



IHK Neubrandenburg
für das östliche Mecklenburg-Vorpommern

Torsten Haasch
Hauptgeschäftsführer

IHK Neubrandenburg · PF 11 02 53 · 17042 Neubrandenburg

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

E-Mail
torsten.haasch@neubrandenburg.ihk.de

Tel.
0395 5597-100

Fax
0395 5597-500

27. April 2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2030

Sehr geehrte Damen und Herren,

gern nimmt die Industrie- und Handelskammer Neubrandenburg für das östliche Mecklenburg-Vorpommern die Möglichkeit wahr, im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Neubrandenburg gibt es die nachfolgenden Anregungen, Hinweise und Kritikpunkte, um deren Berücksichtigung wir bitten, um die Rahmenbedingungen für die weitere Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur im östlichen Mecklenburg-Vorpommern – einer Region mit über 500.000 Einwohnern und ca. 24.000 Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft, in der ca. ein Drittel des BIP des Landes Mecklenburg-Vorpommern erwirtschaftet wird – zu verbessern.

Die Wirtschaft und Bevölkerung im Osten Mecklenburg-Vorpommerns ist auf sichere, leistungsfähige und schnelle Verkehrsanbindungen angewiesen, um am wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Leben auf nationaler und internationaler Ebene teilzuhaben und bisherige Erreichbarkeitsdefizite und Entwicklungshemmnisse, die sich aus der peripheren Lage, den topografischen Gegebenheiten (ausgedehnte Wasserflächen) und der teilweise unzureichenden Infrastrukturausstattung ergeben, abzubauen.

Diese Erreichbarkeitsdefizite wurden in mehreren Untersuchungen nachgewiesen, so u. a. in der Untersuchung „Anbindung der Region Neubrandenburg an das großräumige Fernstraßennetz“ (IVV Aachen / Berlin, 2003). In der Region Mecklenburgische Seenplatte sowie in Teilen Vorpommerns gibt es weiterhin einen beträchtlichen Investitionsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur. Insbesondere fehlen hier leistungsfähige Verbindungen nach Berlin und in den südwestdeutschen Raum. In den Voruntersuchungen zum BVWP 2030 wird dies bspw. anhand der aufgezeigten Verbindungsdefizite zwischen den Oberzentren Brandenburg a. d. Havel und Neubrandenburg deutlich. Um eine Verbesserung der überregionalen Anbindung des östlichen Mecklenburg-Vorpommerns zu erreichen, ist nach unserer Auffassung die schnelle



Planung und Realisierung von großräumigen und überregionalen Straßen- und Schienenverbindungen zwingend erforderlich. Hierfür ist die Berücksichtigung der damit verbundenen Einzelvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 von zentraler Bedeutung.

Folgende Maßnahmen sehen wir dabei prioritär für die Entwicklung unserer Region im Nordosten der Bundesrepublik:

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 Sicht der IHK Neubrandenburg ausdrücklich begrüßt. Das 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). Die OU Neubrandenburg (1. Bauabschnitt) ist im derzeit bestehenden BVWP 2003 bereits als laufendes und fest disponiertes Vorhaben im Vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Das Projekt ist als Maßnahme im Verlauf der B 96 zudem in der Ahrensburger Liste enthalten. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen und 2015 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung.

Die B 96 im Verlauf von Sassnitz bis Berlin dient auch der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen, mit seinen Fährverbindungen nach Trelleborg (Schweden), Rønne auf Bornholm (Dänemark) sowie nach Russland und ins Baltikum. Der Durchgangsverkehr kann mit dem Vorhaben deutlich beschleunigt werden.

Das Vorhaben dient zudem der Entlastung der hochbelasteten und störanfälligen Ortsdurchfahrt des Oberzentrums Neubrandenburg mit dem 3 - 4 spurigen Stadtring im Zentrum. Die Stadt Neubrandenburg ist mit ca. 63.000 Einwohnern als drittgrößte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommern und Oberzentrum eines Verflechtungsbereiches von ca. 400.000 Einwohnern einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Mecklenburg-Vorpommern mit einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung.

