

Raumordnungsverfahren B 105 OU Mönchhagen/Rövershagen – Maßgaben zur Ausarbeitung der Verfahrensunterlagen

– Festlegungen im Ergebnis der schriftlichen Anhörung ausgewählter Stellen sowie der Antragskonferenz vom 22.04.2020 –

Die Ausarbeitung der Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren soll gemäß Vorschlag vom 29. Oktober 2019 (*Unterlage zur Antragskonferenz*) erfolgen. Im Ergebnis der Konferenz werden ergänzend die folgenden Maßgaben für die weitere Untersuchung festgelegt.

1. Verkehrliche Untersuchung

- 1.1 Der Untersuchungsraum für die verkehrliche Untersuchung des Vorhabens ist in den Verfahrensunterlagen eindeutig zu beschreiben und abzubilden. Maßgebende Funktionen der Bundesstraße 105 östlich von Rostock sind die Verbindung des Oberzentrums Rostock mit dem Mittelzentrum Ribnitz-Damgarten sowie die Anbindung der Tourismusregion Fischland-Darß an das großräumige Straßennetz.
- 1.2 Für die Verkehrsträger Straße und Schiene sind bestehende Qualitätsdefizite auf der Verbindung Rostock—Ribnitz, gemessen an den Richtwerten der RIN, vergleichend darzustellen.
- 1.3 Für den gesamten Abschnitt der Bundesstraße 105 zwischen der Autobahnanschlussstelle Rostock-Ost und dem Beginn der Ortsumgehung Ribnitz-Damgarten ist die Verkehrsqualität im bestehenden Ausbauzustand darzulegen. Möglichkeiten und Grenzen einer Verbesserung der Verkehrsqualität durch verkehrsregelnde Maßnahmen im Bestand sind aufzuzeigen.
- 1.4 Es ist (verbal) darzulegen, welche Maßnahmen im gesamten betrachteten Streckenabschnitt perspektivisch erforderlich werden, um eine ausreichende Verkehrsqualität zu gewährleisten und einen richtliniengerechten Ausbauzustand herzustellen.
- 1.5 Es ist darzulegen, wie sich die geplante Ortsumgehung Mönchhagen/Rövershagen in einen perspektivischen Ausbau des gesamten Streckenabschnittes einfügen würde.

2. Berücksichtigung von Potenzialen der Flächenentwicklung

- 2.1 In der Verkehrsprognose sollen geplante Bauflächen für Wohnen und Gewerbe im Umfeld der B 105 insoweit berücksichtigt werden, wie sie in den Flächennutzungsplänen der Gemeinden dargestellt sind.
- 2.2 Darüber hinausgehende Flächenpotenziale, die bisher nur als Vorrang- oder Vorbehaltsgebiete im Regionalen Raumentwicklungsprogramm enthalten sind, sollen in eine Maximalprognose Eingang finden, die jedoch nicht bemessungsrelevant für die Ortsumgehung werden soll. Das Maximalszenario soll lediglich anschaulich machen, welche weitergehenden Ausbauerfordernisse im Straßennetz entstehen würden, wenn (in fernerer

Zukunft) einmal sämtliche Potenzialflächen ausgenutzt werden sollten. Dabei ist bezüglich der angenommenen Verkehrserzeugung je Flächeneinheit von mittleren Richtwerten auszugehen.

- 2.3 Für die Vorrang- und Vorbehaltsgebiete aus dem Raumentwicklungsprogramm bedeutet dies, dass die Gebiete Bentwisch und Poppendorf vollständig und entsprechend den gemeindlichen Bauleitplänen in die (bemessungsrelevante) Verkehrsprognose eingehen. Die Gebiete Mönchhagen und Seehafen Ost gehen anteilig (soweit sie im Rostocker Flächennutzungsplan dargestellt sind) in die Prognose ein. Die Vorbehaltsgebiete Seehafen West und Poppendorf Nord gehen nicht in die Prognose ein.

