

Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände GbR · Lindenstraße 34 · 14467 Potsdam

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

20/2016/ Herr Wilke
Tel: 0331/201 55-50
Ihr Zeichen: Wi

Potsdam, 29.04. 2016

vorab per Fax:
vorab per email:

Stellungnahme, Äußerung und Einwendung der o.g. anerkannten Naturschutzverbände zum Bundesverkehrswegeplan 2030 in Brandenburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

die o.g. Verbände begrüßen die öffentliche Auslegung des Bundesverkehrswegeplans und damit den Naturschutzverbänden und Bürgern die Mitwirkung an Verkehrs-Planungsprozessen zu ermöglichen. Wir erhoffen daher nicht nur eine reine Information der Öffentlichkeit zu den geplanten Verkehrsprojekten sondern eine fachlich fundierte Auseinandersetzung, insbesondere auch mit den naturschutzfachlichen Argumenten und eine nachvollziehbare Abwägung der eingehenden Stellungnahmen.

Bis zum Jahr 2020 will die Bundesregierung den Flächenverbrauch auf maximal 30 ha pro Tag verringern. Dieses sogenannte 30 ha Ziel hat sie in ihrer nationalen Nachhaltigkeitsstrategie von 2002 festgelegt. Die nationale Strategie zur biologischen Vielfalt von 2007 konkretisiert diese Vorgabe: Sie formuliert Visionen und benennt Aktionsfelder für Bund, Länder und Kommunen. Die Europäische Kommission strebt gar das Flächenverbrauchsziel Netto-Null an. Die Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes stehen diesen Zielen entgegen. Es sei an dieser Stelle auch darauf verwiesen, dass dem Straßenausbau mit Abstand die höchste Priorität gegenüber den anderen Verkehrsträgern eingeräumt wird. Die Aussage „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ (Hans-Jochen Vogel, 1972) wurde bereits durch viele Studien belegt. Dagegen finden sich viele wichtige Projekte des Bahnausbaus im Bundesverkehrswegeplan gar nicht wieder. Weiterhin steht der überdimensionierte Straßenausbau auch den Klimaschutzzielen des Bundes entgegen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020).

Der BVWP basiert auf der Annahme, dass es bis 2030 kräftige Zuwächse der Verkehrsleistung in Deutschland gibt, und zwar im Güterverkehr eine Zunahme von 38 % und im Personenverkehr um 13 % (PWW-Verkehr: 10 %, Bahn: 19 %, Flugzeug: 65 %). Das Ziel des BVWP ist es daher „den BürgerInnen ein leistungsfähiges Verkehrssystem bereit zu stellen, denn moderne Mobilität ist Voraussetzung für eine moderne Gesellschaft, für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Wohlstand“. Die Frage ist jedoch, wie sich diese Zielvorstellungen damit vereinbaren lassen, die Lebensgrundlage auf der Erde zu erhalten. Auch dies ist ein Wirtschaftsfaktor. Hier wäre zu klären, was eine moderne Gesellschaft ausmacht. Ist moderne Mobilität gleichbedeutend mit einer

Beschleunigung der Abläufe? Muss wirklich alles immer schneller gehen? Das Ziel sollte sein, möglichst sparsam mit den Ressourcen umzugehen.

Dagegen wird das Vorhaben der Bundesregierung ab 2018 alle Bundesstraßen mit einer Verkehrsmaut für LKW zu belegen begrüßt. Damit kann bereits für viele Ortsdurchfahrten (z.B. B169-G30-BB) eine Reduzierung des Schwerlastverkehrs erreicht werden.

Als Folgen des weiteren Ausbaus des Straßennetzes ist zu erwarten:

1. Eine weitere Zunahme des Verkehrs (neue Straßen führen zu mehr Verkehr, dies wird auch im BVWP festgestellt.)

2. Zunahme des CO₂ –Ausstoßes, weiterer stofflicher Emissionen und Verkehrslärm mit den entsprechenden weltweiten Auswirkungen. Dies wird im BVWP auch gar nicht bestritten (Die Lösung kann nicht nur in einer Effektivitätssteigerung der Motoren und der E-Mobilität liegen, sondern muss eine intelligente Verkehrsplanung beinhalten, die u.a. verstärkt auf umweltfreundliche Transportmöglichkeiten setzt).

3. Zunahme der Versiegelung

Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung will den Versiegelungs-Zuwachs mehr als halbieren, auf 30 ha/Tag. Das bedeutet, dass auch der Versiegelungs-Zuwachs der Verkehrsfläche von derzeit 18,5 ha/Tag auf knapp 8 ha/Tag begrenzt werden muss. Stattdessen ergibt sich aus dem BVWP eine zusätzliche Neuversiegelung von 2,83 ha/Tag. Dies ist aus naturschutzfachlicher Sicht nicht akzeptabel.

4. Zerschneidung und Zerstörung von Biotopen und Landschaften, Verlust biologischer Vielfalt

Es wurde zwar auf z.T. geringe Beeinträchtigungen geachtet. Trotzdem wurde bei ca. 150 der BVWP-Projekte (=19 %) eine hohe Umweltbetroffenheit festgestellt.

Folgende Alternativen werden gesehen:

1. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Dadurch passen mehr Autos auf die Straße und der Verkehr wird flüssiger, der Treibstoffverbrauch ist geringer, die Verkehrssicherheit wird erhöht und die Lärmbelastung geringer.

2. Stärkerer Ausbau des Bahnverkehrs (Nah- und Fernverbindungen) und des öffentlichen Nahverkehrs (Pendler) und besonders entlang der bestehenden Siedlungsachsen, um eine weitere Zersiedlung der Landschaft zu begrenzen. Die Schaffung besserer Park- & Ride-Möglichkeiten (intermodale Mobilitätsketten).

3. Die Verschiebung der Güterlagerung von Lagerhallen auf die Straße muss rückgängig gemacht werden.

4. Produktionsketten sind zu verkürzen und regional zu konzentrieren. So wird beispielsweise Milch aus Deutschland in Italien zu Joghurt verarbeitet und dann wieder in Deutschland verkauft. Dies erzeugt unnötigen Verkehr.

Eine naturverträgliche zukunftsorientierte Verkehrsplanung kann nicht hauptsächlich auf Verkehrsprognosen und rein volkswirtschaftlichen Aspekten aufgebaut werden. Vielmehr sind auch bundesweite umwelt- und sozialpolitische Ziele und deren Realisierung zu berücksichtigen und ist den naturschutzfachlichen Belangen stärkeres Gewicht zu verleihen. Es ist ein integriertes Gesamtkonzept zu erstellen, das nicht den Ausbau von Straßen in den Mittelpunkt stellt, sondern die Entstehung und Wirkung des Verkehrs, alle Verkehrsträger und -lenkungsinstrumente sowie soziale, ökologischen und wirtschaftliche Belange gleichberechtigt berücksichtigt.

Zu den einzelnen Straßenplanungen in Brandenburg ergibt sich folgendes:

Projektliste Straßen:

BAB 14

Hier wird auf die detaillierte Stellungnahme des Naturschutzbundes (NABU) in der Anlage 1 und des BUND (Anlage 2) verwiesen, die im Namen aller oben aufgeführten Umweltverbände abgegeben wurden und vollumfänglich Bestandteil dieser Stellungnahme sind.

