

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 671
des Abgeordneten Lars Günther (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/1707

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt B158 Bad Freienwalde/ Abriss der Stadtbrücke

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

Vorbemerkung des Fragestellers: In Bad Freienwalde soll in Kürze damit begonnen werden, die bestehende Brücke (B158) abzureißen. Als Folge dessen soll der Verkehr durch die Innenstadt des ältesten Kurortes im Land Brandenburg verlegt werden. Das Verkehrsaufkommen wird insbesondere an Wochenenden durch einen äußerst intensiven Polenverkehr (Berlin - Osinow Dolny - Berlin) bestimmt, durch den es in den letzten Jahren regelmäßig zu Rückstaus bis weit ins Stadtgebiet und darüber hinaus kommt. Alle Berechnungen zeigen, dass es durch die Verlegung des Verkehrs in die Innenstadt aufgrund erhöhter Schadstoffemissionen zu einer Verschlechterung der Luftqualität kommt.

Der Rückbau der Brücke wurde bisher immer im Zusammenhang mit dem Bau einer Umgehungsstraße diskutiert (siehe Beschluss der SVV Bad Freienwalde 82/2015 geänderte Fassung). Dadurch sollte eine Erhöhung der Immissionswerte innerorts verhindert werden. Die bisherige Forderung des „Landesfachbeirates“ (ein Gremium des MASGF, heute MSGIV) nach einem Rückbau der Brücke als Voraussetzung für den Erhalt des Prädikats eines staatlich anerkannten Kurortes, wurde entscheidend vor dem Hintergrund der Kopplung beider Maßnahmen aufgestellt. Mittlerweile jedoch gehen alle Verantwortlichen davon aus, dass der Bau der Umgehungsstraße nicht oder erst in Jahrzehnten erfolgt.

Vorbemerkung zur Beantwortung der Kleinen Anfrage durch die Landesregierung: Mit Verwaltungsvereinbarung vom 28.06.2016 haben sich die Stadt Bad Freienwalde, der Landkreis Märkisch-Oderland und die Auftragsverwaltung Brandenburg in Abstimmung mit dem Bund (Straßenbauverwaltung) darüber verständigt, dass die Umgestaltung des Knotenpunktes B 158/ Wriezener Straße durch die Stadt Bad Freienwalde federführend durchgeführt wird. Auch wurde festgelegt, dass die Schaffung von Baurecht durch die Erstellung eines Bebauungsplanes erfolgen soll. Der Abriss der Brücke kann erst nach Vorlage eines rechtskräftigen Bebauungsplanes erfolgen. Gemäß der Vereinbarung beteiligt sich der Bund, vertreten durch die Auftragsverwaltung Brandenburg, in Höhe der Kosten, die für eine Instandsetzung der Brücke erforderlich wären.

Die Initiative für die Verwaltungsvereinbarung ging von der Stadt Bad Freienwalde aus. Mit dieser Vereinbarung werden die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung der Stadt Bad Freienwalde umgesetzt. Die Stadt Bad Freienwalde hat die Vereinbarung mit der Straßenbauverwaltung in dem Wissen abgeschlossen, dass damit die alleinige Verantwortung zur Erlangung des Baurechts und zur Umsetzung alleine bei der Kommune liegt. Insofern richten sich die Fragen dieser Kleinen Anfrage dem Grunde nach an die Stadt Bad Freienwalde. In diesem Sinne kann hier durch die Landesregierung keine abschließende bzw. umfassende Beantwortung erfolgen.

1. Warum beginnt man mit dem Rückbau der Brücke, ohne das Problem des extrem hohen Verkehrsaufkommens anzugehen?

zu Frage 1: Es ist seit Jahren das Bestreben der Stadt Bad Freienwalde die innerstädtische Verkehrssituation zu verbessern. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund des Status der Stadt als Moorheilbad. Die Landesregierung unterstützt die Stadt hierbei. Mit dem geplanten Abriss der Stadtbrücke, in Verbindung mit der Umgestaltung der Verkehrsanlage, soll die Verkehrssituation nachhaltig verbessert werden. Insofern ist es nicht zutreffend, dass die Stadt Bad Freienwalde den Rückbau der Brücke angeht, ohne das "extrem hohe Verkehrsaufkommen" zu berücksichtigen.

