

KLEINE ANFRAGE

der Abgeordneten Jutta Wegner, Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ortsumgehung Schwerin im Zuge der B 104

und

ANTWORT

der Landesregierung

Im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) werden als wesentliche Projektziele der geplanten Ortsumfahrung von Schwerin im Zuge der B 104 vom Kreuzungspunkt an der B 106 bis zum Paulsdamm (Projektnummer im Bundesverkehrswegeplan: B104-G10-MV-T3-MV) die Verbesserung der Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Lübeck und die Verbesserung der Erreichbarkeit der beiden Bundesautobahnen 14 und 20 aus weiten Teilen Westmecklenburgs angegeben.

1. Wann wurde ein Antrag der Stadt Schwerin zur Aufnahme der benannten Ortsumfahrung Schwerin
 - a) in den Bundesverkehrswegeplan
 - b) in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans bei den Behörden des Landes Mecklenburg-Vorpommern gestellt?

Die Landeshauptstadt Schwerin hat keinen Antrag zur Aufnahme der Ortsumgehung Schwerin im Zuge der B 104 (Nordumgehung Schwerin) in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 gestellt. Ein Antrag zur Aufnahme von Projekten in den Bundesverkehrswegeplan erfolgt durch die jeweiligen Länder.

Die Einstufung der Nordumgehung Schwerin in den „Vordringlichen Bedarf“ erfolgte durch das Bundesverkehrsministerium in Abstimmung mit dem für Infrastruktur zuständigen Ministerium.

2. Hat die Landesregierung für die Bewertung des Bauvorhabens durch die Bundesregierung im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans Stellungnahmen, Begründungen, Kennzahlen, Daten und ähnliches an die Bundesregierung geliefert?
 - a) Wenn ja, welche waren das im Einzelnen (bitte entsprechende Schreiben auflisten)?
 - b) Wann wurden diese an die Bundesregierung gesendet (bitte entsprechende Schreiben auflisten)?

Die Fragen 2, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Anmeldungen der Projekte des Bundesverkehrswegeplan 2030 erfolgte gemäß den Anforderungen des Bundesverkehrsministeriums digital im Projektinformationssystem (PRINS) und hatten nachfolgend aufgeführte wesentliche Merkmale zu erfüllen:

- Anmeldung auf der Ebene von Gesamtprojekten,
- Kostenschätzung mit Angabe der Kostendifferenzierung nach Baugruppen und unterteilt nach Neubau- und Erhaltungsanteilen,
- Lage- und Höhenpläne im Maßstab 1:25 000,
- detaillierte Auflistung der großen Ingenieurbauwerke,
- Angaben zum geplanten Querschnitt,
- Angaben zur Projektbegründung, Projekthistorie, Alternativen-Prüfung innerhalb des Verkehrsträgers, Raumordnung, Städtebauliche Potenziale, Berücksichtigung umweltfachlicher Gegebenheiten sowie der weiteren Projektwirkungen.

Die digitale Anmeldung des Projektes erfolgte im Oktober 2013.

3. Die derzeit bestehende Verbindung zwischen Schwerin und Lübeck beträgt auf Landes- und Bundestraßen 72,2 Kilometer und kann in einer Fahrzeit von circa 1 Stunde 9 Minuten absolviert werden.
In welcher konkreten Weise soll aus Sicht der Landesregierung die geplante Ortsumfahrung Schwerin die bestehende Verkehrsverbindung zwischen Schwerin und Lübeck verbessern?
Welche Fahrtzeitverkürzungen sollen sich ergeben?

Die „Verbesserung der Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Lübeck“ stellt ein Teilziel der Gesamtmaßnahme B104-G10-MV (B 104 Lützow – Rampe) dar. Diese Gesamtmaßnahme enthielt ursprünglich vier Teilprojekte, die sich auf die Ortslagen Lützow, Schwerin-Friedrichsthal, Schwerin-Nord und Rampe verteilten. Von den vier Teilprojekten wurden zwei in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommen, dazu zählen die Ortsumfahrung Lützow („Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“) sowie die Nordumgehung Schwerin („Vordringlicher Bedarf“). Die Projektziele für die Gesamtmaßnahme sowie für die Einzelprojekte wurden aus der Anmeldesystematik heraus in das Projektinformationssystem (PRINS) übernommen.