B 96 OU Weisdin (Land MV; neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf)

Die Einordnung des Vorhabens B 96 OU Weisdin unter die neuen Vorhaben im Vordringlichen Bedarf sehen wir sehr positiv. Das 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). Die OU Weisdin ist im derzeit bestehenden BVWP 2003 als Teil der Maßnahmenkette B 96 Neustrelitz – Neubrandenburg ebenfalls im Vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Das Projekt ist als Maßnahme im Verlauf der B 96 zudem in der Ahrensburger Liste enthalten. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen und 2015 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung.

Die B 96 im Verlauf von Sassnitz bis Berlin dient auch der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen, mit seinen Fährverbindungen nach

Trelleborg (Schweden), Rønne auf Bornholm (Dänemark) sowie nach Russland und ins Baltikum.

Die B 96 dient im Raum Neubrandenburg / Neustrelitz aber nicht nur der Abwicklung bedeutender Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, sondern teilweise auch im Versatz 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 %).

Darüber hinaus 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 im Nordosten Deutschlands, darunter die Ferieninsel Usedom und die Mecklenburgische Seenplatte. 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. Damit dürfen Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen sowie Lastkraftwagen mit Anhänger an allen Samstagen vom 1. Juli bis einschließlich 31. August eines Jahres jeweils in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr nicht auf der Bundesstraße 96 verkehren. Dies hat wiederum 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. Pro Fahrt im Güterverkehr über die Alternativstrecke A 20 / A 11 ist hier mit Mehrkosten von ca. 100 Euro zu rechnen.

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. Das 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). Die OU Usadel ist im derzeit bestehenden BVWP 2003 als Teil der Maßnahmenkette B 96 Neustrelitz – Neubrandenburg im Vordringlichen Bedarf eingeordnet.

Das Projekt ist als Maßnahme im Verlauf der B 96 zudem in der Ahrensburger Liste enthalten. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen und 2015 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung. Die B 96 im Verlauf von Sassnitz bis Berlin dient auch der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen, mit seinen Fährverbindungen nach Trelleborg (Schweden), Rønne auf Bornholm (Dänemark) sowie nach Russland und ins Baltikum. Die volle Wirksamkeit als Hafenhinterlandanbindung kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Maßnahmen im Zuge der gesamten Strecke von Berlin bis Sassnitz umgesetzt werden.

Die B 96 dient im Raum Neubrandenburg / Neustrelitz aber nicht nur der Abwicklung bedeutender Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung, sondern teilweise auch im Versatz 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 %).

Darüber hinaus 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 im Nordosten Deutschlands, darunter die Ferieninsel Usedom und die Mecklenburgische Seenplatte. 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. Damit dürfen Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 7,5 Tonnen sowie Lastkraftwagen mit Anhänger an allen Samstagen vom 1. Juli bis einschließlich 31. August eines Jahres jeweils in der Zeit von 7:00 Uhr bis 20:00 Uhr nicht auf der Bundesstraße 96 verkehren. Dies hat wiederum 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. Pro Fahrt im Güterverkehr über die Alternativstrecke A 20 / A 11 ist hier mit Mehrkosten von ca. 100 Euro zu rechnen.

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) sollte die Ortsumgehung Warlin mindestens in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht bzw. in den Vordringlichen Bedarf aufgenommen werden, 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.

Das 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).

Das Projekt ist als Maßnahme im Verlauf der B 96 zudem in der Ahrensburger Liste enthalten. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen und 2015 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung.

