

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Claudia Müller, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/22720 –**

Neubauvorhaben Ortsumfahrung Schwerin (B 104)

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde das Neubauvorhaben Ortsumfahrung (OU) Schwerin auf der B 104 (Projektnummer B104-G10-MV-T3-MV) (kurz: B 104 OU Schwerin) in den vordringlichen Bedarf eingestuft. Die geplante Ortsumfahrung wird durch ein landwirtschaftliches Gebiet mit ökologischem Anbau, durch Gebiete mit höchstem Naturschutzstatus, durch Naherholungsgebiete für die Bürgerinnen und Bürger am Schweriner See und quer durch die dörflichen Schweriner Ortsteile Wickendorf und Karlshöhe führen. Das Naturschutzgebiet „Schweriner Außensee und angrenzende Wälder und Moore“ ist von der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie erfasst und als Europäisches FFH-Gebiet geschützt. Im dazugehörigen Wickendorfer Moor leben FFH-Arten wie Fischotter oder Teichfledermäuse. Das EU-Vogelschutzgebiet Schweriner Seen, durch das die Ortsumfahrung B 104 OU Schwerin führen würde, gibt streng geschützten Vogelarten wie beispielsweise Eisvögeln, Wachtelkönigen oder auch Fisch- und Seeadlern eine Heimat.

Der geplante Verlauf der Ortsumfahrung B 104 OU Schwerin durch besonders schützenswerte Gebiete würde zu erheblichen Umweltbeeinträchtigungen führen. Zu diesem Ergebnis kommt auch die umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung des Projekts im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 (<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B104-G10-MV-T3-MV/B104-G10-MV-T3-MV.html>). Für die Fragestellerinnen und Fragesteller ist die Notwendigkeit der Ortsumfahrung daher nicht nachvollziehbar.

1. Welche Prüfungen des Straßenprojekts B 104 OU Schwerin haben durch die Bundesregierung im Rahmen des BVWP 2030 mit welchem jeweiligen Ergebnis stattgefunden?
 - a) Wurden dabei auch Alternativen zur Ortsumfahrung geprüft, wenn ja, welche, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?

- b) Welche Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) und FFH-Verträglichkeitsprüfungen (FFH: Fauna-Flora-Habitat) sowie spezielle artenschutzrechtliche Prüfungen wurden bereits durchgeführt, und mit welchem jeweiligen Ergebnis?
2. Wie beurteilt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Auswirkungen der geplanten B 104 OU Schwerin auf die Naturschutzbelange im EU-Vogelschutzgebiet „Schweriner Seen“ und im FFH-Gebiet „Schweriner Außensee und angrenzende Wälder und Moore“?
 3. Welche Gründe gehen aus Sicht des BMVI beim geplanten Bau der B 104 OU Schwerin dem hochrangigen Schutz des EU-Vogelschutzgebiets „Schweriner Seen“ und dem FFH-Gebiet „Schweriner Außensee und angrenzende Wälder und Moore“ von europäischem Rang vor?
 5. Wie beurteilt das BMVI die Auswirkungen der geplanten B 104 OU Schwerin auf die unmittelbar betroffenen Bürgerinnen und Bürger der Ortsteile Schwerin-Wickendorf und Schwerin-Carlshöhe?
 6. Welcher Eingriff in die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen würde durch den Verlauf der geplanten Ortsumfahrung B 104 OU Schwerin nach Kenntnissen der Bundesregierung eintreten (bitte betroffene landwirtschaftlich genutzte Fläche und gegebenenfalls Kompensation nennen)?
 7. Wie hoch wird die zusätzliche Flächenversiegelung durch die im BVWP 2030 verankerte neue Ortsumfahrung B 104 OU Schwerin nach Kenntnis der Bundesregierung ausfallen?
 8. Plant die Bundesregierung Ausgleichsmaßnahmen, um den negativen Einfluss auf das EU-Vogelschutzgebiet „Schweriner Seen“ und das FFH-Gebiet „Schweriner Außensee und angrenzende Wälder und Moore“ zu minimieren, und wenn ja, um welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen handelt es sich dabei?
 9. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen des Baus der B 104 OU Schwerin auf die nachweislich im Wickendorfer Moor vorkommende FFH-Art der Teichfledermaus?
 13. Wie ist der aktuelle Planungsstand des Projekts B 104 OU Schwerin, und bis wann rechnet die Bundesregierung voraussichtlich mit dem Planfeststellungsbeschluss?
 14. Wie lange wird die Unterbrechung der Bahntrasse von Schwerin nach Wismar durch die Baumaßnahmen für das Projekt B 104 OU Schwerin andauern?
 15. Wurde die Möglichkeit des „Bauens unter dem rollenden Rad“ geprüft, um den Bahnverkehr jederzeit aufrechtzuerhalten?
Wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 1 bis 3, 5 bis 9 und 13 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem Ergebnis der Projektbewertung nach Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP 2030) wurde für die B 104 Ortsumgehung (OU) Schwerin ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,6 ermittelt. Mit Feststellung der Bauwürdigkeit wurden eine hohe Umweltbetroffenheit, eine nicht bewertungsrelevante raumordnerische Bedeutung sowie eine mittlere städtebauliche Bedeutung konstatiert.

