



## **Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung**

Abgeordneter Christoph Erdmenger (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

### **Linienbestimmung der B 190n**

Kleine Anfrage - KA 6/7048

### **Antwort der Landesregierung erstellt vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr**

- 1. Die B 190n soll nach der so genannten Hosenträgervariante eine Verbindung zwischen A 39 und A 14 darstellen. Welche Planungsschritte sind bis zur Verwirklichung der drei Straßen noch erforderlich und in welchem Zeitraum rechnet die Landesregierung jeweils mit der Fertigstellung? Bitte getrennt nach Straßen und soweit möglich Bauabschnitten angeben.**

Die Antwort der Landesregierung beschränkt sich zuständigkeitshalber auf die Sachsen-Anhalt betreffenden Abschnitte der B 190n und der A 14.

Bis zur Verkehrsfreigabe einer Bundesfernstraße sind nach der erfolgten Linienbestimmung gemäß § 16 (1) FStrG durch den Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) folgende wesentliche Planungsschritte erforderlich:

- a) Erstellung und Genehmigung der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen einschließlich der landschaftspflegerischen Begleitplanung.  
Nach Genehmigung des Entwurfes durch den BMVBS ist dieser verbindliche Grundlage für den Planungsträger bei der Erstellung der Planfeststellungsunterlage.
- b) Planfeststellungsverfahren zur Baurechtschaffung
- c) Erstellung der Ausführungsplanung und Ausschreibung der Bauleistung

## d) Baudurchführung

**A 14, Magdeburg-Wittenberge-Schwerin; Abschnitt Sachsen-Anhalt**

Den einzelnen Verkehrseinheiten (VKE) ist die Bauphase gemäß dem gemeinsamen Finanzierungskonzept des Bundes und der beteiligten Länder vom März 2009 zugeordnet. Die Bauphase A beinhaltet eine Realisierung des Abschnittes bis zum Jahr 2015, die Bauphasen B und C eine Realisierung nach dem Jahr 2015.

VKE	Bezeichnung	aktueller Planungsschritt	Bauphase gemäß Finanzierungsvereinbarung
1.1	vorh. Anschlussstelle (AS) Dahlewarleben bis o (ohne) AS Wolmirstedt	b	C
1.2	m (mit) AS Wolmirstedt bis B 189 nördl. Colbitz	c	A
1.3	B 189 nördl. Colbitz bis Dolle/L 29	b	A
1.4	Dolle/L 29 bis m AS Lüderitz (L 30)	b	A
1.5	o AS Lüderitz (L 30) bis m AS Uenglingen (L 15)	b	A (bis B 188) B
2.1	o AS Uenglingen (L 15) - m AS Osterburg (L 13)	b	B
2.2	o AS Osterburg (L 13) - m AS Seehausen (B 190)	a	A
3.1/3.2a	o AS Seehausen - Landesgrenze BB/ST	b	A

## **B 190n zwischen der Landesgrenze Niedersachsen und der A 14 bei Seehausen**

Das BMVBS hat auf der Grundlage des § 16 (1) FStrG mit Erlass vom 11. April 2011 die Linienführung der B 190n zwischen der geplanten A 39 bei Bad Bodenteich und der geplanten A 14 bei Seehausen bestimmt.

Die weitere planerische Vorbereitung der linienbestimmten Trasse erfolgt abschnittsweise entsprechend der eingangs dargestellten Planungsschritte.

Die ersten beiden Planungsabschnitte zur Entwurfsaufstellung umfassen den Bereich westl. der AS Seehausen an der A 14 bis westl. der Ortslage Leppin. In weiteren Teilbereichen sind Vermessungsarbeiten geplant. Aufgrund des frühen Planungsstadiums sind derzeit noch keine Aussagen zum Realisierungszeitraum möglich.

### **2. Mit welcher durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) rechnet die Landesregierung auf der B 190n jeweils am Anschluss zur A 39, südlich von Salzwedel und am Anschluss zur A 14? Auf welchen Gutachten beruhen diese Prognosen? Wurden diese seit Beginn der Planung korrigiert?**

Für das Jahr 2025 wird für die B 190n im Bereich des Anschlusses an die A 39 eine Verkehrsstärke ( $DTV_W$ ) von 13000 Kfz/24 h prognostiziert. Der Schwerverkehrsanteil beläuft sich auf 10 %. Im Bereich südlich von Salzwedel werden zwischen 12.000 und 16.000 Kfz/24 h ( $DTV_W$ ) erwartet, der Schwerverkehrsanteil liegt bei 10 %. Im Anschlussbereich zur A 14 werden 18.000 Kfz/24 h und ein Schwerverkehrsanteil von 14 % prognostiziert.

Die im November 2005 erstellte Verkehrsuntersuchung mit dem Prognosehorizont 2015 wurde in 2008 auf den Prognosehorizont 2025 fortgeschrieben. Grundlage dafür bildete die „Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtung 2025“ (kurz: Verflechtungsprognose 2025) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Es erfolgte eine Berücksichtigung der demographischen und wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland und dem hier gegenständlichen Umland sowie unter Beachtung der Verkehrsdaten des bestehenden Straßennetzes im betroffenen Bereich.