Ausbau der B 96

Unter Neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf (VB) wird der Abschnitt der B 96 OU Groß Machnow 4,5 km für 9,7 Mio. € sowie OU Kloster Zinna 3,5 km für 9,0 Mio. € ausgewiesen. Für die beiden Vorhaben kann der vordringliche Bedarf nicht erkannt werden. Zudem sind bei beiden Vorhaben gravierende umwelt- und naturschutzfachliche Eingriffe zu befürchten.

Bei der **OU in Groß Machnow** würde das Landschaftsschutzgebiet „Notte-Niederung“ betroffen sein. Zudem könnten die FFH-Gebiete Prierowsee, Umgebung Prierowsee, Groß Machnower Weinberg und Zülów-Niederung betroffen bzw. negativ beeinträchtigt werden. Gemäß Landschaftsrahmenplan Teltow-Fläming ist das Niederungsgebiet bei Groß Machnow für den Erhalt und Entwicklung von Wiesenbrüteregebieten vorgesehen. Betroffen sein können auch die schützenswerten Binnensalzstellen zwischen Dabendorf und Groß Machnow.

OU Kloster Zinna: Diese OU würde das FFH Gebiet Nuthe, Hammerfließ und Eiserbach betroffen bzw. negativ beeinträchtigt werden. Da die geplante Trasse relativ nah am Ort vorbeigeht, wird die Lärmbelästigung der Anwohner nur vom Ortskern nach außen verlagert. Darüber hinaus dürfte sich eine OU für die Gastronomie und den Tourismus in Kloster Zinna negativ auswirken. Wenn man zurzeit durch Kloster Zinna kommt, so wirkt der Ort sehr einladend. Ortsumgehungen haben schon an vielen Stellen die ansässige Gastronomie ruiniert. Die Alternative zur OU ist Tempo 30 im Ort.

Die hohe Priorität beim Bau einer Ortsumfahrung in **Fürstenberg/Havel** wird anerkannt. Allerdings wird hier, abweichend zur durchgeführten Linienbestimmung, die Ausbauvariante am Bahndamm (innerörtliche Umfahrung) favorisiert. So ließe sich zeitnah eine Umfahrung ohne langwierige Planungen im Sinne der Bürger des Ortes realisieren. Hierbei möchten wir auf die Stellungnahme des Arbeitskreises „Lebendiges Fürstenberg“ zum Entwurf des BVWP 2030 für die Ortsumfahrung Fürstenberg (Teilprojekt B96-G10-BB-T3-BB) verweisen (Anlage 3), die ebenfalls Bestandteil dieser Stellungnahme ist.

Alternativ dazu besteht die Variante die gesamte Ortsumfahrung von Fürstenberg auf der innerörtlichen Trasse entlang des alten und neuen Bahndamms zu realisieren. Hiermit würde die Altstadt vom Verkehr entlastet ohne weiträumige Umfahrung mit all ihren negativen Auswirkungen umsetzen zu müssen.

B 96 Abschnitt Nassenheide bis Altlüdersdorf

Für den Abschnitt Ausbau der B 96 von Nassenheide bis Altlüdersdorf ist zuerst eine aktuelle Bedarfsuntersuchung durchzuführen. Eine Verlagerung des LKW-Verkehrs von der Bundesstraße auf die Autobahn, spätestens mit der Einführung der LKW-Maut auf allen Bundesstraßen, würde sehr wahrscheinlich einen Ausbau des Abschnittes überflüssig machen.

Erwähnt sei an dieser Stelle auch die wirtschaftliche Bedeutung des innerörtlichen Verkehrs für das Gewerbe, die Gastronomie, Stand- und Marktbetreiber und den Tourismus insbesondere in

Nassenheide, Teschendorf, Löwenberg und Gransee. Durch eine weiträumige Umfahrung drohen hier Arbeitsplatzverluste, die in der Region nicht kompensiert werden können. Hinzu kommt ein hoher Raumwiderstand durch die Inanspruchnahme naturnaher Räume.

Ausbau der B 167 von Eberswalde bis Neuruppin

Im Entwurf ist für das Land Brandenburg unter der Int.-Nr. 72 das Projekt B167/ B112-G40-BB-T8-BB mit vordringlichem Bedarf genannt. Grundlage für diese Einschätzung war ein Nutzen-Kosten-Verhältnisse (NKV) von 10,0. Vom Bundesrechnungshof wurde dargelegt, dass es bei den Straßenbauprojekten erhebliche Mängel bei der Berechnung des NKV als zentralem Bewertungskriterium gibt. Die Investitionskosten bei Ausbauprojekten, die eine wesentliche Größe für die Berechnung des NKV als zentrales Entscheidungskriterium für die Einstufung der Projekte im BVWP sind, bleiben vollständig ungeprüft. Da sie aber von entscheidender Bedeutung für die Priorisierung der Vorhaben sind, wiegen Fehler die hier gemacht werden sehr schwer.

Nicht nachzuvollziehen sind die Berechnungen zur Reisezeit, wodurch ein Nutzen in eingesparter Zeit zugute gerechnet werden soll. Im Fall der B 167 neu ergaben alle Verkehrszählungen einen sehr hohen Anteil an Ziel- und Quellverkehr im geplanten Bereich zwischen Finowfurt und Eberswalde. Eine Trasse für eine s.g. Umgehungsstraße, wird diese lokalen Verkehrsströme nur aufnehmen, wenn sie den sich in Ost-West Richtung erstreckenden Siedlungskörper nah tangiert. Zudem müsste sie südlich verlaufen, da die Metropole Berlin, der unverkennbar ein Großteil des Verkehrs zuströmt, sich südlich befindet. Verkehrsteilnehmer die nach Süden, z.B. also nach Berlin wollen und im Zentrum wohnen, müssten sonst zuerst in Richtung Norden zu einer der wenigen Anschlussstellen fahren, um dann wieder zurück nach Süden zu fahren. Viele werden somit alternative Wege wählen und die Straße überhaupt nicht nutzen, ihnen entsteht daher auch kein Nutzen. Stattdessen bleiben die aktuellen Probleme der bestehenden B 167, u.a. mit der Abstimmung der Lichtsignalanlage bestehen. Der größte Teil des Verkehrs wird weiterhin über diese Straße fahren. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau, was auch mit Blick auf die Zukunft und der immer größer werdenden Herausforderung der Erhaltung einer funktionierenden Infrastruktur sinnvoll ist, wäre hier anzuwenden. Die bestehenden Straßen müssen ertüchtigt werden, ggf. sind kleinteilige Maßnahmen in der Innenstadt von Eberswalde notwendig, aber kein Neubau auf der grünen Wiese.