2. Warum soll an dem Junktim Brückenabriss gegen Erhalt des Prädikats durch das MSGIV bei der absehbaren Luftverschlechterung festgehalten werden, die sich daraus ergibt, dass die Brücke abgerissen werden soll, ohne dass es eine Umgehungsstraße gibt?

zu Frage2: Die Anerkennung einer Gemeinde als „Heilbad“ setzt einen entsprechenden Antrag der Kommune an das Gesundheitsministerium voraus und ist der Ausdruck und das Ergebnis eines kommunalen Willensbildungs- und Selbstverwaltungsprozesses.

Die erste Anerkennung von Bad Freienwalde durch das dafür zuständige Gesundheitsministerium erfolgte durch einen Bescheid vom 15.12.2003 mit verschiedenen Auflagen. Eine Auflage betraf auch die B 158, einer Fernverkehrsstraße, die die Stadt als Brückenkonstruktion durchquert, und die den „Rückbau der das Stadtbild störenden Brücke“ zum Ziel hatte. An dieser Auflage wurde im Änderungsbescheid vom 24.05.2016 festgehalten und diese nochmals bekräftigt, so dass die Stadt Bad Freienwalde die in ihrem Zuständigkeits- und Verantwortungsbereich liegenden und „alle sonstigen zumutbaren Maßnahmen zu ergreifen oder zu erdulden (hat), damit der Rückbau der Stadtbrücke B 158 nicht aus Gründen verzögert wird, die die Stadt Bad Freienwalde zu vertreten hat.“

3. Wie wird für Bad Freienwalde (Oder) verhindert, das Prädikat anerkannter Kurort eben genau wegen dieser Verschlechterung der Luftwerte durch die geplanten Maßnahmen zu verlieren?

zu Frage 3: Entsprechende Maßnahmen obliegen der kommunalen Selbstverwaltung.

4. Bislang gibt es nur Durchschnittswerte über das Verkehrsaufkommen (Zählstelle Hohenwutzen, 2018: 11.535 Kfz). Es gibt aber keine Werte, bei denen zwischen dem Tages- und dem Nachtverkehr sowie zwischen dem Alltagsverkehr und dem Polenverkehr (Sa./So.) differenziert wird. Gerade der Polenverkehr führt aufgrund von extremen Verkehrsdichten zu Rückstaus. Warum werden nicht die realen Wochenendwerte, inkl. des freitäglichen Pendlerverkehrs mit der maximalen Verkehrsdichte zur Grundlage von Luftgutachten genommen?

zu Frage 4: Die Fragestellung ist Teil des Bebauungsplanverfahrens. Der Landesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

5. Die letzten Immissionsmessungen wurden vom DWD im Dezember 2013 durchgeführt. Man verlässt sich scheinbar nur auf Werte, die anhand von Modellen nach dem MIKSAM-Modellierungsprogramm und allein aufgrund von Annahmen, Prämissen, Formeln usw. errechnet werden. Warum werden vor einem Abriss der Brücke nicht die realen Werte vor Ort durch Messungen ermittelt?
6. Warum wurden bei den Modellrechnungen von 2017-2020 („Hoffman Leichter Ingenieurgesellschaft mbH“) nur die Grenzwerte nach der 39. BImSchV berücksichtigt (PM10 mit 40 Mikrog./m³, PM2,5 mit 25 Mikrog. und NO₂ mit 40 Mikrog./m³) und nicht die für Kurorte zutreffenden (Vorsorgewerte), bei denen die Grenzwerte des BImSchV nur zu 80% ausgeschöpft werden dürfen (siehe Broschüre des DWD: „Feinstaubmessungen in Kurorten“ von 12/2015)?
7. Warum nimmt man die Überschreitungen durch die beabsichtigte Trassenführung durch die Innenstadt des Kurorts (Grenzwerte beim Lärmschutz 70 dB tags/60 dB nachts und bei Stickstoffdioxid 34 Mikrogramm pro Kubikmeter als Langzeitrichtwert für Kurorte im Verkehrszentrum) bei der Verabschiedung des Entwurfs für den Bebauungsplan zur B 158 „Stadtbrücke Bad Freienwalde“ billigend in Kauf?
8. Wie soll sichergestellt werden, dass die Verlegung des Durchgangsverkehrs (speziell bei zukünftig erhöhtem Schwerlastverkehr und des sogenannten Polenverkehrs) um etwa 3m tiefer als bisher auf das Niveau der Umgebung sich nicht negativ auf Lärmbelastung und Luftverschmutzung auswirkt?
9. Wie soll sichergestellt werden, dass es trotz der dann 6 zusätzlich neu zu errichtenden Querungshilfen und der vorhandenen Ampelanlage auf der angedachten Trasse (von der Einmündung Schlossparkambulanz bis zur Kreuzung Altornow) und der neuen Tempo-30-Zone nicht zu einer Verlangsamung bzw. Stauung des Durchgangsverkehrs direkt in der Innenstadt kommt?