Das hier genannte Teilziel „Verbesserung der Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Lübeck“ trifft im Wesentlichen auf das Teilprojekt Ortsumgehung Lützow sowie auf das nicht in den Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgenommene Teilprojekt Ortsumgehung Schwerin/Ortsteil Friedrichsthal zu. Durch diese beiden Ortsumgehungen würde die Reisegeschwindigkeit auf der zum großräumigen Straßennetz gehörenden Bundesstraße B 104 zwischen Schwerin und der Anschlussstelle Schönberg an der Bundesautobahn A 20 erhöht und somit eine Verbesserung der Straßenverbindung zwischen Schwerin und Lübeck erreicht werden.

Konkrete verkehrstechnische Untersuchungen hinsichtlich der Verbesserung der Erreichbarkeit der Oberzentren Lübeck und Schwerin erfolgen im Zuge der Vorplanung für die Ortsumgehung Lützow.

Das Teilprojekt Ortsumgehung Schwerin hat keinen nennenswerten Einfluss auf die Verbesserung der Verbindung zwischen Schwerin und Lübeck. Ziel ist hier vielmehr die Entlastung des innerstädtischen Verkehrs in Schwerin.

4. Wurden bei der Bewertung der geplanten Ortsumfahrung Schwerin durch die Landesregierung die Auswirkungen des seit 2014 fertiggestellten Streckenabschnittes der B 104 (über Lankow bis zum Kreuzungspunkt mit der B 106) und die Auswirkungen der neu ausgebauten Möwenburgstraße in Schwerin berücksichtigt?
 - a) Wenn nicht, warum nicht?
 - b) Wenn ja, welche verbleibenden verkehrlichen Belastungen machen aus Sicht der Landesregierung den Neubau der Ortsumfahrung zwischen der B 106 und dem Paulsdamm notwendig?

Die Fragen 4 und a) werden zusammenhängend beantwortet.

Bei dem Streckenabschnitt der Bundesstraße B 104 von Lankow bis zum Knotenpunkt Bundesstraße B 104/Bundesstraße B 106 handelt es sich um den ersten Bauabschnitt der Nordumgehung Schwerin, der bereits zum Jahresende 2006 für den Verkehr freigegeben wurde. Dieser Abschnitt ist bei der Bewertung der Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 als Bestandteil des Bestandsnetzes berücksichtigt worden.

In der verkehrsplanerischen Untersuchung der Linienbestätigungsunterlage sind sowohl der oben genannte Abschnitt der Ortsumgehung Schwerin als auch der Ausbau der Möwenburgstraße in Schwerin betrachtet worden.

Zu b)

Durch den Lückenschluss der Ortsumgehung Schwerin erfolgt eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Schwerin vom Durchgangsverkehr in ihrem Verlauf über die Güstrower Straße, Knautstraße und Wismarsche Straße und die Verkürzung der Fahrzeit zwischen den Räumen nordwestlich und nordöstlich Schwerins. Zudem wird das Bundesstraßennetz zwischen der Bundesautobahn (BAB) 14 und der Bundesautobahn (BAB) 20 verbessert.

Die Herausnahme der Durchgangsverkehre aus der Ortsdurchfahrt hat ferner positive Effekte für die Umwelt (Reduzierung von Lärm- und Schadstoffemissionen) in der Landeshauptstadt. Gleichzeitig wird mit dieser Maßnahme eine Reduktion des Unfallgeschehens innerhalb der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 104, die nach Unfallatlas 2020 zu einer der drei am stärksten von Personenschäden betroffenen Straßen innerhalb des Landes zählt, verfolgt. Die damit verbundene Erhöhung der Verkehrssicherheit dient dem Schutz von Leben und Gesundheit der Menschen.