Die B 96 im Verlauf von Sassnitz bis Berlin dient auch der Hafenhinterlandanbindung des Hafens Stralsund sowie des Hafens Sassnitz auf Rügen, mit seinen Fährverbindungen nach Trelleborg (Schweden), Rønne auf Bornholm (Dänemark) sowie nach Russland und ins Baltikum. Die volle Wirksamkeit als Hafenhinterlandanbindung kann jedoch nur erreicht werden, wenn die Maßnahmen im Zuge der gesamten Strecke von Berlin bis Sassnitz umgesetzt werden.

Darüber hinaus dient die B 96 der Anbindung zahlreicher Tourismusdestinationen im Nordosten Deutschlands, darunter die Ferieninsel Usedom und die Mecklenburgische Seenplatte. 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 %).

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

Das Vorhaben B 104 OU Neubrandenburg sollte in den Vordringlichen Bedarf oder zumindest in den Weiteren Bedarf mit Planrecht aufgenommen werden. Die derzeitige Nichtberücksichtigung des Vorhabens kann aus Sicht der IHK Neubrandenburg nicht nachvollzogen

werden. Beide Bauabschnitte waren im bisherigen BVWP 2003 im Vordringlichen Bedarf berücksichtigt.

Zur vollen Wirksamkeit und Entlastung der hochbelasteten und störanfälligen Ortsdurchfahrt des Oberzentrums Neubrandenburg mit dem 3 - 4 spurigen Stadtring im Zentrum ist die vollständige Realisierung der Ortsumgehung dringend erforderlich. Die Stadt Neubrandenburg ist mit ca. 63.000 Einwohnern als drittgrößte Stadt des Landes Mecklenburg-Vorpommerns und Oberzentrum eines Verflechtungsbereiches von ca. 400.000 Einwohnern einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte in Mecklenburg-Vorpommern mit einer stabilen wirtschaftlichen Entwicklung. Die Stadt Neubrandenburg zählt zu den wirtschaftsstärksten Regionen Ostdeutschlands und profitiert insbesondere von ihren intensiven funktionalen Verflechtungen mit der Metropole Berlin. So hat das Institut der deutschen Wirtschaft in Köln 2013 errechnet, dass das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf in Neubrandenburg bei 33.000 Euro liegt. Nur der Hochtechnologie-Standort Jena ist mit 34.200 Euro besser aufgestellt. Damit liegt Neubrandenburg auf Platz zwei in Ostdeutschland. Insofern sind die Prognosedaten zur wirtschaftlichen Entwicklung, nach der die Stadt Neubrandenburg hinsichtlich der Entwicklung des BIP bundesweit auf dem letzten Platz liegt nicht nachvollziehbar und entspricht nicht der Realität.

Fraglich 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.

Dass das Nutzen-Kosten-Verhältnis dieses Vorhabens weniger als 1 betragen soll, wird daher unsererseits stark angezweifelt. Allein die zu erwartenden Reisezeitgewinne im Falle der Realisierung des 2./3. Bauabschnittes dürften deutlich über dem errechneten Nutzen von ca. 15 Mio. € liegen. Eine kritische Prüfung und Neuberechnung des NKV ist aus unserer Sicht daher für dieses wichtige Vorhaben dringend erforderlich.

B 104 OU Pasewalk (Land MV, neue Vorhaben – Weiterer Bedarf)

Die OU Pasewalk im Zuge der B 104 wäre mindestens im Weiteren Bedarf mit Planrecht bzw. im Vordringlichen Bedarf aufzunehmen. 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 muss nach unserer Auffassung zudem als Ergänzung zur bereits in den 1980er Jahren realisierten Teilortsumgehung im Zuge der B 109 gesehen werden. Auch die positive wirtschaftliche Entwicklung der polnischen Stadt Szczecin mit ihrer Ausstrahlung auf das deutsche Umland und die damit verbundene Zunahme von Verflechtungsbeziehungen zwischen der Uecker-Randow-Region und dem Großraum Szczecin (z. B. kontinuierliche Zunahme der Wohnpendler), die insbesondere auch über die B 104 abgewickelt werden, müssen hier nach unserer Auffassung beachtet werden.

