

## **KLEINE ANFRAGE**

**des Abgeordneten Wolfgang Waldmüller, Fraktion der CDU**

**Fortschritt und Finanzierung der Umgehungsstraße Zirchow**

**und**

## **ANTWORT**

**der Landesregierung**

### **Vorbemerkung**

Das Bundesverkehrsministerium hat der Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2018 einen Auftrag zur Planung der Ortsumgehung Zirchow im Zuge der Bundesstraße B 110 erteilt. Dieser Auftrag steht im Zusammenhang mit dem zum Zeitpunkt der aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplanung unvorhersehbaren Verkehrsbedarf, der durch die Aktivitäten auf polnischer Seite hinsichtlich einer festen Swinequerung entstanden ist.

Usedom kämpft seit Jahren mit einer steigenden Verkehrsbelastung, vor allem in den Sommermonaten. Der Verkehrsstrom auf dem Weg zu den Kaiserbädern staut sich regelmäßig in Zirchow, was sowohl für die Einheimischen als auch für die Touristen untragbar geworden ist. Während Polen den Swinetunnel bereits erfolgreich fertiggestellt hat, gibt es bei der Planung der Umgehungsstraße Zirchow noch immer erheblichen Nachholbedarf.

1. Wie ist der aktuelle Stand der Planungen für die Umgehungsstraße Zirchow?
  - a) Welche konkreten Maßnahmen wurden seit Januar 2024 ergriffen, um das Projekt voranzutreiben?
  - b) Warum fand seitdem kein Gespräch mit den Gemeindevertretern statt, obwohl dies zugesagt wurde?

Die Planung der Ortsumgehung Zirchow im Zuge der Bundesstraße B 110 befindet sich aktuell in der Linienplanung. Im Rahmen dieser Planungsphase werden die in Frage kommenden Varianten für eine Ortsumgehung Zirchow aus technischer, umweltfachlicher und wirtschaftlicher Sicht bewertet und miteinander verglichen.

**Zu a)**

Anknüpfend an die vor Ort am 2. März 2023 sowie 15. August 2023 durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltungen zur Ortsumgehung Zirchow führte der Minister für Wirtschaft, Infrastruktur, Tourismus und Arbeit Mecklenburg-Vorpommern, Reinhard Meyer, am 2. Februar 2024 ein persönliches Gespräch mit dem Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing. Im Rahmen dieses Gespräches wurde vereinbart, dass dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr die zur Variantenfindung erstellten Linienplanungsunterlagen zur Prüfung der Abwägung des projektverantwortlichen Straßenbauamtes Schwerin übersandt werden. Die technische Variantenplanung wurde dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Frühjahr 2024 übergeben. Die Unterlagen zur Umweltbewertung sowie zur Wirtschaftlichkeit werden derzeit zusammengestellt und sollen dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr im 4. Quartal 2024 übergeben werden.

**Zu b)**

Die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern hatte der Gemeinde die Ergebnisse der eigenen Untersuchungen und Bewertungen, die im Ergebnis die Nordvariante als Vorzugsvariante ausweisen, bereits vorgestellt. Ein weiteres Gespräch mit der Gemeinde ist erst nach Rückmeldung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum dortigen Prüfergebnis sinnvoll.

2. Welche Varianten wurden dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr für eine weitere Begutachtung vorgelegt?

Dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr wurde die technische Planung aller untersuchten Trassenvarianten, also zwei nördlich der Ortschaft verlaufende Varianten und vier südlich der Ortschaft verlaufende Varianten, übergeben. Zudem enthält die Unterlage auch die Kombinationsvarianten mit der nordöstlich anschließenden Landesstraße L 266.

3. Wie ist der aktuelle Zeitplan für den Bau der Umgehungsstraße?
  - a) Wann wird mit dem Abschluss der Linienplanung gerechnet?
  - b) Wann soll mit dem Bau begonnen werden?

Die Fragen 3, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

Der Abschluss der Linienplanung wird für Anfang des Jahres 2025 erwartet und soll nach Rückmeldung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erfolgen.

Der Baubeginn der Ortsumgehung Zirchow kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht seriös prognostiziert werden. Die Planungen befinden sich in einem frühen Planungsstadium. Insbesondere sind im Anschluss an die Linienplanung die Entwurfsunterlagen für die Vorzugsvariante zu erstellen und das zur Baurechtschaffung erforderliche Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

4. Warum wurde die Entscheidung für die Nordvariante getroffen, obwohl die Gemeinde eine südliche Umfahrung hinter dem Bahndamm bevorzugt?
  - a) Welche spezifischen Faktoren wurden bei der Entscheidung zugunsten der Nordvariante berücksichtigt?
  - b) Welche Relevanz spielt die Erreichbarkeit des neu erschlossenen Wohn- und Feriengebietes und des Flughafens?

