potsdam

per Einschreiben
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur, Referat G 12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Benjamin Raschke MdL

Alter Markt 1
14467 Potsdam
Tel: 0331 966 17 09
Fax: 0331 966 17 02

benjamin.raschke@
gruene-fraktion.brandenburg.de

Potsdam, 28. April 2016

BVWP 2030 Einwendungen zur B 87 OU Lübben (Projekt-Nr. B 87-G80-BB-T1-BB)

Sehr geehrte Damen und Herren,

für mich sprechen unten aufgeführte Punkte gegen eine Errichtung der Ortsumgehung der B 87, weswegen ich gegen das obengenannte Projekt folgende Einwendungen erhebe:

1) Prognostiziertes und tatsächliches Verkehrsaufkommen und hoher Anteil des Ziel- und Quellverkehrs

Das Raumordnungsverfahren 2003 wurde, ausgehend von einem damaligen Verkehrsaufkommen von 6.000 Kfz/24 h, eine Zunahme bis 2012 auf insgesamt 12.000 Kfz/24 h prognostiziert. Die Landesregierung stellt in der Antwort auf meine kleine Anfrage „Kommt der Spreewald unter die Räder? – Innerörtlicher Ausbau vs. Ortsumgehung" (Landtag Brandenburg, Drucksache 6/1241 und 6/2136) fest, dass auf Basis der Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg „das prognostizierte Durchgangsverkehrsaufkommen der Stadt Lübben beträgt 6000 Kfz/ Werktag. Dies entspricht 28% der Gesamtverkehrsbelastung der v.g. Straßen. Bezogen allein auf die B 87 beträgt der Durchgangsverkehrsanteil am Gesamtverkehr 28% im Süden Lübbens und 45% im Norden Lübbens. Der übrige Anteil ist reiner Binnenverkehr bzw. hat Quelle oder Ziel in der Stadt Lübben." Die Verkehrszählung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt, Zählstelle Biebersdorf, Nr. 3714) ermittelte im Jahr 2012 lediglich nur 3346Fahrzeuge / Tag mit einem Durchgangsverkehrsanteil von 10 – 15%. Zum einen liegen das prognostizierte und

tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen in der Stadt Lübben weit auseinander und liefern damit keine solide, belastbare Grundlage zur Planung einer Ortsumfahrung. Zum anderen würde die geplante Ortsumfahrung nur zu einer Reduktion von 10 - 28% des Verkehrs in der Stadt Lübben führen, was zu keiner wesentlichen Verbesserung der Straßenbelastung führen würde. Hier wären Alternativen zur Reduktion des Quell- und Zielverkehres wesentlich zielführender.

2) Eine Ortumfahrung ermöglicht keine wesentlichen Zeit- und Erreichbarkeitsgewinne

Die Planung der OU 87n stützt sich auf das im Februar 2003 abgeschlossene Raumordnungsverfahren. Die damalige Variantenprüfung ist nicht nachvollziehbar dokumentiert und damit unzureichend. Die Festlegung der Nordvariante ist aufgrund inzwischen geänderter Rahmenbedingungen (tatsächliche Verkehrsbelastung, FFH-Gebietsausweisung, etc.) überholt und erneut zu prüfen. Außerdem zeigte die Machbarkeitsstudie (1992, sog. Kohns-Studie) bereits auf, dass eine „Ortsumgehung für den großräumigen Durchgangsverkehr keine eindeutigen Zeitgewinne und Erreichbarkeitsgewinne gegenüber der Ortsdurchfahrt ermöglicht. Dieses gilt jedoch nur, solange keine verkehrsrelevanten Maßnahmen im Stadtgebiet oder richtungsweisende verkehrspolitische und verkehrsordnende Entscheidungen zur Entlastung der Stadt getroffen werden." Die prognostizierte Fahrzeiteinsparung von 2 Minuten steht in keinem Verhältnis zu den großräumigen Eingriffen in die Natur und die geplanten Baukosten.

3) Ortsumfahrung nicht im Einklang mit dem Biosphärenreservat Spreewald

Laut Landschaftsrahmenplan Biosphärenreservat Spreewald (MUNR 1998, Kap. 2.2.6.1) wurden durch das Projekt STEUVER-Umweltfreundlicher Verkehr Lübben/ Lübbenau (MUNR/MSWV, 1997) für die Stadt Lübben konkrete Vorschläge zur Entflechtung des Straßenverkehrs und zur Förderung der Nutzung von umweltschonenden Verkehrsmitteln gemacht. Laut Landschaftsrahmenplan dürfte die geplante Nordumfahrung bei einer Realisierung nicht mit den Entwicklungszielen eines Biosphärenreservates in Einklang zu bringen sein. Darüber hinaus führt die OU B 87n zu einem immensen Eingriff in die Landschaft und einem hohen Flächenverbrauch. Weiterhin werden ökologisch sensible Gebiete zerschnitten und das Landschaftsbild großräumig beeinträchtigt. Eine Ortsumgehung in dieser einzigartigen Natur- und Kulturlandschaft führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu einem hohen Biodiversitätsverlust und zu einer Überbebauung geschützter Biotope (§ 32BbgNatschG).

4) Zu geringe Kostenkalkulation für die OU 87n

Der Bund der Steuerzahler schätzt die Kosten für die OU 87n auf 80 - 100 Mio€. Dies steht in einem scharfen Kontrast zu den geplanten Kosten von 52,2 Mio. € im BVWP 2030, welche für dieses große Bauprojekt zu gering erscheinen. Hier bedarf es einer erneuten Prüfung der Kostenkalkulation und einer Analyse, inwiefern diese Geldsummen auch für alternative Bauvorhaben eingesetzt werden können, welche an den Ursachen der Verkehrsbelastung in Lübben ansetzen.

5) Fehlende integrierte überregionale Verkehrsplanung

B 87 ist zwischen Herzberg (B101) und A 13 (Duben) seit 2007 nicht mehr Bestandteil des vorrangig auszubauenden „Blauen Netzes". Damit steht die überregionale Verbindungsfunktion der geplanten OU B 87n in Frage.

Aus den oben genannten Einwendungen stimme ich einer Realisierung der OU 87n bei jetzigem Planungsstand nicht zu. Das Projekt OU 87n mit einer unklaren Kostenkalkulation, einem nicht nachvollziehbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis, einer unzureichenden Alternativprüfung und mit zu erwartenden gravierenden Umweltauswirkungen sollte aus dem BVWP 2030 endgültig gestrichen werden. Vielmehr sollten Alternativen geprüft werden, welche die Verkehrsbelastung an den ursächlichen Problemen angehen, welche kostengünstiger sind und keinen so immensen Eingriff in die Natur und die einzigartige Landschaft darstellen.

Mit freundlichen Grüßen

Benjamin Raschke