

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ina Latendorf, Dr. Gesine Löttsch, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Pascal Meiser, Victor Perli, Bernd Riexinger, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Planung und Realisierung der Nordtrasse Bundesstraße 104 Schwerin

Der Neubau der sogenannten Nordtrasse Ortsumfahrung Schwerin im Zuge der Bundesstraße 104 (B 104; Anbindung der B 106 bis zum sogenannten Paulsdamm der B 104) im Norden von Schwerin ist als Vordringlicher Bedarf im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) eingestuft (vgl. Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen (Fernstraßenbaugesetz – FStrAbG) Anlage (zu § 1 Absatz 1 Satz 2) Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen; Projektnummer B104-G10-MV-T3-MV).

Die Erhebungen der Verkehrszahlen für die Aufnahme in den Plan sollen ca. 25 Jahre alt sein.

Laut Projektinformationssystem zum BVWP ist ein wesentliches Projektziel neben der Verbesserung der Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Lübeck vor allem die Verbesserung der Erreichbarkeit der beiden Bundesautobahnen 14 und 20 aus weiten Teilen Westmecklenburgs und damit eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Zielen im Westen und Süden. Des Weiteren werden die überregionale Vernetzungsfunktion und der Lückenschluss zwischen Schwerin und Lübeck im Plan sowie die innerstädtische Entlastung vom überörtlichen Durchgangsverkehr angegeben (vgl. www.bvwp-projekte.de/strasse/B104-G10-MV/B104-G10-MV.html).

Inzwischen haben sich die Verkehrssituation und die Verkehrsströme durch den Ausbau der Autobahn 14 (A 14) östlich von Schwerin, den Ausbau der B 321 (An der Crivitzer Chaussee; PRINS: B321 – MV – BAB-Zubringer Schwerin – B321-IP10-MV-IP – FD) als vierspuriger Zubringer im Südosten und den Ausbau der Möwenburgstraße erheblich verändert (vgl. www.svz.de/lokales/schwerin/artikel/nordumgehung-schwerin-wie-weit-die-plaene-fuer-den-bau-sind-45492576).

Mehrere Bürgerinitiativen haben sich auch deshalb gegründet und stellen die Begründung im BVWP infrage. Eine Verbesserung der Verbindung zwischen Schwerin und Lübeck wird aufgrund der Lage bezweifelt und sei nicht erkennbar. Die Nutzung der A 14 bzw. A 20 wäre mit einer Verlängerung der Wegstrecke von 69 km (bei Nutzung der B 106 bzw. B 104 im Nordwesten von Schwerin) auf 105 km verbunden. Durch die bereits bestehende Ortsumfahrung von Schwerin und die Anbindungen zur A 14 und A 24 über die B 321 sowie die Anbindung zur A 20 über die B 104 (westlich) und die A 14 sei die Vernetzung bereits wesentlich verbessert worden.

Nach Auffassung der Bürgerinitiativen bleibt von der ursprünglichen Begründung für den Bau der Nordtrasse der B 104 nur noch die innerstädtische Entlastungsfunktion als realistisch erreichbares Ziel übrig (vgl. <https://schwerin-aktiv.org/stoppt-die-nordtrasse-schwerin-klimaschutz/>). Projekte des BVWP müssen aber dem überregionalen Verkehr dienen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Trifft es zu, dass die Verkehrsdaten, die bei der Aufnahme des Teilstücks der B 104 in diesem Bereich (Nordtrasse) in den BVWP begründet vor 25 Jahren erhoben wurden, bislang nicht aktualisiert sind?
 - a) Wenn ja, sind aktuelle Erhebungen zum jetzigen Verfahrensstand geplant oder bereits erfolgt?
 - b) Wenn nein, von welchen vorliegenden Verkehrszahlen aus welchem Jahr geht man aktuell aus?
2. Trifft es zu, dass das Projekt lediglich von der aktuellen Anbindung der B 106 bis zum sogenannten Paulsdamm der B 104 führt und eine Umfahrung der dann mehr belasteten Ortschaft Rampe (vor der Autobahnanbindung auf der Strecke liegend) nicht vorgesehen ist?
 - a) Wenn ja, wie schätzt die Bundesregierung die Verkehrssituation in Rampe aktuell und perspektivisch für die Zeit nach der Fertigstellung der Nordtrasse ein?
 - b) Wenn nein, welche Linienführung ist für die Umfahrung der Ortschaft Rampe geplant (bzw. beantragt oder wird als Vorzugstrasse angesehen)?
 - c) Sind Lärmschutzmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt geplant?
3. Von welchen Kosten für den Bau der 3,9 km langen Strecke, für die laut BVWP 2030 nach Preisstand 2014 ca. 33 Mio. Euro für Aus- und Neubaukosten veranschlagt wurden, die im Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 22. August 2023 zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße bereits mit 70,3 Mio. Euro angegeben werden (S. 41) und wegen des moorigen Geländes zwischen Ziegelsee und Schweriner See voraussichtlich weiter steigen, geht die Bundesregierung ganz aktuell (Stand: Ende 2023) bei dem Projekt aus?
4. Welche Kosten werden bei dem Projekt für die unabhängig von dem Bau der Nordtrasse der B 104 zu sanierende Brücke der B 104 am südwestlichen Ende des sogenannten Paulsdamms angesetzt?
5. Wird es angesichts der massiven Kostensteigerungen seit Beginn der Planung eine Neubewertung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) geben, das laut den Projektinformationen 1,6 beträgt?
 - a) Wenn ja, wann ist damit zu rechnen?
 - b) Wenn nein, warum nicht?
6. Trifft es zu, dass man dem Projekt einem „impliziten Nutzen“ von 58 Prozent zugeschrieben hat, wonach diese Prozentgröße einen positiven Einfluss auf die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens haben soll (vgl. https://wordpress31.gcms.verdigado.net/wp-content/uploads/2022/07/ortsumgehung_schwerin_im_zuge_der_b_104.pdf, S. 7)?

7. Wie groß wird durch den Bau der Flächenverbrauch insgesamt und die überbaute Fläche sein, an
- a) landwirtschaftlicher Nutzfläche,
 - b) unter Naturschutz stehender Fläche,
 - c) Wasserfläche?

Berlin, den 6. November 2023

Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