Die Ermittlung der Vorzugsvariante durch die Straßenbauverwaltung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgte nach einer standardisierten Methodik, nach der alle Varianten aus verkehrlichen, umweltfachlichen und wirtschaftlichen Kriterien einheitlich bewertet und miteinander verglichen wurden. Dieses ist zur Erstellung einer rechtssicheren Planung zwingend.

#### **Zu a)**

Im Ergebnis der Gesamtabwägung gibt es zwischen der nördlich verlaufenden Variante (Vorzugsvariante) und einer südlich verlaufenden Variante hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Umwelt und ihrer verkehrlichen Wirkung keine erheblichen Unterschiede. Damit entscheidet vorrangig die Wirtschaftlichkeit über die Rangfolge der Projekte. Mit aktuell geschätzten Kosten für die Nordvariante von 15,7 Millionen Euro liegt diese deutlich vor der Südvariante mit aktuell geschätzten Kosten von 27,6 Millionen Euro.

**Zu b)**

In der Gesamtabwägung findet sich das Kriterium der raumstrukturellen Wirkung wieder. Hierbei wurde u. a. auch die Erreichbarkeit des Flughafens mitbewertet. Eine verkehrliche Betrachtung der Anbindung des Flughafens erfolgte zudem in der verkehrstechnischen Untersuchung. Ausschlaggebend für das Ranking und die Bestimmung der Vorzugsvariante sind die Gesamtwirtschaftlichkeit und die Gesamtkosten.

5. Welche finanziellen Mittel sind derzeit für das Projekt eingeplant?
- Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Nordvariante im Vergleich zur großen südlichen Umgehung (bitte nach Positionen aufschlüsseln)?
  - Welche Mittel stehen bislang zur Verfügung?
  - Wie wird die Finanzierung des fehlenden Betrages gesichert?

Die Fragen 5, a) und b) werden zusammenhängend beantwortet.

In der nachfolgend dargestellten Tabelle werden die bevorzugte Nordvariante und die Südvariante hinsichtlich der Kostengruppen miteinander verglichen:

<b>Hauptgruppen</b>	<b>Nord</b>	<b>Süd</b>
	<b>(Millionen Euro)</b>	
1. Grunderwerb	0,37	0,44
2. Baustelleneinrichtung	0,73	1,30
3. Verkehrssicherung an Arbeitsstellen	0,02	0,02
4. Erdbau	5,04	1,87
5. Oberbau	2,06	2,61
6. konstruktiver Ingenieurbau	2,17	16,40
7. Landschaftsbau	5,11	4,49
8. Ausstattung	0,14	0,17
9. sonstige besondere Anlagen und Kosten	0,12	0,25
<b>Summe</b>	<b>15,67</b>	<b>27,55</b>

Bislang stehen keine Mittel für den Bau der Ortsumgehung Zirchow zur Verfügung. Die Einstellung von Baumitteln in den Bundeshaushalt erfolgt erst nach Erlangung vollziehbaren Baurechts, also mit Vorlage eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses. Hierfür stellt die Straßenbauverwaltung beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr einen Antrag auf Einstellung der Maßnahme in den Bundeshaushalt.

Die Kosten der Maßnahme werden auf Grundlage der Anweisung zur Kostenermittlung und zur Veranschlagung von Straßenbaumaßnahmen (AKVS) bestimmt und den jeweiligen Kostenträgern zugeordnet. Kostenanteile des Bundes werden in den Bundeshaushalt eingestellt. Kostenanteile Dritter, wie z. B. des Landes oder der Gemeinde, werden nachrichtlich dargestellt. Die Bereitstellung der Kostenanteile Dritter an einer Bundesmaßnahme erfolgt im Regelfall durch den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen zwischen der Straßenbauverwaltung und dem jeweiligen Dritten.

6. Welche konkreten Maßnahmen sind vorgesehen, um die zusätzlichen 12 Millionen Euro für die große Südvariante zu beschaffen?
  - a) Welche Gespräche oder Verhandlungen wurden diesbezüglich mit der Gemeinde geführt?
  - b) Gibt es alternative Finanzierungsquellen oder Unterstützungsmöglichkeiten, die geprüft wurden?

Es sind derzeit keine konkreten Maßnahmen vorgesehen, um die Mehrkosten einer Südvariante zu beschaffen. Wie in der Antwort zu Frage 5 dargestellt, liegen die favorisierte Nordvariante und die Südvariante beim Variantenvergleich hinsichtlich der Kriterien Umwelt und Verkehr dicht beieinander, wobei sich die finale Rangfolge ursächlich aus den Kosten und somit der Wirtschaftlichkeit ergibt.

