

Stellungnahme im Rahmen des Konsultationsverfahrens zum Referentenentwurf des Bundesverkehrswegeplanes bis 2030 Projekt B167 /B112-G40-BB-T8-BB, Projektname OU Finowfurt und OU Eberswalde

1. Das Ziel, das durch die B167 neu erreicht werden soll, ist in den Planfeststellungsunterlagen wie folgt definiert: *„Derzeitig verbindet die B 167 Bückwitz im Landkreis Ostprignitz-Ruppin mit Lebus im Landkreis Märkisch Oderland. Sie stellt eine Verbindung für die Kreisstädte Neuruppin, Eberswalde, Seelow und Frankfurt/Oder her. Die B 167 neu ist gemäß Landesentwicklungsplan für den Gesamttraum Berlin-Brandenburg (LEP B-B vom 31.03.2009) als großräumige Straßenverbindung einzuordnen. Sie bildet im grenznahen Raum zu Polen als Ost-West-Achse eine leistungsfähige Straßenverbindung. Der Neubau der OU B 167 trägt dazu bei, die gesetzten Ziele im LEP zu den regionalen Wachstumskernen zu erreichen. Dabei werden vor allem die Engpässe in der großräumigen Verbindung der zentralen Orte beseitigt und zur Stärkung des strukturschwachen Wirtschaftsraumes beitragen.“*

[LS, Niederlassung Ost, Planfeststellung, Kap. 1.1 Planerische Beschreibung, Art und Umfang der Baumaßnahme, 12.08.2011].

Für diese Zielstellung ist jedoch der durchgehende Verkehr auf der bisherigen B167 viel zu gering. Verkehrszählungen aus den Jahren 1995 und 2006 ergaben fast übereinstimmend eine Zahl von *„erheblich weniger als 975 Fahrzeuge am Tag.“*

[Dr. Rainer Schneewolf, KommunalData, Berlin: Planerische Handlungsmöglichkeiten in Klein- und Mittelstädten, nachzulesen in: Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion: Umstieg, Umbau, umso besser; 2. Verkehrskonferenz Ost; Dokumentation des Fachkongresses vom 07.07.2007, S. 60].

Prognosen der Bevölkerungsentwicklung, aber auch der Entwicklung des überregionalen Verkehrs belegen, dass sich an dieser Situation auf lange Sicht nichts Wesentliches ändern wird. Diese geringe Zahl an Fahrzeugen im Durchgangsverkehr rechtfertigt auf keinen Fall den Bau einer Straße für mehr als 80 Mio € als Entlastung für den überregionalen Verkehr!

2. Was Eberswalde und der Ortsteil Finowfurt des Amtes Schorfheide benötigen, ist eine Entlastung der Orte und ihrer Bewohner vom Binnen- sowie Ziel- und Quellverkehr sowie eine bessere Anbindung der Gewerbegebiete an das umgebende Verkehrsnetz, speziell an die BAB11 in Richtung Berlin. Wegen des fast vernachlässigbar kleinen Durchgangsverkehrs ist es völlig klar, dass eine möglichst stadtnahe Entlastung gefunden werden muss. [ebenda, S. 58]

Eine solche Lösung ist seit vielen Jahren bekannt und wurde auch von der Eberswalder Stadtverordnetenversammlung gefordert, nämlich den *“Eberswalder Schwung“*:

„Mit der Schnellstraße, die an den Hauptzielen der Stadt vorbeiführt, ist weder der Stadt noch den raumordnerischen Zielen des Landes gedient. Eine Nordtangente lässt sich weder mit einem gegenwärtigen oder absehbaren Verkehrsbedürfnis und auch nicht mit einer realistischen, auf ein entsprechendes Angebot hin sich einstellenden Nachfrage begründen. Die gegenwärtige wie auch auf absehbare Zeit sich einstellende oder erzeugbare Nachfrage ist so gering, dass sie in keinem Verhältnis zu dem finanziellen, städtebaulichen und landschaftlichen Aufwand einer Nordtangente stände. (...) Wegen der Lage und der Ausbauparameter (Knotenpunktabstände, Anbaufreiheit usw.) der Nordtangente wäre eine zweite Erschließungsstraße notwendig, um den Verkehr an die Standortquellen und –ziele heranzuführen. Dazu bietet der ‚Schwung‘ eine bessere und weitaus billigere Lösung.

