1 Allgemeines zur Baumaßnahme

1.1 Veranlassung

Die vorhandene B 112 verläuft innerhalb der Grenzen des bereits im Betrieb befindlichen Tagebaus Jänschwalde. Im Jahr 2016 wird der Abschnitt der heutigen Bundesstraße zwischen Taubendorf und Grießen bergbaulich in Anspruch genommen. Daraus ergibt sich das Erfordernis einer Verlegung der Bundesstraße zwischen den Ortslagen Taubendorf und Grießen. Auf Grund der vorbereitenden Arbeiten im Vorfeld des Braunkohleabbaus wie z.B. Rodung, archäologische Untersuchungen und Rückbau vorhandener Befestigungen sollte die verlegte B 112 spätestens im Jahre 2014 verkehrswirksam werden.

Ausgehend von der Ausdehnung der bergbaulich genutzten Flächen sowie der östlich gelegenen Neißeaue kommt hier nur eine annähernd parallele Verschiebung der Straßen-trasse in Richtung Osten in Betracht.

Die Vattenfall Europe Mining AG (VEM) beabsichtigt, den bisherigen Braunkohletagebau Jänschwalde um ein weiteres Abbaufeld in Richtung Norden zu erweitern. Als erster Schritt zur Erlangung der hierzu erforderlichen Genehmigungen wurden die Unterlagen für das Braunkohleplanverfahren im Dezember 2009 bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg (GL) eingereicht.

Die im weiteren beschriebenen Lösungen wurden so konzipiert, dass sie sowohl mit der im Antrag zum Braunkohleplan ausgewiesenen Ortsumgehung Groß Gastrose als auch mit den südlich untersuchten Varianten zur Verlegung der B 97 problemlos kombinierbar sind.

Da für die im Ergebnis des neuen Tagebaus Jänschwalde Nord erforderlichen Straßenverlegungen noch keine Rechtsgrundlage besteht, wurde die Linienführung so gewählt, dass sie sich auch allein in das Bestandsnetz integrieren lässt und die Verkehrswirksamkeit der B 112 in vollem Umfang gewährleistet ist.

Sofern die Verkehrskonzeptionen im Zusammenhang mit dem beantragten Abbaufeld Jänschwalde Nord umgesetzt werden, erreicht die B 112 eine neue gesteigerte Verkehrsbedeutung.

Das geplante Abbaufeld beeinträchtigt neben diversen bestehenden Ortschaften und Verkehrswegen auch die vorhandene B 97 zwischen Groß Gastrose und Jänschwalde Ost.

Der vom geplanten Tagebau Jänschwalde Nord betroffene Bereich der B 97 ist bereits im Zusammenhang mit der Unterbrechung der Landesstraße 474 zwischen Heinersbrück und der Bundesstraße 112 (Hornow) in den Jahren 2003 und 2004 vollständig als Kraftfahrstraße neu gebaut worden.

Dementsprechend war zu berücksichtigen, dass sich bei einer Unterbrechung der bestehenden B 97 die Verkehre von dieser annähernd vollständig auf die B 112 im zu betrachtenden Abschnitt zwischen Taubendorf und Grießen verlagern. Nach den heutigen Planungen ist davon auszugehen, dass eine mögliche bergbauliche Inanspruchnahme der B 97 nicht vor dem Jahr 2025 erfolgen wird.

1.2 Planerische Beschreibung

Die neue Trasse der B 112 beginnt unmittelbar nördlich der Bebauungsgrenze der Ortslage Grießen. Die Linie schwenkt von der Bestandstrasse in Richtung Osten ab und passiert die Abbruchkante der Grießener Heide mit einem Höhenunterschied von rund 40 m.

Die unmittelbar am Baubeginn gelegene Bushaltestelle bzw. Buswendestelle sowie der daran anschließende Wirtschaftsweg (Kirschallee) werden an die in diesem Bereich noch geringfügig veränderte Lage der Bundesstraße angepasst.