### **3. Mit welchen Kosten für die B 190n rechnet die Landesregierung insgesamt und jeweils für die Abschnitte A 39-Landesgrenze, Landesgrenze Pretzier, Pretzier A 14? Auf welchen Gutachten beruhen diese Kostenschätzungen? Wurden diese seit Beginn der Planungen korrigiert?**

Die Antwort der Landesregierung beschränkt sich zuständigkeitshalber auf die Sachsen-Anhalt betreffenden Abschnitte der B 190n und der A 14.

Die Kosten des Vorhabens belaufen sich gemäß der erstellten Linienbestimmungsunterlagen auf 331,3 Mio. € bei einer Länge von ca. 110 km. Die im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ausgewiesenen Kosten betragen 266,2 Mio. € bei einer Streckenlänge von 93,6 km. Die Gesamtstrecke in Sachsen-Anhalt wurde in drei Zwischenabschnitte mit folgenden Kosten unterteilt:

1. LGr NI/ST bis B 71	78,5 Mio. €
2. B 71 bis A 14 und	173,9 Mio. €
3. A 14 bis LG ST/BB	78,9 Mio. €

Die Kosten werden im Rahmen der detaillierten Planung weiter fortgeschrieben.

- 4. Mit welchen Kosten für Betrieb und Instandhaltung der B 190n rechnet die Landesregierung? Fallen davon Kosten für das Land oder die Kommune an? Rechnet die Landesregierung mit einer Herabstufung der bisherigen Trasse der B 190 und der B 248 zur Landes- oder Kreisstraße? Mit welchen Kosten für Betrieb und Instandhaltung für das Land oder den Kreis ist für diese Straßen zu rechnen?**

Für den Straßenbetrieb und die Straßenunterhaltung der B 190n (dreistreifig mit RQ 15,5) ist ein durchschnittlicher Kostenaufwand von rd. 10.300 €/Jahr und Kilometer zu erwarten. Die Kosten sind vom Baulastträger Bund zu tragen.

Die vorhandene B 190 verliert mit dem Bau der B 190n ihre Bedeutung als überregionale Verkehrsverbindung. Sie ist zu gegebener Zeit in eine Straßenkategorie nach Landesrecht einzustufen. Die Erarbeitung eines Umstufungskonzeptes erfolgt im Zusammenhang mit der abschnittswisen Erstellung der straßenbautechnischen Entwurfsunterlagen. Aussagen zu den Kostenauswirkungen für das Land bzw. den Landkreis sind erst nach Vorlage des vollständigen Umstufungskonzeptes möglich.

- 5. Auf welchem Gutachten beruht die in der Volksstimme wiedergegebene Aussage, dass „ein Ausbau der B 71 in Richtung Uelzen finanziell und naturschutzrechtlich keine Alternative sei“? Ist dieses Gutachten veröffentlicht worden? Macht die Landesregierung sich Annahmen, Herangehensweise und Ergebnisse dieses Gutachtens zu Eigen?**

Bei dem Gutachten handelt es sich um die im Rahmen des Linienbestimmungsverfahrens von den Ländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt auf Anforderung des BMVBS im Jahr 2010 ergänzend erarbeitete „Straßenbau- und umweltfachliche Gegenüberstellung der Nullplus-Variante (Führung über die B 71) und der B 190n Vorzugsvariante zwischen A 39 und Salzwedel“. Die Unterlage wurde vom Land Sachsen-Anhalt nicht veröffentlicht; sie bildet die fachliche Position der Landesregierung ab.

- 6. Falls die Landesregierung Sachsen-Anhalt Auftraggeber dieses Gutachtens ist, mit welcher Begründung hat die Landesregierung darauf verzichtet, einen Ausbau der Bestandstrasse der B 71 bzw. den Bau einzelner Ortsumgehungen als Alternative zu prüfen?**

Der vom Bundeskabinett beschlossene Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 war Grundlage für das 5. Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes und dessen Anlage, dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen. Dieser stellt die gesetzliche Grundlage für die Realisierung der darin enthaltenen Maßnahmen dar. Für einen Ausbau der Bundesstraße B 71 existiert kein gesetzlicher Planungsauftrag, da dieser mit der Ausnahme der Ortsumgehung

Bergen (Niedersachsen) nicht im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen enthalten ist.

Das Gutachten zeigt auf, dass lediglich auf 4 % der Streckenlänge der B 71 ein Ausbau der vorhandenen Trasse möglich ist. Der Streckenanteil mit notwendigen neuen Ortsumgehungen liegt bei 58 %, der Streckenanteil mit Parallellage zur vorhandenen B 71 bei 21 % (die B 71 alt dient dabei dem langsam fahrenden Verkehr) und der Streckenanteil mit neuer Trassierung beläuft sich auf 17 %.

**7. Wie bewertet die Landesregierung die in der Volksstimme wiedergegebene Kritik des Bundesumweltministeriums am Linienbestimmungsverfahren?**

Für das Land Sachsen-Anhalt als Auftragsverwaltung ist die Linienbestimmung nach § 16 (1) FStrG des Bundesverkehrsministeriums, die unter Beteiligung der betroffenen Bundesressorts erfolgte, bindend.