**Zu a)**

Mit der Gemeinde wurden bisher keine Gespräche zur Mitfinanzierung der Ortsumgebung geführt. Sollte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr die Variantenwahl der Straßenbauverwaltung des Landes und somit den Vorzug der Nordvariante bestätigen, könnte bei der Gemeinde eruiert werden, ob dort Möglichkeiten zur Finanzierung der nicht aus dem Bundeshaushalt zu finanzierenden Mehrkosten für die Südvariante gesehen werden.

**Zu b)**

Die Straßenbauverwaltung Mecklenburg-Vorpommern sieht keine alternativen Finanzierungsquellen für die Umsetzung einer Südvariante.

7. Wurden Baugrundgutachten für alle Varianten erstellt?
  - a) Wenn ja, wie sehen die Ergebnisse der Gutachten aus?
  - b) Welche bautechnischen Herausforderungen wurden festgestellt?

**Zu 7 und a)**

Im Rahmen der Vorplanung wurde eine geotechnische Untersuchung durchgeführt. Grundlagen waren geologische Übersichtskarten, das digitale Kartenportal Umwelt Mecklenburg-Vorpommern und eine geologische Voruntersuchung aus dem Jahr 2019. Anhand dieser Unterlagen konnte festgestellt werden, dass im Bereich der Südvarianten überwiegend normal tragfähiger mineralischer Baugrund vorliegt. Die Nordvarianten befinden sich teilweise im Niederungsbereich mit organischen Böden.

**Zu b)**

Im Bereich der organischen Böden kann im Ergebnis der Vorplanung davon ausgegangen werden, dass Dämme unabhängig von der Dammhöhe mit üblichen baugrundverbessernden Maßnahmen begründet werden können. Es wird empfohlen, im Bereich der Dammstrecken einen geringmächtigen Bodenaustausch mit 0,5 Meter Dicke als baugrundverbessernde Maßnahme zu berücksichtigen. Spezielle Dammgründungen sind hier nach gegenwärtigem Planungsstand nicht erforderlich.

8. Welche möglichen Entschädigungsleistungen sind bei den einzelnen Varianten der Umgehung für betroffene Eigentümer vorgesehen (bitte nach den jeweiligen Varianten und Positionen aufschlüsseln)?

Entschädigungsansprüche werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ermittelt und mit Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgelegt. Die Entschädigungshöhe wird anschließend gutachterlich bestimmt. Konkrete Aussagen über von der Maßnahme betroffene Eigentümer oder Landnutzer (Pächter) liegen aktuell nicht vor.

9. Wie beurteilt die Landesregierung die langfristigen wirtschaftlichen Auswirkungen der einzelnen Varianten auf die Region?
  - a) Welche Analysen oder Gutachten wurden hierzu erstellt?
  - b) Welche Vorteile verspricht eine Variante ohne Einbindung des Flughafens aus wirtschaftlicher Sicht?

Wirtschaftliche Auswirkungen der einzelnen Varianten der Ortsumgehung Zirchow auf die regionale Entwicklung wurden nicht untersucht. Die Ortsumgehung Zirchow hat vorrangig das Ziel, die Leichtigkeit des Verkehrs auf der Bundesstraße B 111 zu erhöhen und den Ort Zirchow vom weiträumigen Durchgangsverkehr zu entlasten. Im Zusammenhang mit dem Wirtschaftlichkeitsnachweis wurden jedoch volkswirtschaftliche Betrachtungen für die einzelnen Varianten angestellt.

**Zu a)**

Grundlage für die volkswirtschaftliche Betrachtung ist der Wirtschaftlichkeitsnachweis der Maßnahme, der auf einem standardisierten Nutzen-Kosten-Vergleich basiert. Zur Ermittlung des Nutzen-Kosten-Vergleichs werden Nutzenkomponenten, wie beispielsweise Betriebskosten, Fahrzeitverkürzungen, Unfallgeschehen, Lärmbelästigung, Schadstoffbelastung sowie Klimabelastung, berechnet und den Investitionskosten der jeweiligen Variante gegenübergestellt.

**Zu b)**

Die Entwicklung des Flughafens und der Feriensiedlung wurden auch in der verkehrstechnischen Untersuchung berücksichtigt und fanden somit Eingang in die Wirtschaftlichkeitsberechnung. In der Gesamtabwägung findet sich das Kriterium raumstrukturelle Wirkung wieder. Hier wird u. a. auch die Erreichbarkeit des Flughafens bewertet. Aus raumordnerischer Sicht erfüllen sowohl Nordvariante als auch Südvariante die Ziele der Raumordnung hinsichtlich der Anbindung des Flughafens. Aufgrund der direkteren Anbindung des Flughafens an das Bundesstraßennetz bei der Südvariante ist dies hier sogar positiver zu bewerten als bei der Nordvariante. Allerdings schlägt dieses Einzelkriterium nicht in der Art und Weise durch, dass die Südvariante in der Gesamtabwägung aller Kriterien vorzugswürdig wird.