5. Welche konkreten Umweltprobleme (zum Beispiel Überschreitung von Grenzwerten für Luftschadstoffe, Lärm und so weiter.) bestehen nach Kenntnis der Landesregierung aktuell in der Landeshauptstadt Schwerin, die den zusätzlichen Bau der Ortsumfahrung Schwerin zwingend erforderlich machen?
Welche konkreten Verbesserungen dieser Umweltprobleme sollen durch den Bau der Ortsumfahrung erreicht werden?

Das Erfordernis für den Bau der Nordumgehung Schwerin ergibt sich insbesondere aus der Bedeutung dieses Abschnittes im Bundesfernstraßennetz. Derzeit führt die Bundesstraße ab dem Restaurant „Seewarte“ auf einem über elf Kilometer langen Abschnitt bis zum derzeitigen Ende der Ortsumgehung Schwerin bei Kirch Stück. Durch den Bau dieses letzten Abschnittes der Gesamtortsumgehung Schwerin kann die Fahrlänge zwischen diesen beiden Knotenpunkten auf unter vier Kilometer verkürzt werden.

Die innerstädtische Situation der Landeshauptstadt zu den Themen Lärm und Luft in Relation der Nordumgehung Schwerin lässt sich wie folgt beschreiben:

Lärm

Unabhängig von der Bundesverkehrswegeplanung sind gemäß EU-Umgebungslärmrichtlinie in Verbindung mit § 47 c Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) alle fünf Jahre Lärmkarten zu erstellen beziehungsweise zu überprüfen.

Die Lärmkarte für die Landeshauptstadt Schwerin weist an Hauptverkehrsstraßen gemäß § 47b Absatz 3 BImSchG für Lärmpegel oberhalb des Tag-Abend-Nacht-Geräuschpegels (LDEN) von 65 dB (A) folgende Betroffenenzahlen aus:

Betrachteter Bereich innerhalb von Schwerin	Anzahl betroffener Menschen $L_{DEN} > 65$ Dezibel (dB) (A)
B104	143
Hauptverkehrsstraßen gemäß § 47b Absatz 3 BImSchG	2 866
alle kartierten Haupt- und Nebenstraßen	4 309

Der Wert von 65 dB (A) wird vom Umweltbundesamt (UBA) als Auslösewert für die Lärmaktionsplanung empfohlen, da sich die Gesundheitsrisiken durch eine Dauerexposition ab diesem Wert signifikant erhöht („Handbuch Lärmaktionspläne“, UBA Texte 81/2015).

Auf der Grundlage der Lärmkarten haben in Mecklenburg-Vorpommern die Ämter, amtsfreien Gemeinden beziehungsweise Städte für die Regelung von Lärmproblemen Lärmaktionspläne zu erstellen beziehungsweise zu überprüfen (§ 47 d BImSchG).

Die Landeshauptstadt Schwerin hat mit Datum vom 4. März 2020 den Lärmaktionsplan Stufe III erstellt. Darin sind Lärmbrennpunkte und Maßnahmen zur Minderung aufgeführt. (siehe auch https://www.schwerin.de/export/sites/default/.galleries/Dokumente/Umwelt-Klima-Energie/Laermaktionsplan_Schwerin_III.pdf).

Mit der Realisierung der Ortsumfahrung „B104-G10-MV-T3-MV“ ist durch die Verringerung des innerstädtischen Verkehrs insgesamt möglicherweise auch eine Lärminderung an den im Lärmaktionsplan aufgeführten Lärmbrennpunkte mit sehr hohem und hohem Handlungsbedarf wie:

- Obotritenring (Schillerstraße bis Von-Flotow-Straße)
- Werderstraße (Knaudtstraße bis Robert-Koch-Straße),
- Wismarsche Straße (Reutzstraße bis Marienplatz),
- Obotritenring (Robert-Beltz-Straße bis Schillerstraße),
- Wittenburger Straße (Voßstraße bis Werner-Seelenbinder-Straße),
- Werderstraße (Robert-Koch-Straße bis Höhe Amtstraße),
- Wismarsche Straße (Obotritenring bis Reutzstraße),
- Knaudtstraße (Wismarsche Straße bis Dr.-Hans-Wolf-Straße) und
- Zum Bahnhof

zu erwarten.