Bei Bau-km 0+200 wird die vorhandene B 112 bzw. ein straßenbegleitender Wirtschaftsweg niveaugleich als Einmündung an die neue Bundesstraße angeschlossen. Der Knotenpunkt dient im Wesentlichen dazu, die Erschließung des Tagebaus (über die B 112 alt) sowie der angrenzenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen (über den straßenbegleitenden Wirtschaftsweg) sicher zu stellen. Die bestehende B 112 soll für den öffentlichen Verkehr gesperrt werden und ist dann nur noch Betriebsstraße der VATTENFALL. Der neu zu errichtende Wirtschaftsweg nördlich bzw. westlich der neuen B 112 verbindet die Ortslagen Grießen und Taubendorf miteinander und dient neben der Flächenerschließung auch als Radfahrstrecke.

Im Zusammenhang mit dem Knotenpunkt wird im „Schatten“ der Rückverziehung des Linksabbiegers der dreistreifige Querschnitt aufgelöst. Der auf Grund der Steigungsstrecke (Längsneigung 4%) zur Überwindung des Geländesprungs zwischen Neißeaue und Grießener Heide angeordnete Zusatzfahrstreifen wird eingezogen.

Im Übergangsbereich zwischen der Abbruchkante der Grießener Heide und der Neißeaue schwenkt die Trasse in Richtung Norden, in Parallellage zur Dichtwand des Tagebaus Jänschwalde ab, verbleibt aber innerhalb der Sicherheitslinie des Tagebaus. Die Sicherheitslinie beschreibt die Grenze der gemäß Braunkohleplan bergbaulich nutzbaren Flächen. Die Entfernung zur Abbaugrenze ist aber so groß, dass keine Beeinträchtigungen der Straßenkonstruktion zu erwarten sind.

Bei Bau-km 0+830 wird zur Entwässerung der Einschnittslagen im Bereich der Abbruchkante der Grießener Heide ein Sickerbecken angeordnet. Dieses soll das über Notüberläufe in den Mulden gefasste Oberflächenwasser aufnehmen.

Zur Ableitung des Oberflächenwassers aus den in der Hanglage befindlichen Rinnen und Klüften werden im Zuge der B 112 ein Rahmendurchlass (2,00x2,00 m) sowie zwei Verrohrungen DN 400 bzw. DN 500 vorgesehen.

Die B 112 verläuft weiter der Sicherheitslinie des Tagebaus folgend annähernd gerade und in leichter Dammlage in Richtung Norden. Bei Bau-km 2+515 wird das Eilenzfließ mit einem Bauwerk (lichte Weite 10 m) gequert.

Bei Bau-km 3+562 erfolgt über einen vierarmigen Knotenpunkt die Anbindung der Ortslage Taubendorf im Westen sowie der Siedlung Albertinenaue im Osten.

Im weiteren Verlauf schwenkt die Bundesstraße mit Radius von 900 m in die Bestandstrasse ein und endet rund 700 m nordöstlich der Ortslage Taubendorf.

Zwischen den Knotenpunkten wurde auf einer Länge von 3,03 km ein Regelquerschnitt 11,5+ gewählt. In den Anschlussbereichen an den Bestand wird die neue Bundesstraße mit einem Querschnitt RQ 11 ausgeführt.

Ausgehend von der zur Verfügung stehenden Streckenlänge wurden drei Abschnitte mit Überholfahrstreifen gebildet.

Von Bau-km 0+390 bis Bau-km 1+190 wird im Bereich der Steigungsstrecke von der Neißeaue in Richtung Grießen (Forst) ein zusätzlicher Fahrstreifen mit einer Länge von 800 m vorgesehen. Ziel ist es hier, insbesondere im Hinblick auf den hohen Schwerverkehrsanteil eine attraktive Reisegeschwindigkeit zu erreichen und die Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten.

Zwischen Bau-km 1+220 und Bau-km 2+440 ist auf einer Länge von 1.220 m ein Zusatzfahrstreifen in Richtung Taubendorf (Guben) vorgesehen. Da sich bei der zur Verfügung stehenden Strecke nur drei sinnfällige Abschnitte mit Überholfahrstreifen bilden lassen und sich die Länge des davor liegenden Bereiches durch die Gefällestrecke definiert, wurde dieser Bereich länger gewählt als die benachbarten Abschnitte mit Zusatzfahrstreifen in Richtung Süden (Forst). Hiermit soll das durch die Abschnittsbildung entstehende Ungleichgewicht ausgeglichen werden.

