

## **Antwort**

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4645

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

Drucksache 6/11611

### **Bundesstraße B189n zwischen Mirow und der Anschlussstelle Wittstock/Dosse**

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

Vorbemerkung des Fragestellers: Die geplante Bundesstraße 189n zwischen Mirow und der Anschlussstelle Wittstock/Dosse (A 19) ist im Bundesverkehrswegeplan trotz einer hohen Umweltbetroffenheit, einer nur mittleren raumordnerischen und einer geringen städtebaulichen Bedeutung mit einem Nutzen-Kosten-Faktor von 1,8 als vordringlich im Bedarf eingestuft worden. Die Dringlichkeit des länderübergreifenden Neubaus dieser Straße wird begründet mit einer Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit.

1. Wie stellt sich der aktuelle Planungsstand für die B 189n dar?

zu Frage 1: Mit Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. den Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen müssen die Unterlagen für die Linienbestimmung gem. § 16 FStrG aktualisiert werden. Da die B 189n für Mecklenburg-Vorpommern (MV) ein sehr wichtiger Baustein bei der Planung der Ortumgehung Mirow ist, wurde zwischen Brandenburg (BB) und MV vereinbart, dass die weitere Planung für die Linienbestimmung federführend durch MV erfolgen.

2. Üblicherweise erfolgt die Einstufung von Straßenbauprojekten in den vordringlichen Bedarf ab einem Nutzen-Kosten-Faktor von 3. Auf welcher Grundlage, welchen Gründen und auf wessen Initiative ist diese vor dem Hintergrund des kleinen Nutzen-Kosten-Faktors außergewöhnliche Einstufung in den vordringlichen Bedarf erfolgt?

zu Frage 2: Die Einstufung des Projektes in den vordringlichen Bedarf erfolgte durch den Bund. Die Maßnahme ist Bestandteil des 6. Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes.

3. Auf welche Höhe beziffert die Landesregierung die Gesamtkosten (Planung und Bau) sowohl für den Teil in Mecklenburg-Vorpommern als auch für Brandenburg basierend auf Kostenannahmen in 2018, und um wie viel Euro erhöht sich in Folge dessen der angenommene 45 Mio. Euro-Kostenanteil Brandenburgs?

zu Frage 3: Die Unterlagen für die Linienbestimmung sind noch nicht abschließend bearbeitet, so dass hierzu keine aktuellen Angaben gibt (siehe auch Antwort zu Frage 1).

Eingegangen: 16.07.2019 / Ausgegeben: 22.07.2019

4. Der Landesbetrieb Straßenwesen (Brandenburg) prognostiziert bis 2025 eine Belastung von 5000 - 6000 Kfz pro Tag mit einem Schwerverkehrsanteil von 13 - 19% auf der B 189n. Das Straßenbauamt Neustrelitz hat für den Schwer- und Güterverkehr bis 2030 eine Zunahme um 21% ermittelt, wobei der Pkw-Verkehr leicht rückläufig sei. Die Prognose weist daher lediglich eine Zunahme des Gesamtverkehrs von 6 % bis zum Jahr 2030 aus. Der BVWP nennt als Verkehrsbelastung im Planfall die Zahl von 3.000 Kfz/Tag, die Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr (Verkehrswirkung im Planfall) weist demgegenüber 2,24 Mio. Pkw-km/a bei 12% Lkw-Anteil und 88% privatem Pkw-Anteil aus. Wie erklärt die Landesregierung diese widersprüchlichen Zahlen?

zu Frage 4: Die derzeit im Land Brandenburg gültige Straßenverkehrsprognose 2025 wurde mit Runderlass Nr. 06/2011 durch das MIL eingeführt und bildet die Grundlage für die Planungen für das Bundesfern- und Landesstraßennetz im Land Brandenburg. Die Verkehrsbelastungen der Bewertungsprognose 2030 wurden bei der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes erstellt und dienten ausschließlich der wirtschaftlichen Bewertung und Einstufung von Projekten des BVWP. Aufgrund der unterschiedlichen Prognosehorizonte und -anforderungen können die Prognoseverkehrsbelegungen nicht miteinander verglichen werden.