Neben erheblichen Zweifeln an den Kostenberechnungen werden mit dem vorliegenden Entwurf auch Ziele zur Reduktion der Emissionen von Schadstoffen und Treibhausgasen und die Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft nicht erreicht. Der Verkehrssektor ist mittlerweile für 20 Prozent der energiebedingten Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich. Doch die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wird im vorliegenden Entwurf viel zu wenig berücksichtigt. Stattdessen liegt der Planung eine Prognose zugrunde, mit der die vereinbarten Klimaschutzziele nicht einzuhalten sind. Konkret werden durch den Neubau B 167 OU Finowfurt - und OU Eberswalde zahlreiche im Umweltbericht genannte und somit der Planung zugrundeliegenden Prinzipien verletzt, hier die wichtigsten:

- Natur und Landschaft – dies umfasst die biologische Vielfalt, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie den Erholungswert der Landschaft – sind auf Grund ihres eigenen Wertes und als Grundlage für Leben und Gesundheit des Menschen auch in Verantwortung für künftige Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen. Der Schutz umfasst auch Pflege, Entwicklung und soweit erforderlich Wiederherstellung. (§ 1 Abs. 1 BNatSchG)
- Freiräume im besiedelten und siedlungsnahen Bereich ... sind zu erhalten und dort, wo sie nicht in ausreichendem Maße vorhanden sind, neu zu schaffen. (§ 1 Abs. 6 BNatSchG)

- Gestaltung von Bundesverkehrswegeplan und Verkehrswegekonzepten, so dass erhebliche Beeinträchtigungen der biologischen Vielfalt vermieden werden. (Biodiversitätsstrategie)
- Großflächige, weitgehend unzerschnittene Landschaftsräume sind vor weiterer Zerschneidung zu bewahren. (§ 1 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG)
- Neue Verkehrswege (v. a. Straße, Wasserstraße, Schiene) weisen eine ausreichende ökologische Durchlässigkeit auf (z.B. Fischtreppe in Fließgewässern, Grünbrücken an Verkehrswegen). (Biodiversitätsstrategie)
- Bis 2020 gehen von den bestehenden Verkehrswegen in der Regel keine erheblichen Beeinträchtigungen des Biotopverbundsystems mehr aus. Die ökologische Durchlässigkeit von zerschnittenen Räumen ist erreicht. (Biodiversitätsstrategie)
- Böden sind so zu erhalten, dass sie ihre Funktionen im Naturhaushalt erfüllen können. (§ 1 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG)
- Die Funktionen des Bodens sind nachhaltig zu sichern oder wiederherzustellen. ... Bei Einwirkungen auf den Boden sollen Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. (§ 1 BBodSchG)
Boden erfüllt im Sinne des BBodSchG insbesondere natürliche Funktionen als Lebensgrundlage und Lebensraum für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen, Bestandteil des Naturhaushalts sowie Abbau-, Ausgleichs- und Aufbaumedium für stoffliche Einwirkungen auf Grund der Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften. Darüber hinaus besitzt Boden eine Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte. (§ 2 Abs. 1,3 BBodSchG)
- Die Flächeninanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsfläche in der BRD ist bis 2020 auf 30 ha/d zu reduzieren. (Nachhaltigkeitsstrategie / Biodiversitätsstrategie)
- Mittel- und langfristige Klimaschutzziele der Bundesregierung: Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050. (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020)
- Zur dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft sind insbesondere ...
 1. Naturlandschaften und historisch gewachsene Kulturlandschaften, ..., vor Verunstaltung, Zersiedelung und sonstigen Beeinträchtigungen zu bewahren,
 2. zum Zweck der Erholung in der freien Landschaft nach ihrer Beschaffenheit und Lage geeignete Flächen vor allem im besiedelten und siedlungsnahen Bereich zu schützen und zugänglich zu machen. (§ 1 Abs. 4 BNatSchG)
 Bei raumbedeutsamen Planungen sind die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf Freizeitgebiete so weit wie möglich vermieden werden. (§ 50 BImSchG)
- Ruhige Gebiete sind gegen eine Zunahme von Lärm zu schützen. (§ 47d Abs. 2 BImSchG)

Die aktuelle Wirkung dieses Projektes verstößt wie die Planungen zu vielen anderen Projekten auch gegen diese genannten Planungsgrundlagen, was im Folgenden ausgeführt wird. Insbesondere der östliche Teil der Trasse für den es noch keine exakte Linienführung gibt und noch kein Planfeststellungsverfahren angelaufen ist, führt durch hochwertige bisher unzerschnittene Lebensräume. Die Natur, die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Eigenart und Schönheit der Landschaft sind hier noch intakt.

Durch die Baumaßnahme würden Böden in gigantischem Ausmaß in Anspruch genommen und versiegelt. Die Brandenburger Landesregierung gibt in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage von Axel Vogel, MdL am 15.02.2010 an (Drucksache 5 / 686 Brandenburger Landesregierung), dass im Falle des Baus 26,92 ha versiegelt werden, davon 18,02 ha durch die Straße zu 100% und 8,9

ha durch Wege zu 50%. Da die Bundesregierung plant, die Neuversiegelung bis 2020 zu senken, kann man dieses Projekt nicht realisieren, wenn man es mit diesem Ziel ernst meint. Böden können so nicht nachhaltig gesichert werden, sie gehen in ihrer Leistungsfähigkeit und als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte unwiederbringlich verloren.

Die Trasse führt im Westen und im Osten durch bedeutende Freiräume von hohem touristischem Potential. Hier befindet sich ein weiterer Fehler in der Berechnung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses. Der Üdersee mit seinem Campingplatz und insbesondere der Finowkanal sind touristische Anziehungspunkte der Region. Die Anliegerkommunen planen aktuell alle Schleusen am Finowkanal zu übernehmen, um diese mit Steuermitteln zu sanieren. Der Bund plant eine Summe von bis zu 75 Mio. € für die Übernahme des Kanals bereit zu stellen. Der Bau der Trasse, die den Kanal und das Finowtal womöglich mit einer Hochbrücke queren soll, würde das gesamte Tal verlärmern und als Erholungsgebiet entwerten. Die Investitionen in den Kanal wären in diesem Bereich verschwendetes Geld. Ob der Campingplatz am Üdersee nach dem Bau der Straße noch einen Zukunft hat, ist ungewiss. Derartige wirtschaftliche Schäden werden in der Analyse nicht berücksichtigt.

Ruhige Gebiete sollen gegen die Zunahme von Lärm geschützt werden. Die Rechnung aus dem NKV, dass Lärm an einer Stelle minimiert wird und ist grundlegend falsch. Da keine Straße zurückgebaut wird, wird auch niemand wirklich von Lärm entlastet. Lärm akkumuliert sich physikalisch nicht so, wie es hier in der Rechnung einfließt. Auch ist es gefühlt nicht das Gleiche, wenn einen Bereich, der durch Verkehrslärm beeinträchtigt ist, um einen Teil des Verkehrs entlastet, was eventuell kaum spürbar ist. Dafür werden aber andere Bereiche, die bisher vollkommen ruhig waren neu belastet, was sehr wohl spürbar ist. Sinnvoller wäre hier ein Flächenindex in dem man berechnet, wo sich Lärm in Bezug auf die Fläche in welcher Intensität ausbreitet. Die Bilanz wäre bei diesem wie bei vielen Neubauprojekten eindeutig negativ, da große Teile neu belastet werden. Dieser Umstand wäre dann auch vollkommen anders in der Kosten Nutzen Rechnung zu bewerten.