Die Planung der Ortsumfahrung „B104-G10-MV-T3-MV“ des Bundesverkehrswegeplanes 2030 erfolgte nicht als Ergebnis des Lärmaktionsplanes, lässt aber positive Auswirkungen auf die Lärmbelastung im Stadtgebiet erwarten.

Luft

Da keine Grenzwertüberschreitungen auftreten, besteht aus Sicht der Luftreinhalteplanung kein Grund zur Veränderung der Verkehrsführung. Die Verlagerung des Verkehrs auf die Nordumgehung kann allerdings zu Emissionsminderungen, insbesondere der Feinstaubfraktionen und beim Stickstoffdioxidemissionen im Stadtgebiet, und damit zur Verbesserung der Luftqualität führen.

Bezüglich der konkreten Verbesserungen, die durch den Bau der Ortsumgehung Schwerin erreicht werden, wird auch auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

6. Wie bewertet die Landesregierung die mit dem Bauvorhaben einhergehenden voraussichtlichen Beeinträchtigungen
 - a) von wertvollen landwirtschaftlich genutzten Böden?
 - b) von hochgradig nach EU-Naturschutzrecht geschützten Gebieten?
 - c) des aus Gründen des Klimaschutzes und der Artenvielfalt wichtigen Wickendorfer Moores?

Die Fragen 6, a) bis c) werden zusammenhängend beantwortet.

Die Ackerflächen im Bereich der Vorzugstrasse sind sowohl im Landesraumentwicklungsprogramm Mecklenburg-Vorpommern (LEP) als auch im Regionalen Raumentwicklungsprogramm Westmecklenburg (RREP WM) als Vorbehaltsflächen Landwirtschaft ausgewiesen.

Dementsprechend gingen die Ackerflächen auch in der Umweltverträglichkeitsstudie als Böden mit hoher bis sehr hoher Ertragsfunktion in die Bewertung ein.

Der LEP enthält als Ziel der Raumordnung, dass Böden mit einer Wertzahl > 50 nicht in andere Nutzungen umgewandelt werden dürfen. Dieses Ziel gilt laut LEP allerdings nicht für Linieninfrastrukturen des Verkehrs. Vielmehr ist die Nordumfahrung Schwerin sowohl im LEP als auch im RREP WM als Ziel der Raumordnung berücksichtigt und in den Karten zu den Raumordnungsprogrammen als geplante Trasse enthalten.

Selbstverständlich wird im Rahmen der weiteren Planungen neben vielen anderen Aspekten auch das Schutzgut Boden im Rahmen des rechtlichen Erfordernisses im Rahmen der Gesamt abwägung berücksichtigt.

Im Rahmen der Linienbestimmung wurde für die Vorzugsvariante jeweils eine Flora-Fauna-Habitat (FFH)-Verträglichkeitsprüfung zu den betroffenen NATURA 2000-Gebieten „Schweriner Außensee und angrenzende Wälder und Moore“ und „Schweriner Seen“ durchgeführt. In beiden Prüfungen wurden Schutzmaßnahmen (sogenannte Maßnahmen zur Schadensbegrenzung) festgelegt, die im Rahmen der weiteren Planungen zu detaillieren und später beim Bau umzusetzen sind. Dazu gehören zum Beispiel die Festlegung von Bauausschlussflächen und Bauzeitenbeschränkungen oder die Anlage von Durchlässen in Verbindung mit Leitzäunungen. Bereits im Vorfeld wurde der Trassenverlauf zudem so optimiert, dass Beeinträchtigungen der NATURA 2000-Gebiete so gering wie möglich gehalten werden.