5. Wie wirkt sich der Bau der A 14 auf die Verkehrsentwicklung auf der B 189 und die Verkehrsprognose für die B 189n aus?

zu Frage 5: Die A 14 war bereits bei der Aufstellung der Straßenverkehrsprognose 2015 des Landes Brandenburg im Netzmodell der Prognose enthalten.

6. Welche Auswirkungen hat die Einführung der LKW-Maut auf der B 198 (Mirow A 19) auf Land- und Kreisstraßen in Brandenburg, insbesondere auf die K 6823 Wittstock-Sewekow?

zu Frage 6: Die Landesregierung Brandenburg hat bereits frühzeitig eine gutachterliche Ermittlung potenzieller Streckenabschnitte für möglichen Mautausweichverkehr im Zusammenhang mit der Mauteinführung für LKW auf Bundesstraßen zum 01.07.2018 für das nachgeordnete Straßennetz in Brandenburg vorgenommen. Die B 198 in Mecklenburg-Vorpommern sowie möglich Ausweichverkehre über die K 6823 wurden dabei nicht betrachtet.

7. Eine belastbare Ermittlung der faktischen Verkehrsströme auf dem existierenden Straßenverkehrsnetz sollte die Grundlage für eine seriöse Verkehrsplanung und teure Straßenneubauprojekte bilden. Warum liegen für die K 6823 (Wittstock-Sewekow), auf der derzeit der Verkehr fließt, der auf die geplante B 189n geleitet werden soll, keine aktuellen Verkehrszählungen vor? Wäre es nach Einschätzung der Landesregierung zur Bereitstellung einer seriösen Planungsgrundlage angebracht, auf der K 6823 in Sewekow eine Dauerzählstelle einzurichten?

zu Frage 7: Für die Installation von Dauerzählstellen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig, in diesem Fall der Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Gegenwärtig gibt es im Land Brandenburg nach Kenntnis der Landesregierung keine Dauerzählstellen auf Kreisstraßen.

8. Was unternimmt die Landesregierung, um Mautflucht von LKW von Bundes- auf Land- und Kreisstraßen zu verhindern?

zu Frage 8: Im Herbst 2019 finden die Nachher-Zählungen bezüglich des Konzeptes zur Ermittlung potenzieller Streckenabschnitte für möglichen Mautausweichverkehr im Zusammenhang mit der Mauteinführung auf Bundesstraßen zum 01.07.2018 statt. Wenn die Auswertung der Daten vorliegt, wird die Landesregierung entsprechende Schlussfolgerungen ziehen.

9. In den Projektunterlagen zum Neubau der B 189n wird für den Planfall eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung auf der L15 von Wittstock in Richtung Rheinsberg prognostiziert. In Rheinsberg und den an der L 15 anliegenden Dörfern wird schon jetzt über eine problematische Verkehrsbelastung insbesondere durch den LKW-Verkehr geklagt. Welche Strategie hat das Land Brandenburg, mit der prognostizierten deutlichen Verkehrszunahme auf der L 15 und im Umfeld der B 189n umzugehen?

zu Frage 9: Die Wirkung der Maßnahme auf das Straßennetz wird im weiteren Planungsverlauf anhand einer Projektprognose betrachtet werden.