Zudem sollte eine Höherstufung des Vorhabens auch aufgrund des bereits fortgeschrittenen Planungsstandes sowie der damit bereits aufgewendeten Mittel geprüft werden.

B 111 Lühmannsdorf – Wolgast (Land MV, neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf)

Die Einordnung dieses für die Anbindung der Tourismusregion Insel Usedom wichtigen Vorhabens im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 wird von der IHK Neubrandenburg sehr positiv bewertet und unterstützt. Die Ortsumgehung Wolgast (B 111) einschließlich eines Brückenneubaus über den Peenestrom ist von großer Bedeutung, um den Wirtschafts-, Berufs-, und touristischen Verkehr zu beschleunigen, vom Wolgaster Brückenzug unabhängig zu machen und auch die Ortsdurchfahrt Wolgast mit ihren Engstellen vom erheblichen Durchgangsverkehr zu entlasten.

B 189 n Mirow – AS Wittstock/Dosse (A19) (Länder MV und BB, neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf)

Die Einordnung des Vorhabens in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 wird von der IHK Neubrandenburg ausdrücklich begrüßt. Das Vorhaben wird im Zuge der Verkehrsachse „A 20 – A19/24 – A 14“ eine Netzlücke im nordostdeutschen Bundesfernstraßennetz schließen und damit zur wesentlichen Verbesserung der großräumigen Anbindung unserer IHK-Region in Richtung Süd-Westdeutschland beitragen. Vor diesem Hintergrund ist die Einstufung des Vorhabens im Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aus unserer Sicht auch fachgerecht und erforderlich.

Die verkehrliche Bedeutung des Vorhabens beruht einerseits auf der raumerschließenden und verbindenden Funktion für die Prignitz und die Mecklenburgische Seenplatte. Andererseits begründet sich die verkehrliche Bedeutung aus der großräumigen Verbindungsfunktion (vgl. LEP Mecklenburg-Vorpommern: Verbindungsfunktionsstufe 1) zwischen Teilen Sachsen-Anhalts (Oberzentrum Magdeburg) und Mecklenburg-Vorpommerns (Oberzentrum Neubrandenburg). Vor allem aber bietet das Vorhaben dem Güter- und Personenverkehr leistungsfähige, sichere und unmittelbare Anschlüsse an die A 19 Wittstock – Rostock und die A 24 Berlin – Hamburg sowie über die bereits ausgebaute B 189 zwischen Wittenberge und Wittstock zukünftig auch an die A 14 Magdeburg – Wismar im Westen. Das Vorhaben leistet damit einen wesentlichen Beitrag Transportkosten zu senken, die Zuverlässigkeit von Gütertransporten zu erhöhen und die bisher erheblich vom überregionalen Güterverkehr belasteten Ortsdurchfahrten im nachgelagerten Netz zwischen Wittstock und Mirow zu entlasten.

B 192 OU Klink (Land MV, neue Vorhaben – Weiterer Bedarf)

Die B 192 ist die kürzeste Verbindung zwischen den Oberzentren Schwerin und Neubrandenburg sowie eine bedeutende Achse für den Ost-West-Güterverkehr. Die B 192 ist zudem die Ost-West-Haupterschließungsachse der Tourismusregion Mecklenburgische Seenplatte, die mit ca. einer Million Gästeankünften pro Jahr zu den Haupttourismusdestinationen des Landes Mecklenburg-Vorpommern zählt. Die gegenwärtige Verkehrsbelegung von ca. 10.400 Kfz pro Tag im Abschnitt Sietow – Klink – Waren (Müritz) mit einem Schwerververkehrsanteil 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.