Es ist nicht zu vermeiden, dass die Strecke das Wickendorfer Moor quert. Wie bereits ausgeführt, wird die Trasse hier so optimiert, dass die Verdichtung und Neuversiegelung minimiert wird. Zudem wurden Auswirkungen auf die vorkommenden (Teil-)Lebensräume der Zielarten des FFH-Gebietes sowie besonders geschützter Arten (Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie Vogelarten) geprüft. Auch für diese Arten wurden Maßnahmen zur Umsetzung der umweltfachlichen Anforderungen aufgestellt. Zur Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes wird in der Unterlage zur Planfeststellung auch ein Klimaschutzfachbeitrag nach Bundesklimaschutzgesetz für diese Maßnahme vorgelegt, in dem unter anderem auch Aussagen zum Wickendorfer Moor enthalten sein werden.

7. Welche konkreten Minderungsziele hat die Landesregierung im Rahmen ihrer CO₂-Minderungsstrategie für den Bereich Verkehr formuliert?
Wie kann die geplante Ortsumfahrung Schwerin zur Erreichung dieser Minderungsziele beitragen?

Die Landesregierung hat bislang keine konkreten Minderungsziele im Rahmen einer CO₂-Minderungsstrategie für den Bereich Verkehr formuliert.

8. Die Straßenprojekte des BVWP unterliegen rechtlichen Planungsvorgaben. So muss eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt werden und daraus ein Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) errechnet werden. Nur wenn das NKV über 1 liegt, erfolgt die Aufnahme in den BVWP. Für die Ortsumfahrung Schwerin wurde ein sehr niedriges NKV von 1,6 errechnet. Nahezu alle anderen BVWP-Straßenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern haben deutlich höhere NKV, so hat zum Beispiel die Ortsumfahrung B 104 Sternberg ein NKV von 6,3.
In diesem Zusammenhang ist auffällig, dass eine weitere Kennzahl, der sogenannte „implizite Nutzen“, mit einem Anteil von 58 % in die Berechnung des NKV der Ortsumfahrung Schwerin eingerechnet wurde. Laut Glossar der Planung für die Straßenprojekte des BVWP ist der „implizite Nutzen“ ein „nicht direkt messbarer Nutzen“. Bei vergleichbaren Straßenbauprojekten im BVWP wird der „implizite Nutzen“ mit Werten kleiner 1 % angegeben. Allein bei der Ortsumfahrung B 104 Lützwitz wurde ein Wert von vergleichsweise hohen 10 % eingerechnet.
Wie bewertet die Landesregierung die vergleichsweise hohe Prozentangabe von 58 % des „nicht direkt messbaren Nutzens“ der Ortsumfahrung Schwerin?

Die Bewertung der Projektnutzen erfolgte durch den Bund. Details der Nutzen-Kosten-Berechnungen des Bundesverkehrsministeriums sind der Landesregierung nicht bekannt.

Laut Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 werden die nicht oder nicht mit vertretbarem Aufwand messbaren Größen als „impliziter Nutzen“ bezeichnet. Diese können laut Methodenhandbuch zum Beispiel durch das Vorhaben herbeigeführte Änderungen bei der Verkehrsmittelwahl oder zusätzlich induzierte Verkehre sein. Der für das Teilprojekt Ortsumgehung Schwerin errechnete implizite Nutzen hat einen positiven Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens.

9. Welche Kosten werden nach Kenntnis der Landesregierung für den Bau der Ortsumfahrung Schwerin momentan eingeplant?
 - a) Hat sich das Land Mecklenburg-Vorpommern bis zum Mai 2022 daran beteiligt?
 - b) Welche Ausgaben fallen in Zukunft für das Land im Zusammenhang mit der Ortsumfahrung Schwerin an?

Die Fragen 9, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Laut aktuellen Schätzungen werden die Herstellungskosten des letzten Abschnittes der Ortsumgehung Schwerin circa 60 Millionen Euro (davon circa 58 Millionen Euro Baukosten sowie circa zwei Millionen Grunderwerbskosten) betragen. Diese Kosten trägt der Bund.