Auch ist offensichtlich noch nicht klar wie man mit den als hoch eingestuften Umweltbeeinträchtigungen umgehen will. Zitat aus PRINIS: *„Es werden außerdem zwei nationale Lebensraumachsen (Feuchtlebensräume) sowie Groß- und Kernräume gequert. Eine Zerschneidung wird durch eine Großbrücke vermindert. Das Projekt hat aufgrund der betroffenen Flächen des BfN-Lebensraumnetzwerks dennoch eine hohe Umweltbetroffenheit.“* Da ist es umso verwunderlicher, wenn die Bewertung und Berechnung schon abgeschlossen ist, obwohl die Planung noch gar nicht im Detail vorliegt. Auch die Baukosten sind davon abhängig, die ja beim NKV einer der wichtigsten Parameter sind. Dass die Großbrücke den Kostenrahmen von 82 Mio. € für das Gesamtprojekt sprengen wird, dürfte klar sein. Ob dies überhaupt zu realisieren ist, bleibt ungewiss.

Es ist zu kritisieren, dass viele Umweltbelange nicht in die Berechnung des NKV einfließen, da sie nicht monetär bewertet werden. Die Nutzensumme Umwelt umfasst nur die Einsparungen für Luftschadstoffe, die aufgrund der falschen Verkehrsprognosen so nicht eintreffen werden. Alle anderen Umweltbelange sind nach Maßgabe dieses Planungsansatzes ohne wirkliche Bedeutung obwohl es längst Ansätze gibt die Dienstleistungen von Ökosystemen monetär zu bewerten.

Somit kann speziell aus Umweltsicht nur das Fazit gezogen werden, dass es sich bei der vorliegenden Planung zum Neubau B 167 OU Finowfurt - und OU Eberswalde um eine fehlerhafte Planung handelt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis wurde durch Nichtbeachtung wichtiger Parameter und eine lediglich optimistische Schätzung der Baukosten geschönt und stellt somit keine relevante Vergleichsgröße für die Bewertung dieses Projektes dar.

Die **B 167 von Eberswalde nach Neuruppin** ist in einem guten Zustand und vom Verkehrsaufkommen her in der Lage eine Zunahme des Verkehrs problemlos aufzunehmen. Der geplante

Ausbau unter der Kategorie VB (Vordringlicher Bedarf) erweckt den Anschein hier eine Ersatzautobahn für Mautumgehenden Verkehr etablieren zu wollen. Dieser Abschnitt sollte aus dem BVWP heraus genommen werden. Die Begründung für die Einzelabschnitte wie folgt:

B 167 Ortsumfahrungen Löwenberg, Grieben, Herzberg (Vordringlicher Bedarf)

Die B 167 ist eine mittelstark befahrene Bundesstraße die in Ost – Westrichtung verläuft und somit 90 Grad entgegengesetzt zu der stärker frequentierten B 96 verläuft. Die hier aufgeführten Ortsumfahrungen betreffen Dörfer, die als Straßendorf durchfahren werden. Die B 167 ist in einem sehr guten Zustand und wurde erst vor einigen Jahren grundlegend saniert.

Eine Ortsumfahrung der benannten Dörfer würde großflächige Naturräume in Anspruch nehmen, die meist über einen Schutzstatus verfügen. Da der Verkehr auf der B 167 in den vergangenen Jahren rückläufig war und auch die demografische Entwicklung des Gebietes nicht vermuten lässt, dass sich die Verkehrsströme hier verstärken werden, befürworten die anerkannten Naturschutzverbände die komplette Streichung aufgeführter Vorhaben aus dem Verkehrswegeplan. Die Einstufung als vordringlicher Bedarf ist nicht gerechtfertigt.

B 167 Ortsumfahrung Wulkow und Alt Ruppin

Da Wulkow bereits über eine Ortsumfahrung verfügt und das Kerndorf seit Jahren nicht mehr durchfahren wird, ist auch hier keine Ortsumfahrung notwendig.

Die geplante Ortsumfahrung von Alt Ruppin wäre aus verkehrsplanerischer Sicht sinnvoll, da der gesamte Verkehr der Bundesstraße durch die Altstadt und das Ortszentrum geführt wird. Aufgrund der Lage und der hohen Wertigkeit des Tourismus in der Region scheidet hier aber ebenfalls eine Landschaft zerstörende Nordumfahrung des Ortes aus.

B 167 Ortsumfahrung Neuruppin

Neuruppin verfügt bereits über eine Ortsumfahrung, die den gesamten Stadtbereich entlastet. Eine erneute Umfahrungsplanung erscheint hier wenig sinnvoll zu sein.

B 167 Neuruppin bis Bückwitz

Der Ausbau der B 167 westlich von Neuruppin wird ebenfalls als entbehrlich angesehen und sollte ersatzlos aus dem BVWP gestrichen werden.

Ausbau B 189, Abschnitt Wittstock - Mirow

Weiterhin weisen wir darauf hin, dass der Ausbau der B 189 von Wittstock nach Mirow bereits aus dem letzten Bundesverkehrswegeplan gestrichen und nun wieder in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde. Dies ist nicht nachvollziehbar. Das Projekt besitzt einen sehr hohen Raumwiderstand und würde intakte Naturräume durchschneiden.

Auch der Dranser See und weitere würde als Naherholungsgebiet stark an Qualität für die einheimische Bevölkerung und für Touristen verlieren, da die alte Bahntrasse direkt an den Seen (Griebsee, Bauersee, Kleiner und Großer Baalsee) entlang läuft oder lief.

- -Einschnitt für Wildtiere in Ihre natürlichen Wanderrouten
- -Nistplatz und Lebensraum vieler Storchpaare
- -Zerstörung ein Naherholungsgebiets(Wittstock und Umgebung)
- -Lärm und Dreck für Anwohner(Entfernung zum nächsten Haus 5m oder weniger)

Dieser ökonomisch und ökologisch unsinnige Ausbau sollte nunmehr endgültig aus den Planungen gestrichen werden.

B 166n

Positiv bewerten wir, dass die B 166n parallel zur Schwedter Querfahrt nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt ist.

Ortsumgehungen B 169 Elsterwerda, B 101 Elsterwerda und B 169 Plessa

Im Rahmen der Durchführung des Raumordnungsverfahrens für den Bau der Ortsumgehungen B 169 Elsterwerda, B 101 Elsterwerda und B 169 Plessa haben die o.g. Verbände die nachfolgende Stellungnahmen (in Auszügen) abgegeben, die aufgrund der fortbestehenden Planung ihre fachliche Gültigkeit behalten:

In die Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit wäre die Darstellung des Bedarfs, die Prüfung von Nullvarianten sowie verschiedener Varianten bzw. Trassenverläufe zu integrieren gewesen. In dem Zusammenhang wird es durch die Verbände als **notwendig** erachtet, auch die **Westum-fahrung** von Elsterwerda im Zuge der B 101 **zu untersuchen**. Aus naturschutzfachlicher Sicht sind hier weniger wertvolle Gebiete betroffen, als bei der Nordumfahrung. Entsprechend dem Mini-mierungsgebot nach § 12 BbgNatSchG sind vermeidbare Eingriffe zu unterlassen, wenn das verfolgte Ziel auf andere, zumutbare, die Natur und Landschaft schonendere Weise erreicht werden kann. Eine Abwägung zwischen beiden Varianten hinsichtlich aller wesentlichen Gesichtspunkte (nicht nur verkehrstechnische, sondern auch naturschutzfachlicher Art), kann nur erfolgen, wenn auch beide Varianten untersucht werden und belastbares Datenmaterial vorliegt. Die nicht un-tersetzte Behauptung auf S. 12, daß nur die Nordumfahrung eine leistungsfähige Verkehrsver-bindung darstelle, reicht hierfür nicht aus.

