

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 3543
des Abgeordneten Danny Eichelbaum
CDU-Fraktion
Landtagsdrucksache 5/8927

Wortlaut der Kleinen Anfrage 3543 vom 23.04.2014:

Nichtanmeldung der B 246, Ortsumfahrung Trebbin für den Bundesverkehrswegeplan 2015

Für die derzeitige Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2015 hat die Landesregierung die B 246, Ortsumfahrung Trebbin nicht mehr angemeldet. Damit wird ein Ausbau der Straße auf absehbare Zeit nicht erfolgen. Beim Kabinettsbesuch in Luckenwalde im März 2014 hat der Verkehrsminister einen Ausbau als Kreisstraße als Alternative in die Diskussion eingebracht.

Ich frage die Landesregierung:

1. Warum hat die Landesregierung die Maßnahme B 246, OU Trebbin nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?
2. Befürwortet die Landesregierung auch nach dem Beschluss des Kreistages Teltow-Fläming und dem Schreiben der Landrätin an die Bundesregierung die Nichtaufnahme der Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan? Wenn ja, aus welchen Gründen?
3. Sieht die Landesregierung unabhängig von der Nichtanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan einen prinzipiellen Bedarf für den Ausbau der B 246, OU Trebbin?
4. Mit welchen Kosten ist der Ausbau der Maßnahme B 246, OU Trebbin verbunden (Planung und Bau)?
5. In welchem Planungsstadium befindet sich die Maßnahme und wie viele Mittel wurden bis heute für die Planung eingesetzt?
6. Inwiefern wäre eine Förderung des Ausbaus der Maßnahme als Kreisstraße in den kommenden Jahren von Landesseite aus finanziell abgesichert? Welcher Anteil von den Gesamtkosten (Planung und Bau) würde vom Land gefördert werden?

Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Warum hat die Landesregierung die Maßnahme B 246, OU Trebbin nicht für den Bundesverkehrswegeplan angemeldet?

Zu Frage 1:

In Vorbereitung der Anmeldung von Vorhaben für den künftigen BVWP 2015 hat die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg alle Ortsdurchfahrten (OD) im Bundesstraßennetz auf mögliche Schwachstellen untersucht, darunter auch alle im geltenden Bedarfsplan enthaltenen Vorhaben.

Für die OD Trebbin konnte dabei u.a. aufgrund der geringen Verkehrsbelastung keine signifikante Schwachstelle ermittelt werden. Die B 246 weist zwischen der L 73 und Trebbin-Löwendorf durchschnittlich nur ein relativ niedriges und für Bundesstraßen deutlich unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.100 Kfz/Werhtag auf (Straßenverkehrszählung 2010). Für das Jahr 2025 sind nach der geltenden Prognose max. 3.000 - 4.000 Kfz/Werhtag prognostiziert, die aktuellen globalen Entwicklungsannahmen des Bundes für die zurzeit in Arbeit befindliche Verkehrsprognose 2030 zeigen jedoch, dass eine Verkehrszunahme in dieser Größenordnung außerhalb des Autobahnnetzes nicht mehr zu erwarten ist.

Der Bau einer OU Trebbin ist damit verkehrlich nicht mehr zu begründen.

Frage 2:

Befürwortet die Landesregierung auch nach dem Beschluss des Kreistages Teltow-Fläming und dem Schreiben der Landrätin an die Bundesregierung die Nichtaufnahme der Maßnahme in den Bundesverkehrswegeplan? Wenn ja, aus welchen Gründen?

Zu Frage 2:

Ja, mit dem Bau der OU Trebbin im Zuge der B 101 ist eine deutliche Entlastung der OD erreicht worden. Die B 246 ist aufgrund ihres vorhandenen und geplanten Ausbauzustandes grundsätzlich geeignet, die heutigen und zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastungen der B 246 aufzunehmen und in für eine Bundesstraße zumutbarer Qualität ortsverträglich abzuwickeln.

Frage 3:

Sieht die Landesregierung unabhängig von der Nichtanmeldung für den Bundesverkehrswegeplan einen prinzipiellen Bedarf für den Ausbau der B 246, OU Trebbin?

Zu Frage 3:

Nein, auch wenn das Anliegen aus kommunaler Sicht grundsätzlich nachvollziehbar scheint, so ist der Bedarf aus den in den Antworten zu Frage 1 und 2 dargelegten verkehrlichen Gründen nicht zu begründen.

Frage 4:

Mit welchen Kosten ist der Ausbau der Maßnahme B 246, OU Trebbin verbunden (Planung und Bau)?

Zu Frage 4:

Die Kostenermittlung Stand 2007 weist für die Vorzugsvariante Kosten in Höhe von 3,2 Mio. € aus, hochgerechnet auf den Kostenstand 2014 sind das ca. **3,7 Mio. €**. Für Planungskosten sind entsprechend ca. **450 T €** anzusetzen.

Frage 5:

In welchem Planungsstadium befindet sich die Maßnahme als Kreisstraße und wie viele Mittel wurden bis heute für die Planung eingesetzt?

Frage 6:

Inwiefern wäre eine Förderung des Ausbaus der Maßnahme als Kreisstraße in den kommenden Jahren von Landesseite aus finanziell abgesichert? Welcher Anteil von den Gesamtkosten (Planung und Bau) würde vom Land gefördert werden?

Zu Frage 5 und 6:

Eine Planung als Kreisstraße liegt dem MIL nicht vor, zuständig dafür wäre der Kreis selbst.

Die Planung befindet sich im Stadium der Vorplanung als Bundesstraße. Im Jahr 2007 wurde die Überarbeitung der aus dem Jahr 2003 vorliegenden Linienbestätigungsunterlagen begonnen. Die Bearbeitung wurde eingestellt, da eine zeitnahe Realisierung nicht in Aussicht gestellt werden konnte. Bisher sind 89 T € an Planungsmitteln ausgegeben worden, davon 34 T € für Verkehrsanlagen und 55 T € für Umweltteil.

Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg können verkehrswichtige Straßen in kommunaler Straßenbaulast unter Beachtung der Förderkriterien der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg -Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg) vom 14. Juni 2011 (ABl. S. 1559) in der Fassung der ersten Änderung vom 27. Mai 2013 (ABl. S. 1761) – im Folgenden: Rili KStB Bbg – aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes grundsätzlich gefördert werden. Zu den Grundsätzen gehört u.a. die rechtmäßige Schaffung des Baurechts für eine solche Straße.