

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort: BVWP 2030

Neubrandenburg, 2016-04-29

Stellungnahme zum Bundesverkehrswegeplan 2030"

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 nimmt der Allgemeine Unternehmensverband Neubrandenburg e. V. (AUV) sehr gerne die Möglichkeit wahr, Stellung zu nehmen.

Von unserer Seite gibt es die nachfolgend genannten Hinweise und Anregungen, um deren Berücksichtigung wir bitten.

Im Kontext der Stellungnahme geht es uns vor allem darum, die bisher bestehenden Erreichbarkeitsdefizite und Entwicklungshemmnisse in unserer Region abzubauen, die sich insbesondere aus der noch unzureichenden Infrastrukturausstattung, der peripheren Lage und den topografischen Gegebenheiten ergeben.

Erreichbarkeitsdefizite wurden in mehreren Analysen nachgewiesen (u. a. „Anbindung der Region Neubrandenburg an das großräumige Fernstraßennetz“, IW Aachen/Berlin, 2003).

In der Region Mecklenburgische Seenplatte gibt es weiterhin einen beträchtlichen Investitionsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur. Vor allem fehlen leistungsfähige Verbindungen nach Berlin und in den südwestdeutschen Raum. Deutlich wird dies z. B. anhand der aufgezeigten Verbindungsdefizite zwischen den Oberzentren Brandenburg a. d. Havel und Neubrandenburg im Rahmen der Voruntersuchungen zum BVWP 2030.

Unseres Erachtens ist die schnelle Planung und Realisierung von großräumigen und überregionalen Straßen- und Schienenverbindungen zwingend erforderlich, um eine Verbesserung der überregionalen Anbindung des östlichen Mecklenburg-Vorpommerns zu erreichen.

Grundlegende Voraussetzung dafür ist die Berücksichtigung der damit verbundenen Einzelvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030.

Nachfolgend genannte Maßnahmen sind für uns von zentraler Bedeutung für die weitere Entwicklung der Region:

Straßenprojekte

1. B 96 OU Neubrandenburg, 1. Bauabschnitt (Land MV; laufendes und fest disponiertes Vorhaben)

Die Einordnung des Vorhabens B 96 OU Neubrandenburg (1. Bauabschnitt) unter die laufenden und fest disponierten Projekte wird aus unserer Sicht ausdrücklich begrüßt.

Im Zuge der großräumigen Verkehrsachse zwischen der A 20, dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Bundeshauptstadt Berlin (Verbindungsfunktionsstufe 1) ist dieses Vorhaben Teil der „Maßnahmenkette B 96 / B 104 / B 197 Weisdin - Warlin“

Hingewiesen sei darauf, dass die B96 auch der Hafenhinterlandanbindung dient (im Verlauf von Sassnitz bis Berlin).

Ebenfalls kann mit dem Vorhaben der Durchgangsverkehr deutlich beschleunigt werden.

Zudem dient das Vorhaben der Entlastung der hochbelasteten und bekannt störanfälligen Ortsdurchfahrt des Oberzentrums Neubrandenburg mit dem 3 - 4 spurigen Stadtring im Zentrum.

Die Stadt Neubrandenburg ist Oberzentrum mit einem Einzugsbereich von ca. 400.000 Einwohnern und einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Mecklenburg-Vorpommern.

2. B 96 OU Weisdin (Land MV; neue Vorhaben - Vordringlicher Bedarf)

Die Einordnung des Vorhabens B 96 OU Weisdin in die neuen Vorhaben im Vordringlichen Bedarf begrüßen wir.

Genanntes Vorhaben ist Teil der „Maßnahmenkette B 96 / B 104 / B 197 Weisdin - Warlin" im Zuge der großräumigen Verkehrsachse zwischen der A 20, dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Bundeshauptstadt Berlin (Verbindungsfunktionsstufe 1).

Hingewiesen sei darauf, dass die OU Weisdin im bestehenden BVWP 2003 als Teil der Maßnahmenkette B 96 Neustrelitz - Neubrandenburg ebenfalls im Vordringlichen Bedarf eingeordnet ist.

Zudem dient sie ebenfalls der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen.

Außerdem dient die B 96 im Raum Neubrandenburg/Neustrelitz nicht nur der Abwicklung bedeutender Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, sondern teilweise auch der Abwicklung des Ost-West-Verkehrs auf der Relation Polen - A 20 - Neubrandenburg - Neustrelitz - A 19 / A 24.