10. Die Bahnstrecke Wittstock-Mirow ist in der Reaktivierungsliste enthalten, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) im Auftrag der Bundesregierung erstellt und im Mai 2019 vorgestellt hat. Welche Auswirkungen prognostiziert die Landesregierung für den Fall einer Reaktivierung der Bahnlinie Wittstock-Mirow auf den LKW-Güterverkehr und insbesondere auf den Holzanlieferungsverkehr der Firma Swisskrono Tex GmbH in Heiligengrabe? Welche Aktivitäten und Initiativen ergreift die Landesregierung zur Reaktivierung der Bahnlinie Wittstock-Mirow?

zu Frage 10: Der Abschnitt Wittstock Landesgrenze MV ist nach § 11 AEG stillgelegt. Hierbei handelt es sich um einen Teilabschnitt der Eisenbahnstrecke Wittstock - Neustrelitz. Den stillgelegten Streckenabschnitt hat das Eisenbahnunternehmen Regio Infra GmbH (RIG) im Jahr 2011 von der DB Netz AG gekauft. Es gab zwischen der RIG und anliegenden Gemeinden gemeinsame Überlegungen zum Bau eines touristischen Radweges. Ob ein solcher Radweg tatsächlich gebaut wurde, ist der Landesregierung nicht bekannt. Seitens der Landesregierung ist keine Reaktivierung der Eisenbahnstrecke Wittstock - Mirow vorgesehen.

11. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung aus der Umweltverträglichkeitsprüfung gewonnen in Bezug auf

- a. die Zerschneidung der Landschaft?
- b. die hohe Bedeutung des Areals als Lebensraum für bedrohte Tierarten und Pflanzen?
- c. die Tatsache, dass die geplante Straße in einem nicht von Menschen besiedelten Raum Verkehr, Lärm und Schadstoffbelastung erzeugt?

zu Frage 11: Die Unterlagen für die Linienbestimmung sind noch nicht abschließend bearbeitet, so dass hierzu noch keine abschließenden Ergebnisse vorliegen (siehe auch Antwort zu Frage 1).

12. Warum reichen die in der UVP beschriebenen Auswirkungen aus Sicht der Landesregierung nicht aus, die Weiterführung des Planungsverfahrens zum Neubau der B 189n zu stoppen?

zu Frage 12: Die Maßnahme ist im 6. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes enthalten. Somit besteht ein gesetzlicher Planungsauftrag. Erkenntnisse, die eine Umsetzung ausschließen, liegen derzeit nicht vor.

13. Das Umweltbundesamt hat in seiner Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030 im Jahr 2016 gefordert, das Projekt Neubau B 189n wegen zu hohen Flächenverbrauchs zu streichen. Wie verhält sich das Land Brandenburg zur Forderung des Umweltbundesamtes? Wie begründet das Land Brandenburg den großen Flächenverbrauch dieses Bauprojektes vor dem Hintergrund des sehr geringen Nutzen-Kosten-Faktors?

zu Frage 13: Die Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erfolgte in Verantwortung des Bundes. Im Rahmen dieser Aufstellung hat der Bund das Umweltbundesamt um Stellungnahme gebeten. Die Stellungnahme liegt dem Land Brandenburg nicht vor. Somit kann das Land Brandenburg hierzu keine Aussage treffen.

14. Wie hoch ist der durch den Neubau der B 189n prognostizierte CO<sub>2</sub>-Ausstoß? Wie verträgt sich nach Ansicht der Landesregierung der Neubau der B 189n (geringer KNF) samt der damit prognostizierten Verkehrszunahme mit den notwendigen Anstrengungen zur Reduzierung des durch den Verkehr erzeugten CO<sub>2</sub>-Ausstoßs?

15. Wie verträgt sich die Zerschneidung eines bisher weitgehend unberührten und unzerschnittenen Naturraums im und um den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land mit seinem breiten Spektrum geschützter Arten mit den Zielen des Landes Brandenburg zum Natur- und Artenschutz und dem Wildnis-Konzept des Landes Brandenburg?

zu den Fragen 14 und 15: Die Beschreibung der Umweltauswirkungen findet sich im Projekt-Informationssystem (PRINS) des BMVI. Das Land Brandenburg ist sich der Umweltauswirkungen des Vorhabens bewusst, genaue Aussagen sind jedoch erst nach der entsprechenden Aktualisierung der umweltfachlichen Beiträge zur Linienbestimmung möglich (siehe Antwort zur Frage 1).