Auf der Gesamtplanebene wurden Alternativszenarien überprüft. Auch auf der Ebene der Vorplanung wurden von der Straßenbauverwaltung Alternativen des Einzelprojektes geprüft. Die gewählte OU Schwerin im Zuge der B 104 bedeutet eine deutliche Streckenverkürzung zur A 14. Aufgrund der hohen verkehrlichen Bedeutung dieser Verkehrsrelation stellt die bestehende stark angebaute Ortsdurchfahrt mit einer umwegigen Verkehrsführung (Nullvariante) keine Alternative dar.

Die Strategische Umweltprüfung (SUP) nach BVWP 2030 beinhaltet eine FFH-Verträglichkeitseinschätzung. Diese ergab für die B 104, OU Schwerin, dass eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele bzw. des Schutzzweckes für zwei Natura 2000-Gebiete wahrscheinlich ist.

Die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern führt derzeit einen Variantenvergleich nördlicher Umfahrungen Schwerins unter Berücksichtigung verkehrlicher, wirtschaftlicher und umweltfachlicher Belange durch. Eine Vorzugsvariante wird im Rahmen der Linienbestätigung mit dem Baulastträger Bund abgestimmt. Angesichts des frühen Planungsstadiums sind derzeit noch keine weiteren Aussagen möglich.

4. Welche Argumente sprachen im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 aus Sicht der Bundesregierung für einen Neubau der B 104 OU Schwerin, obwohl die Trassenführung nach Auffassung der Fragesteller erkennen ließ, dass hochrangige Naturschutzgüter betroffen sein werden?

Wesentliches Projektziel ist die Verbesserung der Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Lübeck und der Erreichbarkeit der A 14 und A 20 aus weiten Teilen Westmecklenburgs. Weitere bedeutende Ziele des Projekts sind die Verkehrsentlastung der Ortsdurchfahrt, die Lärm- und Luftschadstoffimmissionsminderung sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Ortsdurchfahrt. Zumal sich hier ein nennenswerter Schwerlastanteil mit bis zu 10 Prozent der Gesamtbelastung bewegt. Eine leistungsfähige Verkehrsverbindung ist derzeit aufgrund des angebauten Querschnitts und der sehr umwegigen Führung nicht gegeben. Mit einer Nordortsumgehung Schwerin wird der Fernstraßenring um Schwerin geschlossen.

10. Wie soll sich nach der aktuellen Verkehrsprognose 2030 das Verkehrsaufkommen auf der geplanten B 104 OU Schwerin entwickeln (bitte abschnittsweise darstellen und dabei den Schwerlastverkehrsanteil mit angeben)?

Zielnetzprognose 2030 des Bundes:

B 104n-Abschnitt	DTVw*	Schwerlastverkehrsanteil
B 106 – K 42	4.000	25 %
K 42 – B 104	5.000	20 %
B 104 – A 14	10.000	10 %

* DTVw = durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (ohne Feiertage und Sonntage); Kfz/24h

Die Projektprognose 2030 der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern weist regional und örtlich Belastungszahlen von 6.000 bis 8.000 Kfz/24h und weiter bis zur A 14: 13.500 Kfz/24h aus.

11. Welche Kosten fallen für das im BVWP 2030 verankerte Projekt B 104 OU Schwerin an?
12. Gibt es aktuellere Kostenschätzungen der Baumaßnahme B 104 OU Schwerin als im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 aufgeführt, und wenn ja, in welcher Höhe befinden sich die aktuellen Kostenschätzungen (<https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B104-G10-MV-T3-MV/B104-G10-MV-T3-MV.html>)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Kosten der Maßnahme sind u. a. abhängig von der noch zu bestimmenden Vorzugsvariante. Die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern schätzt die Kosten derzeit auf rd. 50 Mio. Euro (inklusive Kosten für einen notwendigen Ersatzneubau der Paulsdammbrücke).