In dem betroffenen Abschnitt der B 96 sind bereits heute Verkehrsbelegungen von ca. 10.000 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Dabei spielt der Schwerlastverkehr eine große Rolle (ca. 8,7 %).

Weiterhin dient die B 96 auch der Abwicklung von zunehmenden Pendlerverkehrsströmen zwischen dem Mittelzentrum Neustrelitz und dem Oberzentrum Neubrandenburg (2011 bis 2014: + 4,5 %) sowie der Anbindung zahlreicher Tourismusdestinationen.

Um diesen erheblichen Verkehrsanforderungen gerecht werden zu können, wurde die B 96 zwischen dem Neubrandenburger Ring und dem Berliner Ring in die Ferienreiseverordnung des Bundes aufgenommen. Dies hat in der Folge erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr auf dieser Strecke, der nur über kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen bzw. kosten- und fahrzeitintensivere Alternativstrecken (Autobahn A 20 / A 11) abgewickelt werden kann.

3. B 96 OU Usadel (Land MV, neue Vorhaben - Weiterer Bedarf mit Planungsrecht)

Das Vorhaben B 96 OU Usadel sollte in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgenommen werden.

Genanntes Vorhaben ist Teil der „Maßnahmenkette B 96 / B 104 / B 197 Weisdin - Warlin" im Zuge der großräumigen Verkehrsachse zwischen der A 20, dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Bundeshauptstadt Berlin (Verbindungsfunktionsstufe 1).

Zudem dient sie ebenfalls der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen.

Außerdem dient die B 96 im Raum Neubrandenburg/Neustrelitz nicht nur der Abwicklung bedeutender Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, sondern teilweise auch der Abwicklung des Ost-West-Verkehrs auf der Relation Polen - A 20 - Neubrandenburg - Neustrelitz - A 19 / A 24.

In dem betroffenen Abschnitt der B 96 sind bereits heute Verkehrsbelegungen von ca. 10.000 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Dabei spielt der Schwerlastverkehr eine große Rolle (ca. 8,7 %).

Weiterhin dient die B 96 auch der Abwicklung von zunehmenden Pendlerverkehrsströmen zwischen dem Mittelzentrum Neustrelitz und dem Oberzentrum Neubrandenburg (2011 bis 2014: + 4,5 %) sowie der Anbindung zahlreicher Tourismusdestinationen.

Um diesen erheblichen Verkehrsanforderungen gerecht werden zu können, wurde die B 96 zwischen dem Neubrandenburger Ring und dem Berliner Ring in die Ferienreiseverordnung des Bundes aufgenommen. Dies hat in der Folge erhebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr auf dieser Strecke, der nur über kostenpflichtige Ausnahmegenehmigungen bzw. kosten- und fahrzeitintensivere Alternativstrecken (Autobahn A 20 / A 11) abgewickelt werden kann.

4. B 96 / B 197 OU Warlin (Land MV, neue Vorhaben - Weiterer Bedarf)

Im Zuge des Autobahnzubringers Neubrandenburg (B 96 / B 104 / B 197) zur A 20 (AS Neubrandenburg Ost) wäre es zielführend die Ortsumgehung Warlin zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht bzw. in den Vordringlichen Bedarf aufzunehmen, um eine kontinuierliche Planung im Zuge der „Maßnahmenkette B 96 / B 104 / B 197 Weisdin - Warlin“ zu ermöglichen. Das Vorhaben wurde im Zuge des Autobahnzubringers Neubrandenburg im BVWP 2003 dem Vordringlichen Bedarf zugeordnet.

Genanntes Vorhaben ist Teil der „Maßnahmenkette B 96 / B 104 / B 197 Weisdin - Warlin“ im Zuge der großräumigen Verkehrsachse zwischen der A 20, dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Bundeshauptstadt Berlin (Verbindungsfunktionsstufe 1).

Zudem dient die B 96 / B 197 ebenfalls der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen.

Weiterhin dient die B 96 / B 197 in diesem Bereich der Anbindung zahlreicher Tourismusdestinationen. In dem betroffenen Abschnitt der B 96 / B 197 ist eine Verkehrsbelegung von 11 .000 Kfz pro Tag zu verzeichnen. Dabei spielt der Schwerlastverkehr eine große Rolle (ca. 6,6 %).

5. B 104 OU Neubrandenburg (ehemaliger 2. / 3. Bauabschnitt im BVWP 2003)

Das Vorhaben B 104 OU Neubrandenburg sollte zwingend in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Aus Sicht des AUV ist die zurzeit gegebene Nichtberücksichtigung des Vorhabens nicht plausibel bzw. nicht nachvollziehbar.

Beide Bauabschnitte waren im bisherigen BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Zur uneingeschränkten Wirksamkeit und damit auch zur Entlastung der hochbelasteten und stör anfälligen Ortsdurchfahrt des Oberzentrums Neubrandenburg mit dem 3 - 4 spurigen Stadtring im Zentrum ist die komplette Realisierung der Ortsumgehung zwingend erforderlich.

Die Stadt Neubrandenburg ist Oberzentrum mit einem Verflechtungsbereich von ca. 400.000 Einwohnern. Sie ist zugleich einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Mecklenburg-Vorpommern mit einer sehr stabilen Entwicklung. Nach einer Studie des Institut der deutschen Wirtschaft Köln aus dem Jahr 2013 zählt die Stadt Neubrandenburg zu den wirtschaftsstärksten Kommunen Ostdeutschlands, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in Neubrandenburg liegt bei ca. 33.000 Euro liegt. Nur der Industriestandort Jena mit gut 34.200 Euro ist in Ostdeutschland besser aufgestellt.

Prognosedaten zur wirtschaftlichen Entwicklung, die einen zu positiven Trend in Frage stellen, sind auch anhand aktuellster statistischer Kennziffern nicht nachvollziehbar.

Nicht nachvollziehbar ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, warum für das als Gesamtmaßnahme bewertete Vorhaben nur 8.000 Kfz/ Tag angesetzt wurden. Laut der Verkehrsuntersuchung, die 2010 im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum 1. Bauabschnitt, Baulos 2 der OU Neubrandenburg berechnet wurde, wurde für den 2. Bauabschnitt mit Prognosehorizont 2025 eine Verkehrsbelegung von 21.580 Kfz/ Tag errechnet. Für den 3. Bauabschnitt wurde für den Prognosehorizont 2025 eine Verkehrsbelegung von 17.200 Kfz/ Tag errechnet.

Vor diesem Hintergrund wird von unserer Seite stark angezweifelt, dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieses Vorhabens weniger als 1 betragen soll. Allein die zu erwartenden Reisezeitgewinne im Falle der Realisierung des 2./3. Bauabschnittes dürften deutlich über dem errechneten Nutzen von ca. 15 Mio. € liegen.

Wir bitten dringlich um eine kritische Prüfung und Neuberechnung des NKV für das aus unserer Sicht wichtige Vorhaben.

6. B 104 OU Pasewalk (Land MV, neue Vorhaben - Weiterer Bedarf)

Die OU Pasewalk im Zuge der B 104 sollte mindestens in den Weiteren Bedarf mit Planrecht bzw. in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden.

Das Vorhaben war bereits im BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Bei diesem Vorhaben geht es vor allem um die Schaffung einer leistungsfähigen Anbindung des Großgewerbstandortes Pasewalk an das überregionale Straßennetz sowie um die Entlastung des Mittelzentrums Pasewalk vom Durchgangsverkehr auf der Ost-West-Achse B 104 (Szczecin - A 20).

Das Vorhaben ist zudem als Ergänzung zur bereits in den 1980er Jahren realisierten Teilortsumgehung im Zuge der B 109 zu sehen. Weiterhin sollten die wirtschaftlichen Verflechtungen mit der polnischen Stadt Szczecin Beachtung finden. Diese Überlegung schließt die stetige Zunahme von Wohnpendlern, die insbesondere auch über die B 104 abgewickelt wird, ein.

7. B 192 OU Klink (Land MV, neue Vorhaben - Weiterer Bedarf)

Die B 192 ist bedeutende Achse für den Ost-West-Güterverkehr und zudem die kürzeste Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Neubrandenburg.

Weiterhin ist die B 192 die Ost-West-Haupterschließungsachse der Tourismusregion Mecklenburgische Seenplatte, die mit ca. einer Million Gästeankünften pro Jahr zu den Haupttourismustestinationen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zählt. Die gegenwärtige Verkehrsbelegung von ca. 10.400 Kfz pro Tag im Abschnitt Sietow - Klink - Waren (Müritz) mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 9 % belegen dies. Der bestandsorientierte Ausbau zu einer leistungsfähigen und sicheren Hauptverkehrsachse im Süden Mecklenburgs ist daher seit langem vorgesehen und unerlässlich. In diesem Rahmen ist die OU Klink ein wichtiger Ankerpunkt in der Ausbaukonzeption und sollte daher mindestens in die Kategorie „Weiterer Bedarf mit Planrecht“ gestuft werden.