B 198 OU Mirow (Land MV; laufendes und fest disponiertes Vorhaben)

Die Einordnung der OU Mirow als laufendes und fest disponiertes Vorhaben im Entwurf des BVWP 2030 wird sehr positiv gewertet. Das Vorhaben dient der Beschleunigung des überregionalen Güter- und Personenverkehrs auf der Ost-West-Achse B 198. Mit Umsetzung dieses Vorhabens würde die aufgrund des hohen Schwerlastverkehrsanteils besonders vom Durchgangsverkehr belastete Ortsdurchfahrt Mirow erheblich entlastet. Die OD Mirow stellt in der heutigen Form eine erhebliche Behinderung für die städtebauliche und touristische Entwicklung des Grundzentrums Mirow dar. Zudem steht das Vorhaben in direktem Zusammenhang mit dem für die großräumige Verkehrsanbindung der Region besonders bedeutsamen Vorhaben „Neubau B 189n Mirow – Wittstock“.

Schienenprojekte:

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

Laut PRINS ist die Strecke in der Grobbewertung ausgeschieden, da die Strecke 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 laut Planverfasser um eine SPNV-Maßnahme handelt, wurde der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufgenommen.

Diese Begründung kann unsererseits 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. Zudem 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. Der Ausbau und die Beschleunigung der Strecke sind aus unserer Sicht daher erforderlich. Das Projekt muss umfassend geprüft und bewertet werden.

ABS Berlin – Pasewalk – Stralsund (Projektnummer 1-034)

Auch dieses Vorhaben ist in der Grobbewertung ausgeschieden. Laut PRINS ist eine Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf der Strecke aufgrund von Veränderungen in der SPFV- und SGV-Nachfrage nicht mehr nutzbringend für den überregionalen Verkehr. Da es sich daher für den Planverfasser um eine SPNV-Maßnahme handelt, wurde der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufgenommen. Im Bundesverkehrswegeplan 2003 war das Projekt als Internationales Projekt Schiene eingeordnet.

Aus unserer Sicht ist diese Begründung unzutreffend. Auf der Strecke verkehren werktags regelmäßig drei Zugpaare im SPFV. Zusätzliche Fernverkehrsverbindungen werden an den

Wochenenden und in der Tourismussaison angeboten. Das Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn AG sieht zudem ab 2026 eine IC-Linie für die Relation Stralsund – Berlin vor. Bis zu diesem Zeitpunkt sollte der Ausbau auf 160 km/h spätestens erfolgt sein. Auch der großräumige Regionalverkehr (RE 3, Stralsund – Pasewalk – Berlin – Jüterbog – Elsterwerda-Biehla), der auf der Strecke angeboten wird, ist dem überregionalen Verkehr zuzuordnen.

Die Strecke ist eine wichtige Bahnanbindung im Urlauberverkehr für die Inseln Rügen und Usedom. Zudem bindet sie die Oberzentren Stralsund und Greifswald an die Metropolregionen Szczecin und Berlin an. Die großräumige Bedeutung der Strecke wird auch durch die hohe durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste belegt. Diese beträgt nach unseren Informationen auf der Strecke über 100 km und wäre damit eindeutig dem Fernverkehr zuzuordnen.

Darüber hinaus muss betont werden, dass das Projekt in Teilen bereits umgesetzt wurde. Der Unterbau ist bereits in weiten Teilen für 160 km/h und 22,5 t Achslast ausgebaut. Der Handlungsbedarf besteht vorrangig in der Ertüchtigung der Oberleitung. Diese muss für eine Streckenbeschleunigung erneuert werden. Darüber hinaus besteht in Teilen ein Anpassungsbedarf bei der Sicherungstechnik. Das Projekt entfaltet nur bei Gesamtfertigstellung seine Wirkung. Bereits getätigte Investitionen wären unwirksam, wenn das Projekt nicht vollständig umgesetzt wird.

Hinsichtlich der Begründung zur Grobbewertung ist zudem anzumerken, dass bezüglich der Strecke Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz im PRINS argumentiert wird, dass der Fernverkehr und SGV auf der Strecke Stralsund – Pasewalk – Berlin verkehren soll. Dies stützt unsere Argumentation, dass es sich bei der Strecke um eine Fernverkehrsstrecke handelt.