3. Untersuchung der Nullvariante und der Ausbauvariante

- 3.1 In die gutachterliche Bewertung möglicher Vorhabensalternativen sind der richtlinienkonforme Ausbau der Bundesstraße in der bestehenden Trasse sowie der Verzicht auf wesentliche kapazitätserweiternde Baumaßnahmen (sog. Nullvariante) einzubeziehen.
- 3.2 Die Ausbauvariante ist (textlich und zeichnerisch) so konkret auszuarbeiten, dass Flächenbedarf, erforderliche Anpassungen im nachgeordneten Straßen- und Wegenetz sowie Eingriffe in bestehende Nutzungen konkret ersichtlich werden.
- 3.3 Die Umweltauswirkungen des Verkehrs sowie Ausmaß und Umfang von Beeinträchtigungen der Anwohner sind für die Nullvariante sowie für die Ausbauvariante unter Berücksichtigung von ggf. erforderlichen Lärmsanierungs- und Lärmschutzmaßnahmen darzulegen und den Auswirkungen der möglichen Neubauvarianten vergleichend gegenüberzustellen.

4. Abgrenzung des Untersuchungsraumes für die Trassenfindung

- 4.1 Von der Straßenbauverwaltung wurde im Ergebnis der Antragskonferenz eine neue Abgrenzung des Untersuchungsraumes erarbeitet (Karte und Begründung vom 17.06.20).
- 4.2 In den Verfahrensunterlagen für das Raumordnungsverfahren ist die endgültige Abgrenzung so ausführlich zu beschreiben und zu begründen, dass sie für alle Verfahrensbeteiligten vollständig nachvollziehbar wird. Die Begründung ist ausschließlich aus planerischen Erwägungen herzuleiten.
- 4.3 In der Beschreibung ist zu differenzieren zwischen dem Raum, der als eigentlicher Suchraum für mögliche Trassenvarianten gelten soll, und den Bereichen, die darüber hinaus zur Bewertung möglicher Umweltauswirkungen der neuen Straße in die Untersuchung einbezogen werden.

5. Berücksichtigung der geplanten Straße Seehafen—Poppendorf

- 5.1 Aufgrund der Voruntersuchungen zur verkehrlichen Anbindung der geplanten Industriegebiete und der im RREP festgelegten Vorbehaltstrasse sind potenziell geeignete Punkte für den Anschluss der geplanten Ost-West-Straße an die möglichen Varianten der Ortsumgehung zu bestimmen.
- 5.2 Es wird von einer öffentlich gewidmeten Straße ausgegangen.
- 5.3 In den Verkehrsprognosen für die verschiedenen Varianten der Ortsumgehung sind die Ost-West-Verbindung und die mit dem Bau dieser Verbindung potenziell verbundenen Auswirkungen auf die Verkehrsbelegung der Bundesstraße zu berücksichtigen.

5.4 Mögliche Synergieeffekte bezüglich der Abwicklung der Ost-West- und der Nord-Süd-Verkehre sind bei der Auswahl und Bewertung der Trassenvarianten für die Ortsumgehung zu berücksichtigen.

6. Berücksichtigung des Ausbaus der Bahnstrecke Rostock—Ribnitz

6.1 Bei der Vorplanung möglicher Eisenbahnkreuzungen im Verlauf der Ortsumgehung sowie der Vorplanung von Ausbauabschnitten in Parallellage zur Bahnstrecke Rostock—Ribnitz ist der perspektivisch notwendige zweigleisige Ausbau dieser Bahnstrecke zwingend zu berücksichtigen.

7. Naturschutz und Denkmalschutz

7.1 Bezüglich des Umfanges der faunistischen Bestandsaufnahmen sieht die Straßenbauverwaltung die Vorgaben gemäß HVA F-StB als maßgeblich an, nicht die HzE des Landes Mecklenburg-Vorpommern. In Zweifelsfällen müssen die beauftragten Gutachter eine fachliche Einschätzung treffen, welcher Untersuchungsaufwand notwendig und angemessen ist.

7.2 Für die sehr weitgehenden Anregungen des Landesamtes für Kultur und Denkmalpflege bezüglich der Voruntersuchung von Bodendenkmalen erkennt die Straßenbauverwaltung keine Rechtfertigung. Übliche Praxis auf der Planungsstufe der Linienfindung ist der Rückgriff auf die behördlicherseits vorhandenen Daten.