Zugleich würde er auch eine beträchtliche Verbesserung für den Durchgangsverkehr bedeuten.“ [Antrag auf Erweiterung des Untersuchungsraumes zur Ortsumgehung Finowfurt, Eberswalde und Hohenfinow im Zuge der Bundesstraße B 167 und Einbeziehung des Eberswalder Schwungs als zusätzlich zu prüfende Variante, Amt für Stadtentwicklung Eberswalde, 30.04.1997].

Diese Lösung wird jedoch seit Jahrzehnten vom Land Brandenburg und seinem Landesbetrieb Straßenwesen blockiert! Die im PRINS, Kapitel 9.10 behauptete hohe städtebauliche Bedeutung ist schlicht falsch. Mit der Nordvariante der B167 neu wird keines der städtebaulichen und verkehrlichen Probleme der Stadt gelöst. Es werden nur immense Steuergelder verschwendet und echte Lösungen für Eberswalde auf Jahrzehnte verhindert. Die durch die B167n versprochenen Entlastungen für Finow und Finowfurt werden sich ebenfalls als Illusion herausstellen, da sowohl Kunden- als auch der Lieferverkehr für das Finowfurter Fachmarktzentrum zwangsläufig eine der Ortschaften durchfahren muss.

3. Die im Kapitel 9.2 genannte Verkürzung der Reisezeit ergibt sich zwischen der Anschlussstelle der B167n bei Hohenfinow und der Anschlussstelle der B167n an der BAB 11 (20,8 km) bei durchschnittlich 80 km/h im Vergleich mit der Strecke entlang der B167 durch Eberswalde bis zur Anschlussstelle Finowfurt an der BAB 11 (18 km), wenn letztere mit durchschnittlich 30 km/h befahren wird. Selbst wenn man diese Durchschnittsgeschwindigkeiten als realistisch ansieht, kann man sie nicht der Berechnung der durchschnittlichen Zeiteinsparung zugrunde legen, denn diese Relation wird, wie die Verkehrszählungen ergeben haben, nur von einem sehr geringen Anteil der durch Eberswalde fahrenden Fahrzeuge genutzt. Viel häufiger ist es, dass Eberswalder zur Autobahn möchten. Für diese ergibt sich eine Zeiteinsparung von etwa 5,75 Minuten!

Die einzigen Fahrzeuge, die möglicherweise eine Zeiteinsparung von 20 Minuten erzielen, sind diejenigen, die aus Hohenfinow bis zur Autobahn fahren und das ist ein Bruchteil der Gesamtbelegung. Alle übrigen Relationen können nicht von einer Zeiteinsparung profitieren! Ausgehend von dieser Feststellung, dass die Zeiteinsparung durch die B167n nicht 20 Minuten, sondern bestenfalls 5,75 Minuten betragen wird, muss auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis neu berechnet werden. Da die Berechnungen in den Kapiteln 9.6 und 9.7 nur sehr schwer nachzuvollziehen sind, muss davon ausgegangen werden, dass sich der Nutzen aus der Verkürzung der Reisezeit proportional verringert. Weiterhin ergibt sich die Verkürzung der Reisezeit von 5,75 Minuten nicht für alle 8.000 Fahrzeuge, sondern im Höchstfall für die Hälfte der PKW, also 44% aller Fahrzeuge. Bei Überprüfung der Zahlenwerte im Kapitel 9.6 fällt auf, dass sämtliche Zahlen mindestens um den Faktor 2 zu groß angegeben wurden: Rechnet man beispielsweise bei 8.000 Fahrzeugen/Tag, davon 88% PKW, mit 20 Minuten Zeiteinsparung und 365 Tagen im Jahr, dann ergibt sich eine Gesamtzeiteinsparung von höchstens 0,856 Mio PKW-h/a anstatt von 2,19 Mio PKW-h/a. Die prognostizierte Zeiteinsparung ist um den Faktor 2,5 zu hoch ermittelt und damit auch der daraus erzielte Nutzen! Bei den übrigen Zeiteinsparungen ergeben sich ebenfalls Fehler zwischen Faktor 2 und 2,5. **Führt man die Berechnung des NKV nun erneut mit den nur auf die Hälfte reduzierten Nutzenswerten durch, dann ergibt sich ein NKV von 1,74 statt 10,0!**