In dem Zusammenhang weisen wir bereits jetzt auf das hohe Konfliktpotential der Nordumfah-rung hin: In dem Bereich sind zahlreiche, nach §32 BbgNatSchG geschützte Biotope vorhanden (aufgelassene Kiesgruben; Orchideenwiesen; Trockenrasen; Streuobstwiesen; Quellhang südlich Hohenleipisch). Des Weiteren wären hier Brut- und Schlafplätze von Gänsen und Kranichen be-troffen, da auch hier eine direkte Beeinträchtigung durch einen Straßenneubau gegeben ist. Wir geben weiterhin zur Kenntnis, dass in dem betroffenen Korridor zwei äußerst seltene Ameisen-vorkommen (*Formica foreli*, steht europaweit auf der Roten Liste sowie *Coptoformica fallax*) bekannt sind.

Für die Bedarfsanalyse sollten aktuelle Verkehrsprognosen die Grundlage bilden. Die wahr-scheinliche zukünftige Entwicklung ist zu analysieren unter Schätzung des induzierten Verkehrs. Um die Verkehrsbelastung der geplanten Trassen sowie der zu entlastenden Straßen nachvoll-ziehen zu können, sind in den Unterlagen zum ROV Trassierungsparameter, zulässige Geschwin-digkeiten sowie voraussichtliche Lärm- und Abgasemissionen anzugeben.

Weiterhin sind NATURA 2000-Schutzgebiete betroffen, die den Kriterien der EG-Richtlinien 92/43/EWG (FFH-Richtlinie)“ sowie der EG-Richtlinie 79/409/EWG (Vogelschutzrichtlinie) ent-sprechen. Es ergibt sich die Pflicht, nach der „Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume und der wildlebenden Tiere und Pflanzen“ eine Ver-träglichkeitsstudie (VS) durchzuführen. Gleichzeitig sind Summationswirkungen aufgrund weite-rer Vorhaben zu ermitteln und zu bewerten.

B101 OU Elsterwerda

Anfang der 90er Jahre war eine Südwestumgehung im Gespräch. Es ist bedauerlich und nicht nachvollziehbar, dass diese Linie nicht mehr im aktuellen Verfahren zu finden ist und eingehend geprüft wurde. Sie stellt die kürzeste Verbindung zwischen der B101 von Bad Liebenwerda und der B169 aus Präsen dar. Der offene Landschaftsraum ist von Baumschulgenutzten Flächen im Norden geprägt. Lediglich eine kurze Überspannung über das FFH-Gebiet der Schwarzen Elster wäre notwendig. Südlich der Schwarzen Elster führte diese Variante westlich an Kotschka vorbei und würde über 2 Brückenbauwerke über die Bahnlinien in die bestehende B101 münden. Aus

naturschutzfachlicher Sicht wären somit bei einer Südwestumfahrung weniger wertvolle Gebiete betroffen, als bei der Nordumfahrung. Entsprechend dem Minimierungsgebot nach §12 BbgNatSchG sind vermeidbare Eingriffe zu unterlassen, wenn das verfolgte Ziel auf andere, zu-mutbare, die Natur und Landschaft schonendere Weise erreicht werden kann. Dem ist aufgrund der fehlenden Variantenprüfung Südwestumfahrung nicht ausreichend Rechnung getragen worden. Eine Abwägung zwischen beiden Varianten hinsichtlich aller wesentlichen Gesichtspunkte (nicht nur verkehrstechnische, sondern auch naturschutzfachlicher Art), kann nur erfolgen, wenn auch beide Varianten untersucht werden und belastbares Datenmaterial vorliegt. So wurde auch bereits zur Antragskonferenz eine Untersuchung der Westumfahrung von Elsterwerda im Zuge der B101 OU Elsterwerda gefordert.

Die nun dargestellten nördlichen Varianten A1 bis A3 zerschneiden alle gleichermaßen geschützte Biotop und einen strukturreichen Landschaftsraum und werden deshalb abgelehnt. Bereits zur Antragskonferenz wurde durch die Verbände auf das hohe Konfliktpotential der Nordumfahrung hingewiesen: In dem Bereich sind zahlreiche, nach §32 BbgNatSchG geschützte Biotop vorhanden (aufgelassene Kiesgruben; Orchideenwiesen; Trockenrasen; Streuobstwiesen; Quellhang südlich Hohenleipisch). Des Weiteren wären hier Brut- und Schlafplätze von Gänsen und Kranichen betroffen, da auch hier eine direkte Beeinträchtigung durch einen Straßenneubau gegeben ist. Wir geben weiterhin zur Kenntnis, daß in dem betroffenen Korridor zwei äußerst seltene Ameisenvorkommen (*Formica foreli*, steht europaweit auf der Roten Liste sowie *Coptoformica fallax*) bekannt sind.

B169 OU Elsterwerda

Von Präsen kommend halten wir erst die Variante C1 und dann die Variante C2 östlich an Kahla vorbeiführend für die naturverträglichere Linienführung. So quert u.a. die Variante C2 nicht das FFH-Gebiet "Mittellauf der Schwarzen Elster-Ergänzung", sodass keine direkten Beeinträchtigungen für dieses Schutzgebiet gegeben sind. Variante C1 hingegen quert westlich Kahla 3 Binnengräben, die Bestandteil des europäischen Schutzgebietes sind.

B169 OU Plessa

Es werden die nördlichen Varianten B1 und B2 abgelehnt. Hier würde eine gut strukturierte, gesunde Kulturlandschaft, die gleichzeitig siedlungsnahen Naherholungsraum darstellt, zerschnitten und zerstört und damit erheblich beeinträchtigt.

Aus Sicht des Naturschutzes wären der Ausbau parallel zu einer bestehenden Trennlinie wie der Bahn (Variante B3) oder der Ausbau der bestehenden B169 weniger mit Eingriffen belastet als eine Neutrassierung und würden damit dem Vermeidungsgebot entsprechen. Wir bevorzugen die Variante B3, wobei Zweifel bestehen, ob die Plessaer Bevölkerung diese Variante als Ortsumfahrung akzeptiert, da Siedlungsraum beseitigt werden müsste. Sollte die Variante B3 auf großen Widerstand der Einwohner stoßen, sprechen wir uns für eine Südumgehung (B4 oder B5) durch den monoton landwirtschaftlich geprägten Raum aus. An dem Gedanken, die Trasse parallel in gemeinsamer Schneise mit einem ringförmigen Deich als HW-Schutz um Plessa zu führen, sollte festgehalten werden, wenn eine Südumfahrung favorisiert wird. Hier könnten durch gemeinschaftliches Herangehen von Straßenbau und HW-Schutz Kosten wie auch Eingriffe in Natur und Landschaft minimiert werden.

B 196 Ortsumfahrung Allmosen

Die o.g. Naturschutzverbände befürworteten im Rahmen der Linienbestätigung 2008 die Nordvariante 2 zur OU Allmosen. Von besonderer Bedeutung ist aus naturschutzfachlicher Sicht der Bau der Wildbrücke / Wilddurchlass einzuschätzen. Der ausgewählte Standort sichert eine Verbindung der Waldgebiete der Lausitzer Seenkette mit den ausgedehnten Waldgebieten im Norden des Landkreises OSL.