Im verbleibenden Bereich von Bau-km 2+620 bis 3+420 (800 m) erfolgt die Anordnung des Zusatzfahrstreifens wieder in Fahrtrichtung Forst. Im Zusammenhang mit dem Knotenpunkt bei Bau-km 3+560 (Taubendorf) erfolgt hier eine Spuraddition.

Zur Führung des Radverkehrs sowie zur Flächenerschließung wird zwischen den Knotenpunkten ein 3,50 m breiter asphaltierter Wirtschaftsweg mit Ausweichstellen angelegt. Dieser Weg nimmt im Bereich der Neißeaue im Wesentlichen die Linienführung des vorhandenen Brunnenweges (Erschließungsweg für die Brunnen der VATTENFALL) sowie eines bestehenden Wirtschaftsweges südlich der Bebauung von Taubendorf auf.

Im Bereich der Einschnittslagen am Baubeginn (Abbruchkante Griesener Heide) wird dieser Weg mit der Trasse der neuen B 112 gebündelt und mit einer selbständigen Gradienten als Traverse in der Einschnittsböschung der Bundesstraße geführt.

Die Gesamtlänge der verlegten B 112n beträgt 4,34 km.

1.3 Angaben zur Feststellung der UVP-Pflicht

Gemäß § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG ist eine UVP-Pflichtigkeit des Vorhabens gegeben.

2 Begründung der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Auf der Grundlage des bestätigten Braunkohleplans für den Tagebau Jänschwalde wird die heutige B 112 zwischen Taubendorf und Grießen bergbaulich in Anspruch genommen. Der Bergbautreibende hat zur Durchführung der erforderlichen Verlegung der B 112 eine Vereinbarung mit dem späteren Baulastträger der Straße, der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg abgeschlossen.

Bereits im vorgenannten Braunkohleplan ist eine neue Linienführung der B 112 am Fuße der Abbruchkante der Grießener Heide vorgesehen. Dieser Planungsansatz wurde für die vorliegende Planung aufgegriffen und weiter entwickelt.

Im Zusammenhang mit der Erarbeitung der Antragsunterlagen für das Braunkohleplanverfahren für den Tagebau Jänschwalde Nord wurde im Auftrag der VATTENFALL EUROPE MINING AG eine Variantenuntersuchung zur Neuordnung des Verkehrsnetzes sowohl im Hinblick auf den bestehenden Tagebau Jänschwalde als auch auf die geplante Erweiterung des Abbaufeldes erarbeitet. Die in diesem Zusammenhang entwickelte Vorzugslösung war dann Bestandteil der am 16.12.2008 bei der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg (GL) eingereichten Unterlagen für die Eröffnung des Braunkohlenplanverfahrens.

Die dort ausgewiesene Linienführung für die B 112 zwischen Grießen und Taubendorf entspricht im Wesentlichen der im vorliegenden RE-Entwurf bearbeiteten Lösung.

Gemäß des Raumordnungsgesetzes (ROG) und der Raumordnungsverordnung (RoV) der Bundesrepublik Deutschland wäre für die in Rede stehende Verlegung der B 112 zwischen Taubendorf und Grießen nur dann ein Raumordnungsverfahren erforderlich, wenn der Bau der Bundesstraße einer Zustimmung gemäß § 16 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) bedarf (§ 1, Punkt 8).

Die Straßenbauverwaltung beabsichtigt in Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) keine Linienbestimmung bzw. Linienbestätigung durchzuführen.

Dies begründet sich im Wesentlichen damit, dass die Linienführung der B 112 eine gemessen an den für die Linienbestimmung üblichen Dimensionen nur geringfügige Änderung erfährt und das keine großräumige Variantenauswahl oder Variantenuntersuchung auf Grund der beengten Verhältnisse möglich ist.

Darüber hinaus liegt die Finanzierung des Vorhabens vollständig bei der VATTENFALL EUROPE MINING AG (VEM).

Die Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg wird deshalb „nur“ Benehmen mit dem BMVBS herstellen.

Der Vertrag über die Aufgaben und Trägerschaft sowie Grundlagen und Verfahren der gemeinsamen Landesplanung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg (Landesplanungsvertrag) legt in Artikel 16, Abs. 2 fest, dass „für den Neubau und wesentliche