4. Mit der vorliegenden Planung der B167 neu werden wesentliche Prinzipien des Schutzes der Umwelt verletzt. So werden durch den Neubau mehr als 18 ha Boden zu 100% versiegelt. Weiterhin führt die Trasse der geplanten B167n in Höhe Clara-Zetkin-Siedlung auf einer Länge von 1,8 km und in Tornow auf einer Länge von 0,7 km durch ein

Trinkwasserschutzgebiet der Zone IIIA. Die Aussage des Entwurfes BVWP2030 / Umweltbeitrag Teil2 / Nr. 2.7 ist **definitiv falsch**.

Die geplante Trasse der B167n führt 3 km vom Autobahnanschluss bis zur Brücke HOW sowie 2 km in Höhe Ostende, Sommerfelde, Tornow durch das LSG Schorfheide. 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.“*

5. Zerstörung von Erholungsgebieten: Durch die Ortsumgehung wird ein großer Teil der Erholungsgebiete im Nahbereich von Eberswalde und Finowfurt zerstört. Dazu gehören der Campingplatz am Üdersee, die Naherholungsgebiete Besters Fließ, Kiesschütte, Conradshöhe, Barschgrube und das neu entstandene Naherholungsgebiet am Altarm des Oder-Havel-Kanals, das durch die B167 neu vom Stadtteil Nordend getrennt wird.

Besonders für den Zeltplatz Üdersee führt die B167neu zwangsläufig zur Zerstörung, da sie unmittelbar über sein Gelände führt und einen wesentlichen Teil abschneidet. Zwischen dem Rest des Zeltplatzes und der Straße soll eine 3 m hohe Lärmschutzmauer errichtet werden. Sie wird den Charakter des Platzes erheblich stören. Besonders während der etwa zwei Jahre dauernden Bauphase ist eine Nutzung des Zeltplatzes völlig unmöglich. Dies führt zwangsläufig zur Zerstörung der Existenz des damit verbundenen Gewerbebetriebes und damit zum dauerhaften Verschwinden dieses auch für die Berliner Bevölkerung wichtigen Naherholungsgebietes. Die Anzahl der Erholungssuchenden ist in den Sommermonaten beträchtlich. Diese enorme Kaufkraft, insbesondere für Real, Roller, OBI und diverse Einzelhändler geht verloren. Die Überalterung der Bevölkerung in Eberswalde (ca. 50% der Einwohner über 50 Jahre) erfordert im Nahbereich Erholungsräume, die durch die Ortsumgehung B 167 neu vernichtet werden.

6. Gibt es in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren B 167 neu, 1. BA einen möglichen **Planungsfehler**. Laut Plan verläuft die B 167 neu unterhalb der Autobahnbrücke der BAB 11 über die HOW. Nach eigenen Messungen ist der dafür zur Verfügung stehende Platz geringer, als für die zweispurige Straße erforderlich wäre. Aus den oben genannten Gründen sind wir der Auffassung, dass die Realisierung der B167neu als Nordtangente schwere Schäden für die Stadt Eberswalde und die Gemeinde Finowfurt verursachen und dabei keinen adäquaten Nutzen erbringen würde. Daneben wäre sie eine enorme Verschwendung von Steuergeld. Stattdessen sollte endlich mit einer bedarfsgerechten Planung und Realisierung des seit Jahrzehnten auch von der Stadt Eberswalde favorisierten „Eberswalder Schwungs“ begonnen werden.