Schieneprojekte

1. ABS (Bützow - Güstrow -) Lalendorf - Neubrandenburg - Pasewalk - Grambow - Grenze D/PL (Projektnummer 1-003)

Die Strecke ist laut PRINS aus der Grobbewertung ausgeschieden, da sie nach dem Ausbau weiterhin nicht elektrifiziert wäre und damit angeblich nicht durch den überregionalen SGV genutzt werden würde. Zudem bindet die Strecke laut Begründung nur dünn besiedeltes Gebiet an und ist eingleisig, wodurch sie auch nicht vom SPFV bedient werden wird.

Da es sich nach Ansicht der Planverfasser um eine SPNV-Maßnahme handelt, wurde der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufgenommen.

Diese Begründung kann aus der Sicht des AUV nicht nachvollzogen werden. Das Projekt ist Teil der großräumigen internationalen Bahnverbindung Lübeck - Neubrandenburg - Strasburg - Szczecin (Streckennummern 1122 und 6327).

Sie dient u. a. der Anbindung des Oberzentrums Neubrandenburg und der Mittelzentren Güstrow und Pasewalk an die Metropolregionen Hamburg und Szczecin sowie an die Oberzentren Rostock und Schwerin.

Außerdem bindet sie auch weitere untergeordnete Zentren an die vorgenannten Städte an.

Im Reise- und Berufspendelverkehr ist die Strecke für das mecklenburgisch-vorpommersche Binnenland von großer Bedeutung, da sie die einzige durchgängige Ost-West-Strecke im Land darstellt. Darüber hinaus wird die Strecke auch verstärkt von polnischen Fernpendlern benutzt. Die aktuelle Reisezeit von 5 h für 300 km der durchgängigen Verbindung zwischen Lübeck und Szczecin ist inakzeptabel. Die Strecke wird zudem zunehmend von privatwirtschaftlich tätigen Güterverkehrsbetreibern für den Transport von Massengütern (Holz, Getreide, Düngemittel) genutzt.

Aus unserer Sicht sind daher der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke notwendig. Das Projekt sollte umfassend geprüft und bewertet werden.

2. ABS (Berlin-) Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund (Projektnummer: 1-143)

Die Strecke wird laut der Begründung im PRINS aufgrund der für den SGV und SPFV vorteilhafteren Alternativstrecke Berlin - Angermünde - Stralsund nicht durch überregionalen Verkehr bedient werden.

Da es sich für den Planverfasser demgemäß um eine SPNV-Maßnahme handelt, wurde davon abgesehen, den Projektvorschlag in den BVWP aufzunehmen. Diese Begründung ist aus unserer Sicht fraglich.

Die Strecke Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund ist Teil der großräumigen Verbindung Berlin - Neustrelitz - Neubrandenburg - Stralsund (Streckenummer 6088, Berliner Nordbahn). Sie ist die kürzeste Direktverbindung zwischen den Oberzentren Stralsund, Neubrandenburg und der Metropole Berlin. Darüber hinaus werden auch die Mittelzentren Grimmen, Demmin, Neustrelitz und Oranienburg an die vorgenannten Zentren angebunden.

Zusätzlich ist die Strecke eine wichtige Verbindung im Urlauberverkehr für die Insel Rügen sowie für die Mecklenburgische Seenplatte und die Mecklenburgische Schweiz/Peene-Region. Aktuell wird die Strecke vorrangig durch den großräumigen Regionalverkehr (RE 5 Stralsund - Neubrandenburg - Berlin - Elsterwerda) genutzt.

Die Begründung, dass die Strecke nicht durch den überregionalen Verkehr bedient wird, trifft somit nicht zu. Dabei stehen sowohl der Berufspendel-, Reise- sowie der Freizeit- und Tourismusverkehr im Vordergrund.

Die durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste beträgt auf der Strecke nach den uns vorliegenden Informationen bei weit über 50 km und wäre damit auch dem Fernverkehr zuzuordnen.

Die Strecke dient im Havariefall und bei baubedingten Sperrungen der Strecke Berlin - Pasewalk - Stralsund zudem der Umleitung dieses Fernverkehrs. Der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke sind aus unserer Sicht erforderlich.

Das Projekt sollte ebenfalls umfassend geprüft und bewertet werden.

Sehr geehrte Damen und Herren,

für Rückfragen bzw. weitergehende Informationen stehen wir Ihnen selbstverständlich jederzeit und gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hans Brandt
Hauptgeschäftsführer