Mit dem o.g. Bauvorhaben werden insbesondere aufgrund der Neuversiegelung umfangreiche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Wir erachten den Rückbau nicht mehr benötigter Straßenabschnitte der alten B 169 und der B 156 als sinnvolle Maßnahme, um den Eingriff in das Schutzgut Boden zu kompensieren. Mit dieser bodenverbessernden Maßnahme wird gleichzeitig der Versiegelungsgrad in der offenen Landschaft verringert. Wir verweisen auch auf unserer Stellungnahme vom 11. Januar 2005 zur Prüfung der Erforderlichkeit: Raumordnungsverfahren Ortsumgehung Allmosen, Ortsumgehung Lindchen und Ortsumgehung Neupetershain-Nord im Zuge der B169. Im Rahmen der Beteiligung schlugen die o.g. Verbände vor, als Ausgleichsmaßnahme den Rückbau der nicht mehr benötigten Betonstraße in der Nähe des Zollhauses Bahnsdorf aufzunehmen.

B 169 Ortsumfahrung Lindchen und Neupetershain

Im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens 2008 äußerten sich die o.g. Verbände wie folgt:

Ortsumgehung Lindchen

Für diese Ortsumgehung wird keine Notwendigkeit gesehen. Auf der Nordwestseite gibt es nur drei Wohnhäuser, auf der Südostseite ist überwiegend Freiraum. Das einzige Gebäude innerhalb von 50m ist hier der Verkaufs-Bungalow „Bauernhofladen“ des Landwirtschaftsbetriebes, der mit der OU seine Laufkundschaft verlieren würde. Die Ortsdurchfahrt ist übersichtlich und hat die Einmündung der L 531 (Verbindung nach Altdöbern, Pritzen, Altdöberner See, Erholungslandschaft), die ebenfalls angebunden werden muss. Eine intelligente Ampellösung für den Knotenpunkt in Lindchen in der Nähe der Einmündung der L 531 wäre ausreichend, um den gesamten querenden und auf- und abfahrenden Verkehr zu regeln. Damit ließe sich die Inanspruchnahme von schützenswertem Wald (Laub-Mischwald mit seltenem Wildbirnen und Turteltauben-Vorkommen) vermeiden. Ebenso könnte die Anbindung von Ressen entlang der bisherigen Ortsverbindung nach Lindchen weitergeführt werden, statt die Agrarlandschaft zu zerschneiden, und dort angebunden zu werden.

Die Verwandlung der jetzigen Wald- und Agrarflächen in ein gigantisches neues Straßennetz sollte unterbleiben. Das Verkehrsaufkommen von Welzow (ca. 4200 Einwohner, ohne Hinterland, da vom Tagebau abgeschnitten, weitere Wegzüge sind zu erwarten) rechtfertigt keinen solchen Eingriff in die Natur. Auch aus ökonomischer Sicht sollte die Inanspruchnahme von Wald unterbleiben, aufgrund der wesentlich höheren Kosten (Waldentschädigung, Erwerb Aufforstungsfläche, Aufforstung, Pflege...)

Ortsumgehung Neupetershain Nord

Die geplante Südumgehung ist aus Sicht der anerkannten Naturschutzverbände die schlechteste aller Möglichkeiten und nicht zu rechtfertigen. Die Zerstörung eines zusammenhängenden Waldgebietes und erhebliche Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes ließen sich durch eine Erweiterung bzw. einem Ausbau der Ortsdurchfahrt oder einer Nordumgehung, die nur wenig Wald in Anspruch nehmen würde, umgehen. Die geplante Trasse würde eine weiträumige Schneise durch den bislang kompakten Waldstreifen zwischen den Ortschaften Neupetershain und Neupetershain Nord schlagen und ein nahezu unüberwindbares Hindernis für Mensch und Tier darstellen.

Östlich der Straße Neupetershain – Neupetershain Nord wird zukünftig nach Rekultivierung der noch ca. 4 Jahre genutzten Tagebauflächen eine großer Lebensraum für eine Vielzahl von Tierarten entstehen. Rückzugsgebiete sind westlich im Woschkower / Barziger Wald und nordwestlich auf den rekultivierten Flächen um den Altdöberner See. Der Waldabschnitt zwischen den beiden Ortschaften ist ein wichtiger Abschnitt in der Biotopvernetzung dieses neuen Lebensraumes mit den bereits vorhandenen Rückzugsgebieten. Falls trotz entgegenstehender Argumente eine Südumgehung unvermeidbar sein sollte, ist diese möglichst nah an die Ortschaft Neupetershain

Nord zu legen, da der zwischen Straße und Ort liegende Bereich für die Wanderungsbewegungen verloren geht. In diesem Zusammenhang erscheint der geplante Standort der Wildbrücke zu weit westlich am Rande des geschlossenen Waldgebietes. Sinnvoller Weise sollte die Wildbrücke eher beim derzeit geplanten Beginn der Baustrecke der OU Neupetershain Nord errichtet werden.

Des Weiteren wäre die OU an der Nordseite von Neupetershain Nord die beste Lösung, da hierbei anstelle von wertvollen Waldflächen fast ausschließlich ertragsschwache Ackerböden versiegelt werden. Es böte sich zusätzlich die Möglichkeit mit Allee- und Gehölzpflanzungen entlang der Straße die ausgeräumte Agrarlandschaft zu strukturieren und aufzulockern. Ein weiterer Nachteil der Südvariante würde in der Absenkung der Straße gegenüber dem umliegenden Gelände und der damit verbundenen zusätzlichen Entwässerung des Waldes bestehen. Dieser Wald leidet bereits jetzt unter Wassermangel.

Für einen weiteren aufwendigen Knotenpunkt Neupetershain Nord besteht ebenfalls keinerlei Notwendigkeit, da Welzow bereits bei Lindchen einen neuen Anschluss erhält und das zukünftig deutlich verringerte Verkehrsaufkommen (nur noch die 1700 Einwohner Neupetershains) solch einen zusätzlichen Flächenverbrauch nicht rechtfertigt. Zudem ist auch die Straße zur Ortsmitte / B 169 gut ausgebaut. Da die neue Straße aus Welzow um Neupetershain herumgeführt wird, um den Verkehr aus dem Ort herauszuhalten, wäre eine weitere attraktive kreuzungsfreie Anbindung aus Richtung Neupetershain kontraproduktiv und überflüssig. Eine einfache Ausführung der Anbindung der Verbindungsstraße Neupetershain – Neupetershain Nord (L522) zur neuen Ortsumgehung wird als ausreichend eingeschätzt. Zusätzlich existiert bereits südöstlich der Bahnlinie in Neupetershain bereits die nahezu parallele Tagebaurandstraße, die nach Domsdorf führt.

Die zur OU Lindchen angeführten Argumente insbesondere in Bezug auf die Inanspruchnahme von Wald gelten hier ebenso.

Nach Aussagen des Landesbetriebes Straßenwesen im Jahr 2008 wäre eine OU Lindchen derzeit unwahrscheinlich aufgrund des fehlenden Zeitgewinns und die bestehenden OD Lindchen und OD Neupetershain Nord wurden als ausbaufähig eingeschätzt.