zu den Fragen 5 - 9: Die Fragen 5 bis 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs zusammen beantwortet. Die Fragestellungen zum Immissionsschutz sind, wie auch die Frage 4, Teil des Bebauungsplanverfahrens. Der Landesregierung liegen hierzu keine Kenntnisse vor.

10. Ist es angesichts der Entwicklung steigender Bevölkerungszahlen für Bad Freienwalde und seine Ortsteile (entgegen der Behauptung, die Einwohnerzahl in Bad Freienwalde würde abnehmen wie aus dem Entwurf des Bebauungsplanes Kreisverkehr/Brückenabriss auf Seite 30 zu entnehmen ist), für die Kurstadt sinnvoll, den Verkehr durch solch einen erheblichen baulichen Eingriff einerseits direkt durch den Ort zu leiten und andererseits auch noch zu verlangsamen?

zu Frage 10: Es ist gerade Sinn und Zweck des Bebauungsplanes, die sich ändernden Rahmenbedingungen und unterschiedlichen Interessen abzuwägen. Dies gilt auch für die zukünftige Abwicklung des Verkehrs. Es steht allen Betroffenen offen, entsprechende Einwendungen im Rahmen der öffentlichen Auslegung zu formulieren. Die Landesregierung hat keine Zweifel, dass dies auch im vorliegenden Fall geschieht.

11. Führt das Wachstum, insbesondere im Zusammenhang mit den teils beachtlichen finanziellen Vorteilen jenseits der polnischen Grenze und des Wachstums auch im Großraum Berlin, nicht seit längerem zu einer kontinuierlichen Verstärkung des sogenannten Polenverkehrs?

zu Frage 11: Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, wie von der Stadt Bad Freienwalde angestrebt, hat nach Auffassung der Landesregierung keinen unmittelbaren Einfluss auf den Grenzverkehr nach Polen.

12. Da der fließende Verkehr auf der Bundesstraße Vorrang hat: Wie soll sichergestellt werden, dass Fußgänger, Fahrradfahrer usw. ohne die jetzige Möglichkeit der Unterquerung der Bundesstraße B158 und dann einzig mittels der Benutzung der sogenannten Querungshilfen ohne lange Wartezeiten und gefahrlos die Bundesstraße überqueren können?

zu Frage 12: Die Ortsdurchfahrt muss so gestaltet werden, dass die Belange aller Verkehrsteilnehmer berücksichtigt werden. Auch hierfür muss der Bebauungsplan die rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen schaffen.

13. Wie wird sichergestellt, dass die Schüler der Förderschule „Albert Schweizer“ ohne die jetzige Möglichkeit der Ampelregelung sicher und ohne eigene und die Gefährdung des Straßenverkehrs die Bundesstraße queren?

zu Frage 13: Siehe Beantwortung Frage 12.

14. Werden auch alle Buslinien des Mittelzentrums Bad Freienwalde, der stetig zunehmende Fahrradverkehr (auf der Fahrbahn) und der innerstädtische Individualverkehr dann und nur durch den Kreisverkehr geführt?
15. Wie wird die Gefährdung schwächerer Verkehrsteilnehmer, die Staugefahr und eine mit dieser Zentrierung einhergehende Erhöhung der Messwerte unter der Maßgabe der Feststellungen von Frage 13. vermieden?

zu den Fragen 14 und 15: Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Auch zu diesen Fragen gilt es, eine umfassende Abwägung erfolgt im Rahmen des B-Plan-Verfahrens.