Das Projekt ist als wichtige Hafenhinterlandanbindung der Häfen Sassnitz, Stralsund, Greifswald-Ladebow und Vierow/Lubmin zudem in der Ahrensburger Liste enthalten. Alle Häfen verfügen über Gleisanschlüsse die auch vom SGV genutzt werden. Die Ahrensburger Liste, 2008 von den fünf norddeutschen Bundesländern beschlossen und 2015 in das von der Bundesregierung verabschiedete Nationale Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen aufgenommen, umfasst notwendige, überwiegend hafenrelevante Verkehrsprojekte mit überregionaler Bedeutung. Auch vor diesem Hintergrund ist der weitere Ausbau der Strecke aus unserer Sicht erforderlich. Das Projekt muss umfassend geprüft und bewertet werden.

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

Gemäß der Begründung im PRINS wird die o. g. Strecke aufgrund der für den SGV und SPFV vorteilhafteren Alternativstrecke Berlin – Angermünde – Stralsund nicht durch überregionalen Verkehr bedient werden. Da es sich für den Planverfasser daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, sieht er davon ab den Projektvorschlag in den BVWP aufzunehmen. Diese Begründung ist aus Sicht der IHK Neubrandenburg unzutreffend.

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 ist somit unzutreffend. Dabei stehen sowohl der Berufspendel-, Reise- sowie der Freizeit- und Tourismusverkehr im Vordergrund. Die

durchschnittliche Reiseweite der Fahrgäste beträgt auf der Strecke nach unseren Informationen 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 muss umfassend geprüft und bewertet werden.

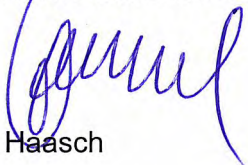
Wiederaufbau Karniner Brücke (Projektnummer: 1-387)

Das Vorhaben ist laut PRINS in der Grobbewertung ausgeschieden, da die betroffene Strecke nach Ansicht des Planverfassers auch künftig nicht bzw. kaum durch SPNV oder überregionalen SGV genutzt werden wird. Da es sich für den Planverfasser daher um eine SPNV-Maßnahme handelt, ist der Projektvorschlag nicht in den BVWP aufzunehmen. Diese Begründung sehen wir kritisch. Bei dem Projekt handelt es sich um ein zentrales Vorhaben zur großräumigen Anbindung der Tourismusinsel Usedom. Bereits heute verkehrt in der Tourismussaison Fernverkehr aus Richtung Berlin auf die Insel Usedom. Die Umsetzung der Maßnahme würde die Reisezeit von Berlin in die Usedomer Seebäder signifikant verkürzen.

Der Tourismus auf der Insel Usedom entwickelt sich seit Jahren positiv. Derzeit verzeichnet die Tourismusregion Insel Usedom mehr als eine Mio. Gästeankünfte pro Jahr (Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern) mit weiter steigender Tendenz. Dieser positive Trend gilt auch für die Bevölkerungsentwicklung auf der Insel. Da eine wiederaufgebaute Strecke von Ducherow über die Karniner Brücke nach Heringsdorf auch die polnische Stadt Swinoujscie (Swinemünde) anbinden würde, muss nach unserer Auffassung auch dieses Bevölkerungs- und Fahrgastpotential berücksichtigt werden. Darüber hinaus kann das Vorhaben, durch die o. g. fahrzeitverkürzende Wirkung für Verbindungen aus Richtung Süden einen Beitrag leisten, die Insel Usedom vom Pkw-Verkehr zu entlasten, da die Hauptquellgebiete der Tourismusdestination Usedom die Bundesländer Berlin, Brandenburg und Sachsen darstellen. Das Projekt muss umfassend geprüft und bewertet werden.

Für ergänzende Informationen und etwaige Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Haasch