Zur Verkehrssituation im Landkreis Teltow-Fläming

1. Die SPNV-Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an das Umland fehlt weitestgehend. Dasselbe gilt für die Anbindung des BER an Potsdam und das Umland.

Die Stadt Potsdam vertreibt erfolgreich den motorisierten Individualverkehr durch die umweltorientierte Verkehrssteuerung und die Verknappung von Parkplätzen. Es wird allerdings keinerlei Ersatzangebot im öffentlichen Verkehr geschaffen. Im Gegenteil: Es wurde angekündigt, dass das Land die Finanzierung der landesbedeutsamen Buslinie 618 Potsdam – Wünsdorf einstellt.

Neben den fehlenden direkten Zugverbindungen zu den zentralen Orten des Landkreises fehlen außerdem die Möglichkeiten, im Sinne von „intermodalen Mobilitätsketten“, die von Landesregierung und BVWP propagiert werden, vom Kfz auf die Bahn Richtung Potsdam umzusteigen. So befindet sich beispielsweise am südlichen Berliner Außenring lediglich eine einzige Park & Ride-Anlage mit weniger als 50 Stellplätzen am Haltepunkt Struveshof.

2. Es fehlt im BVWP ein wichtiger Knotenpunkt, nämlich der _Turmbahnhof am Genshagener Kreuz_ am Schnittpunkt der Anhalter Bahn und dem Berliner Außenring.

Von dort könnten die Reisenden aus allen Richtungen die Berliner Innenstadt, die Potsdamer Innenstadt, den Uni-Standort Golm, vor allem auch den Flughafen BER und die Mittelzentren Ludwigsfelde, Luckenwalde und Jüterbog erreichen. Auch der Anschluss Sachsen-Anhalts (Lutherstadt Wittenberg) an den Flughafen wäre gewährleistet.

Aber nicht nur wegen der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Bahnlinien ist die Anlage von Bedeutung. Da der Standort in unmittelbarer Nachbarschaft der Autobahn A10 und der autobahn-ähnlich ausgebauten B101 liegt und bereits eine Zufahrt von der B101 aus besteht, eignet sich der Standort ideal für eine größere Park & Ride-Anlage, die die intermodale Schnittstelle zwischen dem Bahnverkehr und dem motorisierten Individualverkehr bildet und so die Verbindung zwischen dem nicht direkt an den SPNV angeschlossenen ländlichen Raum (einschließlich der Ortsteile von Ludwigsfelde und Blankenfelde-Mahlow) und den genannten Zielen Berlin, Potsdam, BER und den Wirtschaftsstandorten in Teltow-Fläming herstellt.

BA OU Cottbus

Die entsprechenden Vorplanungen liefen für die OU bereits seit 1996 und seitdem haben die o.g. Umweltverbände darauf aufmerksam gemacht, dass die für das Stadtgebiet erhoffte Entlastung bei einer prognostizierten Verringerung des Gesamt-Verkehrsaufkommens um knapp 10 % innerstädtisch nicht spürbar sein werden. Allerdings wäre der von einem DTV von ca. 25.000 durchschnittene und wirklich geplagte Ortsteil Gallinchen Gewinner eines realisierten 3. BA. Aus Umweltsicht wäre damit aber ein enormer Eingriff in die Spreeaue südlich Cottbus (NSG und LSG) verbunden, die seit Jahrzehnten eine hervorragende Biotopausstattung hat und eine beliebte ruhige (Rad-)Wanderlandschaft darstellt.

Darüber hinaus ist Klein Oßnig (B169) wie Neupetershain-Nord und Allmosen vom starken LKW-Transitverkehr betroffen. Auch hier wäre allerdings mit großräumiger Landschaftsdegradierung bei Realisierung einer OU zu rechnen.

OU Lübben

Siehe Anlage 4: Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zum Projekt B 87 OU Lübben, die vollumfänglich Bestandteil dieser Stellungnahme ist und die sich die o.g. Verbände zu Eigen machen.

OU Herzberg

Siehe Anlage 5, Stellungnahme der o.g. Naturschutzverbände zum Raumordnungsverfahren vom 27. Juni 1995.

Projektlisten Schienen

ABS Berlin – Dresden (1. u. 2. Baustufe)

Hier wird im Bundesverkehrswegeplan keine Dringlichkeit angegeben. Es finden sich auch keine Angaben zu Fertigstellungsterminen für einzelne Bauabschnitte. Es besteht eine hohe Dringlichkeit. Der Ausbau der Strecke sollte dann zu kürzeren Takten führen, um mehr Menschen zu bewegen, vom Auto auf die Schiene umzusteigen. Der Erhalt der Bahnhöfe und Haltepunkte muss gewährleistet sein.

In den vordringlichen Bedarf des Bundes ist endlich der Ausbau der Eisenbahnstrecke von **Berlin nach Stettin** aufgenommen worden. Hier gab es in früheren Jahren bereits gut funktionierende Streckenanbindungen. Derzeit ist Stettin in jedem Fall schneller mit dem PKW als mit der Bahn zu erreichen. Das zeitverzögernde Umsteigen in Angermünde und die Weiterfahrt mit einem Bummelzug widerspricht der wachsenden Bedeutung von Stettin als Handels- und Ostseemetropole.

Für eine notwendige Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene wäre ein Ausbau der Eisenbahnstrecke von **Hamburg-Neustadt-Löwenberg-Templin-Prenzlau** notwendig. Von Prenzlau muss ein Ausbau der Bahnverbindung nach Stettin erfolgen. Für beide hier genannten Vorhaben wäre eine enge Zusammenarbeit mit unseren polnischen Nachbarn zu begrüßen.

Für den Raum Berlin wäre eine nördliche Güterverkehrsumfahrung von Oranienburg über Schmachtenhagen nach Bernau begrüßenswert.

Seit der Wiedervereinigung wächst Berlin. Der Schienenverkehr muss mitwachsen und darf das Umland von Berlin nicht abschneiden, sondern muss dieses enger an die Metropole anbinden. Wichtige aufzunehmende Vorhaben wären die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecken nach Velten und Rangsdorf und der Wiederaufbau der Stammbahn von Steglitz nach Stahnsdorf.

Unstrittig und von hoher infrastruktureller Bedeutung für den Raum Cottbus ist daneben der zweigleisige Ausbau der elektrifizierten Strecke Cottbus-Lübbenau.

Projektliste Wasserstraßen

Der als vordringlicher Bedarf eingestufte Ausbau des Oder-Havelkanals wird selbst im Bundesverkehrswegeplan als unterste Bedarfskategorie im Kartenteil dargestellt. Die Eröffnung eines Planfeststellungsverfahrens wurde bereits vor Jahren im Vorfeld abgebrochen. Ein wirklich vordringlicher wirtschaftlicher Bedarf existiert nach wie vor nicht, der Schiffsverkehr ist rückläufig. Daran ändert auch das seit Jahren laufende Vorhaben Neubau des Schiffshebewerkes in Niederfinow wenig. An einigen Stellen könnten Ausweichbuchten zur Engpassbeseitigung angelegt werden, um ggf. künftig wieder wachsenden Verkehr zu bewältigen. Ein kompletter Ausbau, einschließlich einer Vertiefung und Verbreiterung, wird abgelehnt.