Das Land trägt grundsätzlich die Kosten für Planung und Baudurchführung der Maßnahme, die derzeit insgesamt auf circa acht Millionen Euro geschätzt werden. Bisher angefallen sind davon etwa eine Million Euro.

Der Bund erstattet allerdings dem Land mit Umsetzung des Bauvorhabens die bei Planung und Baudurchführung angefallenen Zweckausgaben im Rahmen einer Pauschale in Höhe von fünf Prozent der Bau- und Grunderwerbskosten.

10. Welche konkreten und nachweisbaren Verbesserungen sowohl der verkehrlichen Situation als auch der klima- und umweltrelevanten Parameter veranlassen die Landesregierung, den geplanten Bau der Ortsumfahrung Schwerin im Zuge der B 104 zu unterstützen?

Auf Ebene des Bundesverkehrswegeplans sind für die Bewertung der Maßnahme die betriebsbedingten Treibhausgasemissionen ermittelt worden. Diese Ermittlung hat ergeben, dass der Bau der Ortsumgehung Schwerin zu einer relativ geringen Erhöhung der Treibhausgasemissionen von 70,77 Tonnen pro Jahr führen würde. Die im Bundesverkehrswegeplan ermittelten Treibhausgasemissionen basieren allerdings auf der Bundesverkehrsprognose und nicht auf einer Projektverkehrsprognose. Zudem wurden die Treibhausgasemissionen nicht mittels eines detaillierten Projektmodells ermittelt. Im Rahmen der weiteren Planung werden die Treibhausgasemissionen auf Basis der Projektverkehrsprognose und eines detaillierten Projektmodells ermittelt werden. Es ist davon auszugehen, dass die ohnehin schon geringen Mehremissionen deutlich sinken werden, da bei einer detaillierten Projektprognose auch der konkrete Verkehrsfluss (Ampelanlagen, eventuelle Staus oder zähflüssiger Verkehr und so weiter) innerhalb der jetzigen Ortsdurchfahrt berücksichtigt wird und dies erfahrungsgemäß zu deutlich höheren Treibhausgasemissionen führt.

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung auf Projektebene wurde ermittelt, dass der Bau der Nordumfahrung Schwerin zu einer signifikanten Reduktion der Gesamtfahrzeiten des überregionalen Individual- sowie Schwerverkehrs im Untersuchungsraum um etwa 190 000 Fahrstunden pro Jahr führt. Gleichwohl wurde auch ermittelt, dass sich die Gesamtfahrleistung im Untersuchungsraum um circa 2,3 Millionen Kraftfahrzeug-Kilometer (Kfz-km) pro Jahr erhöht. Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden gutachterliche und computergesteuerte Untersuchungen durchgeführt, die darstellen, welche konkreten Auswirkungen der Bau der Nordumfahrung auf verkehrsbedingte Emissionen hat. Die Ergebnisse finden Eingang in den Klimaschutzfachbeitrag der Gesamtmaßnahme, der seinerseits Teil der Planfeststellungsunterlage wird.

Ferner haben die verkehrstechnischen Untersuchungen gezeigt, dass es durch die Nordumgehung Schwerin zu verkehrlichen Entlastungen der Güstrower Straße, Knaudtstraße, Möwenburgstraße und Wismarsche Straße kommt. Dies wiederum reduziert Luftschadstoff- sowie Schallemissionen innerhalb des Stadtgebietes Schwerin. Im weiteren Verfahren werden auch diese Aussagen projektbezogen plausibilisiert und aktualisiert. Zudem wird mit dieser Maßnahme auch eine Reduktion des Unfallgeschehens innerhalb der jetzigen Ortsdurchfahrt der B 104, die nach Unfallatlas 2020 zu einer der drei am stärksten von Personenschäden betroffenen Straßen innerhalb des Landes zählt, verfolgt.