

Trassenänderungen von Landesstraßen“ ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist. Da es sich bei der B 112 um eine Straße in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland handelt, kommt der Landesplanungsvertrag hier nicht zur Anwendung.

Dem entsprechend wurde zwischen dem Landesbetrieb für Straßenwesen und der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (GL 6) der Verzicht auf ein Raumordnungsverfahren vereinbart und von der GL 6 mit Schreiben vom 14.10.2009 bestätigt.

## **2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen**

Die vorhandene B 112 verfügt über einen Regelquerschnitt RQ 11, ist angebaut und durchläuft die Ortslagen Taubendorf und Grießen. Sie übernimmt damit neben der großräumigen Verbindungsfunktion auch die Funktion der Erschließung und des Aufenthaltes (im Bereich der Ortslagen).

In Anbetracht der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung (2.332 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 247 Kfz/24h im Jahr 2005) ist der vorhandene Ausbaustandard bedarfsgerecht. Das Erfordernis für das Bauvorhaben resultiert allein aus der bergbaulichen Inanspruchnahme der vorhandenen Bundesstraße.

## **2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele**

Die Gewinnung und Nutzung einheimischer Rohstoffe und Energieträger soll gemäß des Landesentwicklungsplans Berlin-Brandenburg (LEP B-B) als wichtiges wirtschaftliches Entwicklungsziel räumlich gesichert werden. Dies geschieht mit dem vorliegenden Braunkohleplan für den Tagebau Jänschwalde. Eine unmittelbare Folge dessen ist die Verlegung der B 112.

## **2.4 Beschreibung der untersuchten Vorhabensalternativen**

Im Zusammenhang mit der Linienfindung wurde der genaue Trassenverlauf insbesondere in der Neißeaue vertiefend betrachtet (siehe Anlage 1).

Die Abbaugrenze des bestehenden Tagebaus Jänschwalde verläuft unmittelbar südlich der Siedlungsgrenze von Taubendorf und unmittelbar westlich bzw. nördlich der Bebauung von Grießen. Zwischen den Ortslagen liegt östlich hinter der Tagebaugrenze die Abbruchkante der Grießener Heide zur Neißeaue mit einem Höhenunterschied von bis zu 40 m. Am Fuße dieses Geländesprungs befindet sich die Trasse der ehemaligen Bahnstrecke Guben – Forst (abschnittsweise bereits zurückgebaut) und daran anschließend die Neißeaue, welche östlich von der Neiße und der Grenze zur Republik Polen begrenzt wird.

Im Übergangsbereich zwischen der bewaldeten Hangkante der Grießener Heide und der Neißeaue wurde durch die Vattenfall AG die rund 70 m tiefe Dichtwand für die Wasserhaltung des Tagebaus einschließlich der dazugehörigen Pegel und Messeinrichtungen errichtet. Eine punktuelle Querung der Dichtwand ist aus Sicht des Bergbaubetreibers möglich, eine vollständige Überbauung ist aber zu vermeiden.

Im Ergebnis der bergbaulichen Aktivitäten erfolgen eine teilweise starke Überprägung der bestehenden Landschaft und eine nachhaltige Beeinträchtigung der bestehenden Wasser- bzw. Grundwasserverhältnisse. Es war bei den betrachteten Lösungen zu beachten, dass seitens der Vattenfall nachbergbaulich die ursprünglichen Verhältnisse annähernd wieder hergestellt werden.

Dies findet insbesondere in der Wiederbespannung des Eilenzfließes, der Inbetriebnahme ehemaliger Gräben und in der Geländeprofilierung im Baubereich der Dichtwand seinen Ausdruck.

Als verkehrliche Randbedingungen waren im Wesentlichen die Anbindung der Ortslage Taubendorf, eine perspektivisch mögliche Unterbrechungen der B 97, die Flächenerschließung, die Führung des Radverkehrs und die Ortseingangssituation in Grießen zu beachten.

Um die Belange der sowohl von Straßen- wie Bergbau betroffenen Ortslagen Taubendorf und Grießen angemessen zu berücksichtigen, wurden seitens der Vattenfall AG und des Landesbetriebs für Straßenwesen bereits im Vorfeld der Planungen intensive Abstimmungen mit den Arbeitskreisen „Kohle“ beider Ortschaften geführt.

Auf Grund des westlich gelegenen Tagebaus und der vorgenannten Abbruchkante kamen als Untersuchungsraum für die neue Linienführung der B 112 nur der Bereich der ehemaligen Bahnstrecke sowie die sich unmittelbar östlich anschließenden Flächen in Betracht.

In diesem Raum wurden insgesamt vier Detaillösungen vertiefend untersucht, welche im Weiteren ausführlich dargestellt sind.

#### Variante 1 – Vorzugslösung

Diese Variante entspricht der zur Planfeststellung beantragten Linienführung.

#### Variante 2

Diese Lösung verfolgte den naheliegenden Ansatz, für die zu verlegende Bundesstraße, die Linienführung der ehemaligen Bahnstrecke Guben – Forst zu nutzen. Im Abschnitt Grießen bzw. Griebener Heide ist die Trasse weitestgehend mit Variante 1 identisch. Auch im Raum Taubendorf sind die Parameter der geplanten Lösung mit denen der Variante 1 vergleichbar. Allerdings nähert sie sich hier der Wohnbebauung auf bis zu 56 m.

Die Erschließung der Waldflächen westlich der neuen B 112 erfolgt analog zu Variante 1 über einen Wirtschaftsweg, der aber hier über annähernd den gesamten Trassenverlauf der B 112 folgt.