Havel-Oder-Wasserstraße inklusive (HOW) insbesondere Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße (HFW)

Der Ausbau der Friedrichsthaler-Hohensaatener Wasserstraße wird mit dem Verweis auf die parallel dazu verlaufende Planung des Oderausbaus durch Polen abgelehnt. Hier sind die Verkehrsprojekte mit dem Nachbarland abzustimmen und zu koordinieren. Doppelplanungen sind zu vermeiden.

Positiv zu bewerten ist, dass die Projekte

- W 34 (Ausbau Querschnittsprofil der HFW für eine Abladetiefe von 3,20 m) und
- W 35 (Verbesserung der Brückendurchfahrtshöhe an der HoFriWa auf 5,25 m)

nicht mehr im Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt sind.

Ebenfalls positiv sehen wir der Netzkategorisierung die Einstufung der HOW inklusive HFW in „Kategorie C“ und der Oder (von Ratzdorf bis nach Mescherin) sowie der Schwedter Querfahrt in „außerhalb Kernnetz“. Beruhend auf unseren Informationen durch Herrn Aster (Abteilung Umwelt, Technik, Wassertourismus in der GDWS Bonn) bedeuten diese Kategorien „Bestandserhaltung, keine Ausbaumaßnahmen“.

Das mit vordringlichem Bedarf eingestufte Projekt W 37 (Ausbau der Havel-Oder-Wasserstraße) möchten wir aufgrund der als hohen Umwelt- u. Naturschutzfachlichen Beurteilung kritisch würdigen, denn das Projektdossier (<http://bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w37/w37.html> - Zugriff am 29.04.2016) sieht als Ausbauparameter den Ausbau der Strecke für das 2,80 m abgeladene Großmotor-güterschiff (GMS) mit Begegnungseinschränkungen vor. Laut Umweltbeitrag Teil 2 betrifft dies auch die HFW (HOW von km 93,00 bis km 134,96) und erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Unteres Odertal“ werden als wahrscheinlich eingeschätzt.

Wir teilen diese Bedenken uneingeschränkt, denn von dem Projekt betroffen ist die gesamte HFW, die durch die Kernzone des Nationalparks Unteres Odertal führt und an die Wildnisschule Teerofenbrücke angrenzt. Der Nationalpark Unteres Odertal und die damit verbundenen Natura

2000-Gebiete „Unteres Odertal“ (FFH-Gebiet DE2951302 und EU-Vogelschutzgebiet DE2951401) bilden Deutschlands einzigen Flussnationalpark. Eine Verbreiterung der HFW und eine damit eiergehende Verkleinerung der ökologisch höchst wertvollen Bestandteile der Kernzone sind für uns nicht nachvollziehbar. Eine HFW, die für GMS ertüchtigt wird und nur dort einen Einbahnstraßenverkehr vorsieht, wo die Wasserstraße durch den Nationalpark und nicht am Rande entlang führt, dürfte jedoch – abhängig von der geplanten konkreten Umsetzung – für uns akzeptabel sein.

Aufnahme des Bauvorhabens „Vorgezogener Ersatz der Schleuse Kleinmachnow“

Die unter Projektnummer W 39 aufgeführte Maßnahme „Vorgezogener Ersatz der Schleuse Kleinmachnow am Teltowkanal“ wurde bereits im Rahmen der Erstellung des letzten Wegeplanes gestrichen. Das diese Maßnahme nun wieder aufgeführt wird, ist unverständlich. Unter Projektnummer W39 ist der vorgezogene Ersatz der Schleuse Kleinmachnow in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen worden. Der vorgezogene Ersatzneubau einer 130m Schleuse wird mit einem Investitionsvolumen von EUR 74,4 veranschlagt.

Im Projektinformationssystem (PRINS) des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) finden sich die folgenden Angaben zu dem Projekt:¹ Für das Projekt ist ein Nutzenkostenverhältnis von 0,9 angegeben, es fällt in die Netzkategorie C und unter den „weiteren Bedarf“². **Ein dringend anstehender Erhaltungs-/Ersatzinvestitionsanteil wird nicht identifiziert. Aufgrund der fehlenden Rentabilität (NKV < 1) wird das Projekt nicht in der Laufzeit des BVWP realisiert; eine spätere Bedarfsüberprüfung bleibt möglich.**

Die maximale Verkehrsbelastung des betroffenen Streckenabschnitts wird in der Projektbewertung für das Jahr 2030 mit 1,4 Mio. t p.a. angegeben. Die Kleinmachnower Schleuse ist für ein Gütertransportvolumen von ca. 9 Mio t p.a. ausgelegt und wäre – bei einem derzeitigen Verkehrsaufkommen von unter 1 Mio t p.a. - auch mit den für 2030 prognostizierten Transportvolumina nur zu einem geringen Teil (ca. 15%) ausgelastet. Bei der gegebenen Kapazität der Schleuse stellt sich ein Ersatzausbau somit als völlig überflüssig dar. Die Kleinmachnower Schleuse ist zudem eine der flexibelsten Schleusenanlagen Brandenburgs mit drei parallelen Schleusenkammern, von denen derzeit nur zwei genutzt werden. Für das Schleusen der auf dem Teltowkanal zugelassenen Schubverbände (bis zu 95m Länge) können gleichzeitig die Mittel- und Nordkammer genutzt werden. Dadurch ergibt sich ein erheblicher Zeitvorteil sogar gegenüber größeren Schleusen.

Bei dem beabsichtigten Schleusenausbau auf 130m Länge wären zudem massive Eingriffe in die teils streng geschützte Uferlandschaft von Teltowkanal und Machnower See zu erwarten. Das wertvolle Naherholungsgebiet am Machnower See würde erheblich beeinträchtigt.

Das Vorhaben wird daher von unserer Bürgerinitiative sowohl aus Gründen der Wirtschaftlichkeit als auch des Natur- und Landschaftsschutzes strikt abgelehnt.

Die Umweltverbände nehmen deshalb die Aufnahme des Bauvorhabens in den BVWP 2030 sehr kritisch zur Kenntnis. Wir begrüßen dabei, dass dem Vorhaben in der Projekteinschätzung des BMVI ein fehlender Bedarf und eine mangelnde Rentabilität bescheinigt wird und keine Realisierung in der Laufzeit des BVWP bis zum Jahr 2030 angestrebt wird.

¹ Siehe <http://www.bvwp-projekte.de/wasserstrasse/w39/w39.html>.

² Für die neuen Vorhaben gibt es im BVWP 2030 die Dringlichkeitsstufen Vordringlicher Bedarf (VB) mit Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E) sowie Weiterer Bedarf (WB) mit Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Mit freundlichen Grüßen

Norbert Wilke

Anlagen:

- 1 Stellungnahme des Naturschutzbundes (NABU) zur BAB 14
- 2 Stellungnahme des BUND zur BAB 14
- 3 Stellungnahme des Arbeitskreises „Lebendiges Fürstenberg“ zum Entwurf des BVWP 2030 für die Ortsumfahrung Fürstenberg (Teilprojekt B96-G10-BB-T3-BB) verweisen.
- 4 Stellungnahme zum BVWP-Entwurf 2030 zum Projekt B 87 OU Lübben
- 5 OU Herzberg Stellungnahme der o.g. Naturschutzverbände zum Raumordnungsverfahren vom 27. Juni 1995.