

## Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4166

des Abgeordneten Michael Jungclaus (Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Drucksache 6/10285

### **Ausbau der B189 zwischen Heiligengrabe und Kemnitz**

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2016 wurde die OU Heiligengrabe B189n mit einem vordringlichen Bedarf eingestuft. Aktuell plant der Landesbetrieb Straßenwesen / Kyritz zum einen die besagte Ortsumfahrung und zum anderen einen Umbau der vorhandenen B189 zwischen Heiligengrabe und Kemnitz auf einer Länge von ca. 6 Kilometern. Hier ist beabsichtigt, die zweispurige Bundesstraße auf der gesamten Länge dreispurig (2+1) in der Entwurfsklasse 2 auszubauen. Letztgenannte Baumaßnahme ist nicht Bestandteil des BVWP. Eine Planauslegung soll bereits im Januar 2019 und somit weit vor der Auslegung der eigentlichen Baumaßnahme OU Heiligengrabe erfolgen.

2007 erklärte der damalige Infrastrukturminister mit Beendigung der Baumaßnahme OU Pritzwalk, dass die B189 nicht mehr in Gänze im System der besonders leistungsfähigen Bundesstraßen - dem „Blauen Netz“ - enthalten sein soll. Die B 189 habe unter anderem wegen der Verkehrszahlen sowie durch die Fertigstellung der A 14 nicht mehr durchgehend die Bedeutung, wie noch Mitte der 1990er Jahre angenommen. Man wolle daher nicht mehr den maximalen Ausbaustandard anstreben und lediglich in den bedarfsgerechten Ausbau investieren. Für das Jahr 2020 prognostizierte man zwischen Perleberg und Pritzwalk maximal 6.000 - 7.000 Fahrzeuge in 24 Stunden. Messungen der automatischen Zählstelle bei Groß Pankow zeigen bereits in 2017, dass mit 4.220 Fahrzeugen/24h die tatsächliche Zahl der Verkehre nochmals 30% unter der Schätzung von damals liegt.

Die OU Kemnitz ist aus dem BVWP 2016 herausgefallen und aktuell wächst in vielen Anliegergemeinden der Widerstand gegen die Neubaupläne der B189n entlang des Streckenverlaufs zwischen Wittstock und Mirow.

1. Wurde die Fertigstellung der A14 und der Bevölkerungsrückgang in der Prignitz (z. B. Wittenberge -21 % bis 2030) in Ihrer Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B189 berücksichtigt und inwieweit weichen Ihre Untersuchungen von heute von den Verkehrsprognosen von damals ab?

zu Frage 1: Für den gesamten Streckenzug der B 189 zwischen der A 14 bei Wittenberge und der A 24 AS Pritzwalk wurde im Jahr 2016 der erforderliche Ausbaustandard auf der Grundlage des Handbuches für die Bemessung von Straßen (HBS 2015) untersucht. Dabei wurden alle einflussnehmenden Faktoren wie z. B. die Einstufung in die Verbindungsfunktionsstufe I gemäß der Richtlinie zur integrierten Netzgestaltung (RIN) durch das

Eingegangen: 30.01.2019 / Ausgegeben: 04.02.2019

BMVI, das Netzkonzept des Landes Brandenburg, die Maßnahmen des BVWP 2030, die Verkehrsbelastungen (einschl. Auswertung der Dauerzählstellen Groß Pankow und Heiligengrabe von 2015) und die Straßenverkehrsprognose 2025 in Verbindung mit einer ersten Abschätzung der Belastungsänderungen auf der Grundlage bekannter Veränderungen von Eingangsgrößen (u.a. Bevölkerungsentwicklung) für 2030 berücksichtigt.

Für den Streckenabschnitt OD Kemnitz - A 24 gibt es geringe Veränderungen im Vergleich der Verkehrsprognosen 2020 (aus dem Jahr 2007) und 2025 (aus dem Jahr 2011). Während die prognostizierte Verkehrsbelegung leicht rückläufig ist (von 11.000 - 12.000 Kfz/24h auf 8.000 - 10.000 Kfz/24 h) ist der prognostizierte Lkw-Anteil leicht gestiegen (von ca. 11-12 % auf 14 %). Aktuell wird die Prognose für 2030 erarbeitet.

2. Wie hoch sind die für den Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Heiligengrabe und Kemnitz veranschlagten Kosten, und mit welchen Zeiteinsparungen ist konkret auf diesem Planungsabschnitt zu rechnen?

zu Frage 2: In der noch laufenden Planungsphase stehen noch keine belastbaren Kosten fest.

Eine Aussage zur konkreten Zeiteinsparung für diesen Teilabschnitt ist nicht möglich, da immer der Gesamtabschnitt A 14 bei Wittenberge bis A 24 AS Pritzwalk als Netzmasche zu betrachten ist.

3. Auf dem Planungsabschnitt von 6 km gibt es schon jetzt 4 Abschnitte mit einer Gesamtlänge von 2,5 km, auf denen das Überholen erlaubt ist. Wie erklärt sich der prognostizierte Überholruck, der maßgeblich die Notwendigkeit der Planungen rechtfertigen soll und welche prognostizierten täglichen Verkehrszahlen wurden hier angesetzt?

zu Frage 3: Diese Abschnitte sind keine gesicherten Überholabschnitte sondern lediglich durch Markierung ausgewiesene Bereiche ohne Überholverbot, die aber aufgrund des LKW-Anteils kaum genutzt werden können. Die aktuelle Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg weist für den Streckenabschnitt zwischen Kemnitz und Heiligengrabe eine Verkehrsbelastung von durchschnittlich 9.000 Fahrzeugen pro Tag, darunter 1.350 Fahrzeuge des Schwerverkehrs, aus. Grundlage für die Ermittlung der Überholabschnitte ist der Gesamtabschnitt A 24 - A 14.

