

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 888
des Abgeordneten Lars Günther (AfD-Fraktion)
Drucksache 7/2272

Neugestaltung der Ortsdurchfahrt B158 Bad Freienwalde (Oder) Abriss der Stadtbrücke: Schadstoffrechtliche Fragen an die Landesregierung

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Ich habe zur Kenntnis genommen, dass in der Antwort (7/1870) immer wieder betont wird, dass die meisten Fragen nicht die Landesregierung, sondern die kommunale Selbstverwaltung der Stadt Bad Freienwalde im Allgemeinen und das laufende B-Plan-Verfahren im Speziellen betreffen. Dies ist in vielen Fällen korrekt.

Allerdings hat die Landesregierung über das damalige MASGF und den Landesfachbeirat über viele Jahre eine nicht passive Rolle gespielt. Im Wesentlichen wurde die Anerkennung des Prädikats eines staatlich anerkannten Moorheilbads von drei Forderungen des Ministeriums abhängig gemacht:

- a) Verbesserung der Beherbergungssituation,
- b) Verbesserung der Angebote für Gesundheitstouristen,
- c) Abriss der Brücke.

Die beiden ersten Forderungen sind nie in Zweifel gezogen worden. Allerdings hat die Forderung des Fachbeirats und des MASGF, die bestehende Brücke abzureißen, zu einer Spaltung der Bürgerschaft in dieser Frage geführt, die die Stadt bis heute lähmt.

Wäre die Forderung nach einem Brückenabriss nicht an die Stadt gestellt worden, hätte es niemals einen derartigen Beschluss für einen Brückenabriss gegeben. Für diesen mit knapper Mehrheit gefassten Beschluss haben sehr viele Abgeordnete nur deshalb gestimmt, weil die Entziehung des Prädikats für den Fall zu befürchten war, wenn die Brücke nicht abgerissen werden würde.

In der Antwort der Landesregierung kommt deutlich zum Ausdruck, dass es eine widersprüchliche Argumentation gibt.

In der Antwort zu Frage 2 wird mit Bezug auf die damalige Position des Gesundheitsministeriums einmal der Brückenrückbau aus ästhetischen Gründen gefordert („Rückbau der das Stadtbild störenden Brücke“) und in der Antwort zu Frage 1 wird betont, dass die Landesregierung die Stadt bei dem Bestreben unterstützt, „die innerstädtische Verkehrssituation zu verbessern“. Dieses Argument ist kein ästhetisches, sondern betrifft u.a. die Luftschadstoffbelastung. (Diese Vorbemerkung zur neuen Frage 1.)

Vorbemerkungen zu den folgenden neuen Fragen 2.-4.: Neue Stellungnahmen der von der Stadt Bad Freienwalde im Rahmen des B-Plan-Verfahrens beauftragten Firma „Hoffmann-Leichter Ingenieurgesellschaft GmbH“ zur Luftgüte ergeben, dass die Luftschadstoffgutachten der o.g. Firma belegen, dass sich die Luftqualität in der Stadt Bad Freienwalde verschlechtern würde, wenn der Verkehrsstrom wie geplant umgelenkt werden würde. Allerdings musste Hoffmann-Leichter zu der Frage Stellung nehmen, ob in der Schadstoffanalyse und den entsprechenden Berechnungen von nicht zutreffenden Grenzwerten ausgegangen wurde. In der „2. Immissionsschutzfachlichen Stellungnahme vom 08.10.2020“ räumte die Firma ein, bei den Berechnungen *nicht die „Vorsorgewerte“ für Kurorte zugrunde gelegt* zu haben. Diese liegen nach dem „Deutschen Tourismusverband e.V.“ und dem „Deutschen Heilbäderverband e.V.“ um 20% unterhalb der Grenzwerte für Nicht-Kurorte.

Zudem: Neben den Jahresdurchschnittsgrenzwerten sind für die Luftqualität in unserer Kurstadt auch die sogenannten Kurzzeitgrenzwerte von Bedeutung, genauer gesagt die Häufigkeit von deren Überschreitung. Bislang werden von Hoffmann Leichter diese Zahlen nicht aus faktischen Schwankungen der Luftqualität und des Verkehrs abgeleitet, sondern aus den jahreszeitlichen Durchschnittswerten für Stickstoffdioxid, PM10 und PM2,5. Dabei wird aus rein statistischen Gründen davon ausgegangen, dass die Kurzzeitgrenzwerte (Stundenmittelwerte) weniger als - wie in der 39. BImSchV gefordert - 18 Mal (Stickstoffdioxid) bzw. 35 Mal (PM10) überschritten werden. Dies wird aus mathematisch-statistischen Kurven (Normalverteilung) abgeleitet, die besagen, dass die kritischen Werte dann nicht überschritten werden, wenn im Jahresdurchschnitt weniger als 60 Mikrogramm bzw. 27 Mikrogramm pro Kubikmeter vorliegen.

Diese statistische Sicht ist aus unserer Sicht falsch, da wir aufgrund des Polenverkehrs in der Zeit von Freitag bis Sonntag extreme Verkehrszuwächse haben, die im Jahr 52 Mal auftreten. Diese regelmäßige Verkehrsfluktuation wird durch die Zahlen des Landesamtes für Straßenwesen/Hoppegarten belegt, die sich aufgrund der Messungen der automatischen Verkehrszählstelle Nr. 3538 Hohenwutzen an der B 158 ergeben. In den Stunden des stärksten Polenverkehrs (10 Uhr - 15 Uhr) übertreffen die richtungsbezogenen (nur eine Verkehrsrichtung) KFZ-Verkehrszahlen die Zahl des Jahresdurchschnittswerts von 482 Fahrzeugen (2018) regelmäßig um das Zwei- bis Dreifache.

Die letzte Frage ergibt sich aus den neuen Erkenntnissen im Zuge der Luftschadstoffmessungen und auch daraus, dass zu Beginn der Diskussion über den Brückenabriss immer noch davon ausgegangen wurde, dass es zuerst oder parallel zum Bau einer Umgehungsstraße kommt. Diese Perspektive ist momentan nicht realistisch.

1. Geht es der Landesregierung bei dem geforderten Brückenabriss um eine ästhetische Frage oder um die Gesundheit der Bürger bzw. die Luftgüte im Hinblick auf Gesundheitstouristen?

2. Ist der Landesregierung bekannt, dass sich die Luftqualität in der Stadt aufgrund der Umlenkung des Verkehrsstroms in die Innenstadt und die damit einhergehende Absenkung der Trassenführung erheblich verschlechtert und wie lässt sich dies mit der Forderung nach einem Brückenabriss vereinbaren?
3. Ist der Landesregierung bekannt, dass die Berechnungen von Hoffmann-Leichter belegen, dass in der Innenstadt - wenn die korrekten Vorsorgewerte berücksichtigt werden - der jährliche Durchschnittsgrenzwert z.B. für Stickstoffdioxid (32 Mikrogramm pro Kubikmeter) um 6,1 Mikrogramm überschritten wird?

zu Fragen 1, 2 und 3: Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des engen Sachzusammenhangs zusammenbeantwortet. Die Fragen zur Luftqualität werden bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt. Eine zusätzliche Bewertung durch die Landesregierung erübrigt sich somit. Anhaltspunkte für eine etwaige aktuelle oder zukünftige Überschreitung von in der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen - 39. BIm-SchV geregelten Immissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe liegen für Bad Freienwalde nicht vor.

4. Wäre es für die Landesregierung aufgrund der oben genannten Zahlen und Argumente überlegenswert, die Bürgerschaft in Bad Freienwalde nicht selbst darüber entscheiden zu lassen, ob sie die Brücke abreißen wollen oder nicht, ohne damit zu drohen, aufgrund dieser Entscheidung der Stadt eventuell das Prädikat zu entziehen?

zu Frage 4: 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“.