#### Varianten 3 und 4

Beide Varianten entsprechen in ihrem planerischen Ansatz im Wesentlichen der Variante 1 mit dem Unterschied, dass sie im Bereich der Neißebeue 70 m bzw. 300 m weiter östlich verlaufen.

Beide Linienführungen wurden auf Initiative der in der Neißebeue tätigen Landwirte mit in die Untersuchung aufgenommen. Deren Intention bestand dabei im Wesentlichen darin, die

zwischen der neuen B 112 und dem Wald verbleibenden landwirtschaftlichen Flächen zu maximieren.

## 2.5 Bewertung der untersuchten Vorhabensalternativen

Aus verkehrsplanerischer Sicht werden alle betrachteten vier Lösungen dem gewünschten Anforderungsprofil einer Bundesstraße gerecht. Die straßenbaulichen Parameter gewährleisten in Grund- und Aufriss eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h und entsprechen der Entwurfsklasse 2 (EKL).

Die Variante 2 zerschneidet den Waldsaum unterhalb der Hangkante der Grießener Heide. Damit geht die größte Flächeninanspruchnahme hochwertiger Biototypen der zu betrachtenden Varianten einher. Weiterhin sind die Beeinträchtigungen von Lebensraumkomplexen von Vogelarten der Säume und Waldbereiche sowie die Zerschneidung von wertvollen Habitaten der Zauneidechse und Fledermäuse bei Variante 2 am größten. Aufgrund ihrer ortsnahen Lage zu Taubendorf sind die Lärmemissionen bei dieser Variante ebenfalls am größten. Variante 2 ist daher aus umweltplanerischer Sicht am ungünstigsten zu werten.

Die Varianten 3 und 4 rücken im Vergleich zu Variante 1 und 2 in ihrer Trassenführung weiter von der Hangkante ab und sind somit hinsichtlich der Beeinträchtigung von Vogelarten der Säume und Wälder sowie der Zerschneidung von Zauneidechsen- und Fledermaushabitaten am günstigsten zu werten. Jedoch sind diese Varianten mit der höchsten Beeinträchtigung von Vogelarten des Offenlandes aufgrund der zentralen Zerschneidung von Offenlandflächen verbunden. Zudem weisen Variante 3 und 4 die geringsten Abstände zum geplanten NSG „Neißeinseln Grießen“ und zum SCI „Oder-Neiße Ergänzung“ auf.

Variante 3 und 4 befinden sich außerhalb der Sicherheitslinie des Tagebaus. Aufgrund ihrer relativ mittigen bzw. mittigen Lage in der Neißeau sind die Zerschneidungswirkung und die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bei diesen beiden Varianten am größten. Gleichzeitig ist der Abstand zur Ortslage Taubendorf am größten, jedoch kann insbesondere bei der Variante 4 von Beeinträchtigungen der Siedlung Albertinenaue ausgegangen werden.

Am besten wird die Variante 1 allen gestellten Anforderungen gerecht. Sie liegt innerhalb der Sicherheitslinie des Tagebaus, jedoch außerhalb der schützenswerten Hangkante entlang der Grießener Heide einschließlich der wertvollen Lebensraumkomplexe für Vogelarten der Wälder und Säume sowie der Fledermaus- und Zauneidechsenhabitate. Sie ist somit günstiger zu werten als Variante 2. Aufgrund der Randlage in der Neißeau ist Variante 1 hinsichtlich der Beeinträchtigung der Offenlandvogelarten günstiger zu werten als die Varianten 3 und 4.

Mit ihrer Randlage in der Neißeau sind die Auswirkungen auf das Landschaftsbild kleiner als bei den Varianten 3 und 4. Gleichzeitig wird auch den Belangen der Bewirtschaftung der Ackerflächen aufgrund des Abstandes zum Wirtschaftsweg Rechnung getragen. Die verbleibende zu bewirtschaftende Fläche zwischen Waldsaum und Fahrbahn beträgt 18,6 ha. Des Weiteren entspricht sie am ehesten den Festlegungen des bestehenden Braunkohleplans.

Sie wurde deshalb als Vorzugslösung festgestellt, im Rahmen der Entwurfsplanung weiter ausgearbeitet und hiermit zur Planfeststellung beantragt.

### **3 Zweck und Rechtsgrundlage der Planfeststellung**

Das Straßenbauvorhaben greift in vorhandene tatsächliche Verhältnisse ein und berührt bestehende Rechtsverhältnisse.

Zur umfassenden Problembewältigung sind daher in der Planfeststellung alle durch die Baumaßnahme berührten öffentlich rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern der Straßenbaulast und anderen Behörden sowie Betroffenen – mit Ausnahme der Enteignung – rechtsgestaltend zu regeln.

Neben dieser Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen – insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen nicht erforderlich.

Die Planfeststellung ersetzt jedoch nicht die für die Durchführung der Straßenbaumaßnahme erforderlichen privat-rechtlichen Regelungen.

Die Rechtsgrundlage der Planfeststellung für die Bundesfernstraßen ergibt sich aus § 17 ff des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.06.2007 (BGBl. I S.1206, zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 31.07.2009, BGBl. I S. 2585) und dem Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Brandenburg (VwVfGBbg in der Fassung vom 07.07.2009, GVBl. I S. 262, 264) in Verbindung mit dem Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003, BGBl. I S. 102; zuletzt geändert durch Artikel 2 Abs.1 des Gesetzes vom 14.08.2009, BGBl. I S. 2827).