4. Ist es richtig, dass Kemnitz und Heiligengrabe keine Ortsumfahrungen aufgrund der aktuellen aber auch der prognostizierten Verkehre 2030 bekommen würden, sondern dass dies nur über die Erhöhung der Verbindungsfunktionsstufe möglich wurde?

zu Frage 4: Nein.

Die Einstufung der B 189 in die Verbindungsfunktionsstufe I als großräumige Verbindung erfolgte durch den Bund als Straßenbaulasträger auf der Grundlage der RIN.

5. Wie hat sich die Einführung der Maut auf der B189 im Sommer dieses Jahres auf das Verkehrsaufkommen ausgewirkt? (Bitte um Vergleich Monatszahlen August, September, Oktober 2018 mit Zahlen des Vorjahrs an der Zählstelle Groß Pankow oder einer naheliegenden Mautmessstelle.)

zu Frage 5: Seit Juli 2018 wurde die B 189 wie alle anderen Bundesstraßen in Deutschland mautpflichtig für LKW, deren zulässiges Gesamtgewicht - einschließlich Anhänger - mindestens 7,5 t beträgt.

Die Verkehrsbelastung im Streckenabschnitt Pritzwalk - A 24 der B 189 gemäß Dauerzählstelle Heiligengrabe für die Monate August bis Oktober der Jahre 2017 und 2018 ist in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

	2017			2018		
	DTV Kfz	DTV SV	SV-Anteil [%]	DTV Kfz	DTV SV	SV-Anteil [%]
August	8.468	1.392	16,44	8.474	1.512	17,8
September	8.792	1.368	15,56	8.022	1.442	18,0
Oktober	8.075	1.270	15,73	7.780	1.451	18,7

**Legende:**

DTV Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (Kfz/24h)  
 Kfz alle Kraftfahrzeuge  
 SV Schwerverkehr (Kfz > 3,5t)

6. Der Fahrbahnbelag auf dem Streckenabschnitt zwischen Kernitz und Heiligengrabe wurde erst vor kurzem erneuert. Wann wurde die Baumaßnahme durchgeführt, welche Kosten sind hier angefallen und für welche maximale Anzahl KFZ/Tag und deren verkehrssichere Bewältigung wurde diese Straße konzipiert?

zu Frage 6: 2015 wurde eine Deckschichterneuerung vorgenommen. Die Kosten betragen ca. 850.000 € (incl. Teil OD Heiligengrabe- bis Bauanfang Neuausbau). Fahrbahnbreiten wurden nicht verändert. Diese Deckenerneuerung gewährleistet für ca. 8 - 10 Jahre die sichere Befahrbarkeit der Straße. Die Bestandsstrecke ist Ergebnis einer historischen Entwicklung des Verkehrsnetzes aus mehreren Jahrhunderten. Sie entspricht weder in der Trassierung noch im Querschnitt den Anforderungen des gültigen Regelwerks an eine Bundesstraße zur Abwicklung des großräumigen und überregionalen Verkehrs. Kapazitätsangaben sind für nicht ausgebaute Straßen im Bestandsnetz nicht möglich,

7. Warum sieht die aktuelle Planung auf 100% der Strecke, auf der schätzungsweise täglich 3.700-4.400 Fahrzeuge verkehren, eine dreispurige Ausführung vor, obwohl eine Planungsempfehlung in der EKL 2 80% zweispurig und 20% dreispurig empfiehlt?

zu Frage 7: Grundlage für die Ermittlung der Überholabschnitte ist der Gesamtabschnitt A 24 - A 14.

8. Wie viele Quadratmeter Fläche werden durch die dritte Spur und die zusätzlichen Wirtschaftswege versiegelt? Wie verträgt sich diese Planung mit dem Ziel, den Flächenverbrauch zu reduzieren?

zu Frage 8: Separate Angaben zur Flächenversiegelung für die 3. Spur und den Wirtschaftsweg liegen nicht vor. Insgesamt ist eine Versiegelung von 81.255 m<sup>2</sup> zu bilanzieren. Darin ist ebenfalls die Versiegelung für die Bankette enthalten. Durch Kompensationsmaßnahmen werden diese vollständig ausgeglichen.

9. Auf der B198 wurde kürzlich ein drei Kilometer langer zweispuriger Bundesstraßenverlauf dreispurig ausgebaut. Die Straße wurde durch Verzögerungen des Bauverlaufs für 15 Monate vollständig gesperrt. Ist mit einer ähnlichen Sperrungsthematik auf dem doppelt so langen Bauabschnitt zwischen Kemnitz und Heiligengrabe zu rechnen und wenn ja, mit welchem zusätzlichen Zeit- und Streckenaufwand ist in diesem Falle zu rechnen?

zu Frage 9: Zur Verkehrsführung während der Bauzeit liegt noch keine konkrete Planung vor. Der Ausbau soll jedoch unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen.