



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Petra Nicolaisen (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung – Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie

Flensburg/ O-Wees (B199)

Vorbemerkungen der Landesregierung:

Das vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vorgegebene Ziel, gegenüber dem bisherigen unterfinanzierten Bundesverkehrswegeplan 2003 ein realistisches und finanzierbares Gesamtkonzept für die künftige Verkehrsinfrastruktur aufzustellen, wird für richtig erachtet. Das BMVBS hat angekündigt, in der Grundkonzeption Erhaltungsinvestitionen Vorrang vor Neu- und Ausbauinvestitionen geben zu wollen. Des Weiteren sollen Projekte zur Engpassbeseitigung im Vordergrund stehen.

Das BMVBS hat zudem angekündigt, mit einer größeren Transparenz bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) 2015 eine angemessene und frühzeitige Diskussion über die Verkehrsprojekte in Deutschland zu ermöglichen. Seinem Konzept entsprechend können alle Interessierten prozessbegleitend über den Fortschritt der Arbeiten und Zwischenergebnisse informiert werden. Dafür sollen Veröffentlichungen im Internet, Fachartikel und Informationsveranstaltungen genutzt werden. Über die Bereitstellung von Informationen hinaus sieht das BMVBS für zentrale Meilensteine bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans Konsultationen vor, um eine Mitwirkung der Öffentlichkeit zu ermöglichen.

1. Wie begründet die Landesregierung die Streichung der Strecke Flensburg/ O-Wees (B199) aus der Anmeldung zum Bundesverkehrswegeplan?

2. Welche Gespräche gab es seitens der Landesregierung vor der Entscheidung mit den Verantwortlichen in Flensburg (z.B. der Stadt), wann und mit welchem Ergebnis?
3. Welche Gespräche gab es seitens der Landesregierung nach der Entscheidung mit den Verantwortlichen in Flensburg, wann und mit welchem Ergebnis?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 1 bis 3 zusammen beantwortet:

Mit der vierstreifigen Osttangente von der B200 im Süden von Flensburg bis zum Schottweg im östlichen Stadtbereich Flensburgs ist eine große Entlastung des Innenstadtbereiches erreicht worden. Die Verkehrsbelastungen im anschließenden Bereich der B199, die gemäß der letzten bundesweiten Straßenverkehrszählung in 2010 zwischen rd. 17.450 Kfz/24h und rd. 10.500 Kfz/24h liegen, können verkehrlich verträglich abgewickelt werden.

Da unter Berücksichtigung der in den Vorbemerkungen genannten Aspekte, der bestehenden Verkehrsbelastungen und des bislang ermittelten Kosten-Nutzen-Verhältnisses von 1,1 (BVWP 2003) ein vierstreifiger Ausbau der B199 von Flensburg/O bis Wees in einem überschaubaren Zeitraum nicht realistisch ist, soll von einer Anmeldung der Strecke abgesehen werden. Auch die gemäß der derzeit gültigen Bedarfsplanprognose für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen, die etwas niedriger ausfallen, erlauben keine andere Bewertung. Im Übrigen ist ein weiterer vierstreifiger Ausbau der B199 im Mobilitätsprogramm der Stadt Flensburg von 2005 auch nicht enthalten.

Gespräche mit Verantwortlichen der Stadt Flensburg sind daher nicht geführt worden.

4. Hat die Landesregierung vor der Entscheidung aktuelle Kosten-Nutzen-Analysen hinsichtlich der Strecke Flensburg/ O-Wees erstellt und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Antwort:

Aktuelle Kosten-Nutzen-Analysen wurden nicht erstellt.

5. Wie beurteilt die Landesregierung eine Verlängerung der 4-Spurigkeit vom Schottweg / Trögelbsbyer Weg bei Famila bis Abfahrt Glücksburger Chaussee/ Gemeindegrenze Wees?
6. Wie beurteilt die Landesregierung eine 4-Spurigkeit von der Abfahrt Glücksburger Chaussee bis Oxbüll?

Wegen des Sachzusammenhangs werden die Fragen 5 und 6 zusammen beantwortet:

Wie schon zu den Fragen 1 bis 3 ausgeführt, können die bestehenden Verkehrsströme verkehrlich abgewickelt werden, so dass von einem stabilen Verkehrszustand auszugehen ist. Ein vierstreifiger Ausbau würde die Qualität des Verkehrsablaufs dahingehend verbessern, dass ein freier Verkehrsfluss besteht. Unter wirtschaftlichen Aspekten ist es allerdings ausreichend, wenn auch niedrigere Qualitätsstufen erreicht werden wie z.B. der, dass der Verkehrszustand noch sta-

bil ist. Hierbei würde der Verkehrsablauf zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen.