

AKTIONSBÜNDNIS

B 96-AUSBAU - SO NICHT



POSITIONEN ZUM AUSBAU DER B96

AKTIONSBÜNDNIS B96-AUSBAU – SO NICHT..... 3

B96 – SO NICHT! UNSERE POSITION 4

- WIR BRAUCHEN KEINE ZUSÄTZLICHE SCHNELLSTRAßE ZWISCHEN BERLIN UND DER OSTSEE..... 4
- MEHR ALS 100 MIO. € SIND ZU VIEL FÜR 3 MINUTEN ZEITGEWINN 7
- KEINE WIRTSCHAFTLICHKEIT DES STRASSENNEUBAUS 7
- KEIN FLÄCHENVERBRAUCH AUF KOSTEN DER NATUR – KEINE NEUE TRASSE 7
- KEINE ZERSCHNEIDUNG VON NATUR- UND WIRTSCHAFTSRÄUMEN 7
- WIR WOLLEN KEINE EINGRIFFE IN SCHUTZGEBIETE 8
- WIR BRAUCHEN EINE B96, DIE AUF DIE BEDÜRFNISSE DES REGIONALVERKEHRS ZWISCHEN ORANIENBURG UND NEUBRANDENBURG ZUGESCHNITTEN IST. 8
- WIR WOLLEN LÄRMENTLASTUNG STATT LÄRMBELASTUNG 8
- DIE GEPLANTE VERKEHRSVERLAGERUNG VON DEN AUTOBAHNEN AUF DIE B96 VERSCHLECHTERT DIE VERKEHRSSICHERHEIT 8

WIE WIR DEN AUSBAU WOLLEN 9

- MASSVOLLER AUSBAU DER BESTEHENDEN TRASSE 9
- IN FÜRSTENBERG DEN BAU EINER TRASSE PARALLEL ZUR BAHN (TRASSENBÜNDELUNG), KEIN ZERSCHNEIDEN DES NATURPARKS STECHLIN/RUPPINER LAND..... 9
- AUSGLEICHSMÄßNAHMEN VOR ORT UND NICHT IRGENDWO 9
- GEMEINDEN EINBINDEN, NICHT ABHÄNGEN 9
- MASSNAHMEN ZUR REDUZIERUNG DES VERKEHRS AUF DER B96 9
- ERTÜCHTIGUNG DER BAHNSTRECKE NEUSTRELITZ – STRALSUND 10
- EINRICHTUNG EINES IC-HALTES IN FÜRSTENBERG 10
- AUFNAHME DES LANDKREISES MECKLENBURGISCHE SEENPLATTE IN DEN VBB 10

DIE B96 - AUSBAUPLÄNE ZWISCHEN NEUBRANDENBURG UND NEUSTRELITZ..... 10

DIE B96 - AUSBAUPLÄNE FÜR FÜRSTENBERG 18

AKTIONSBÜNDNIS B96-AUSBAU – SO NICHT

Die Planungen zum Ausbau der B96 (früher F96) zu einer leistungsfähigen Fernstraße gibt es schon lange. Der Traum von einer schnellen direkten Verbindung von Berlin zur Ostsee entstand schon im vorigen Jahrhundert. Die Weiterverfolgung dieses Ziels wurde nur kurzfristig unterbrochen, um den Bau der A20 nicht zu gefährden. Nun ist die A 20 seit 2005 in Betrieb und das Tauziehen um den Ausbau der B96 beginnt erneut.

Aus unserer Sicht hat die derzeitige Planung nicht die Interessen der Anwohner oder der Bewohner der Region im Blick, sondern folgt überwiegend den singulären Interessen des Transportgewerbes.

Wir sind der Meinung, dass ein sehr viel weniger intensiver Eingriff in die Natur ausreichend ist, um gelegentlich bestehende Behinderungen zu reduzieren und vor allem den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrs- und Lärmbelastungen zu realisieren.

Zur Bündelung unserer Kräfte haben wir uns zum

Aktionsbündnis B96-Ausbau – so nicht
zusammengeschlossen.

Neubrandenburg, den 19. Juni 2018



Ortsgruppe Neubrandenburg
& Regionalverband Gransee

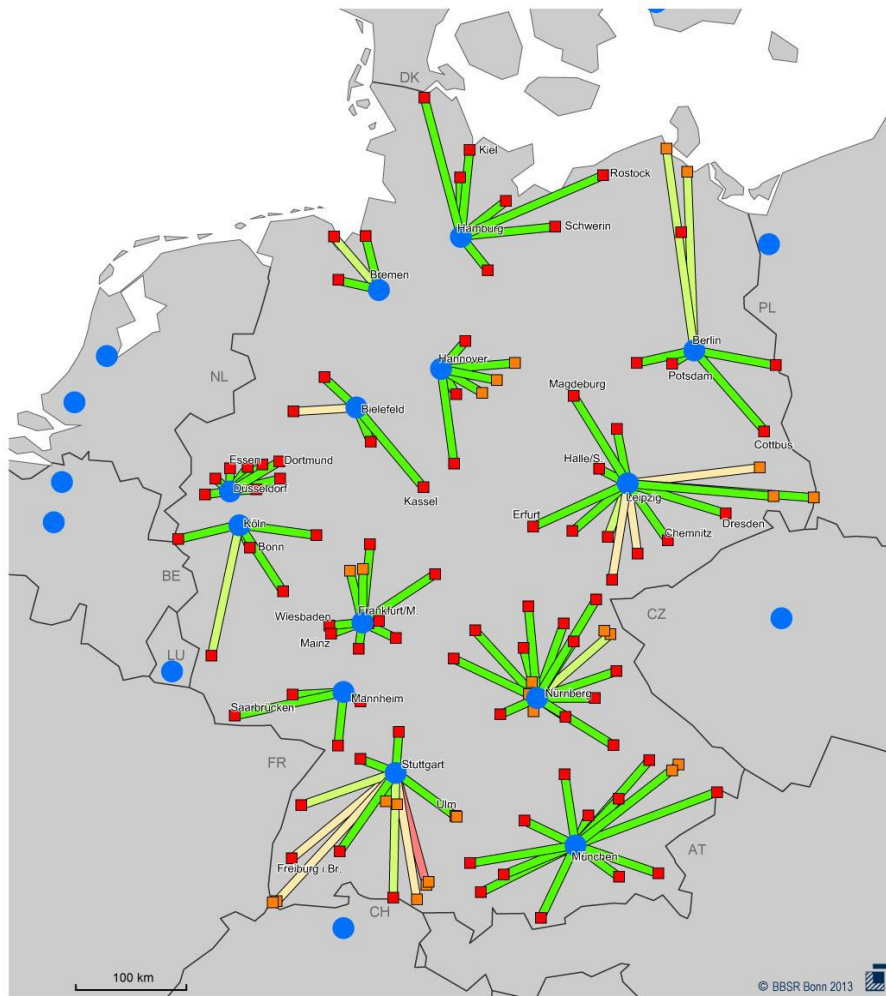
B96 – SO NICHT! UNSERE POSITION
--

- **WIR BRAUCHEN KEINE ZUSÄTZLICHE SCHNELLSTRAßE ZWISCHEN BERLIN UND DER OSTSEE**

Die vorhandenen Autobahnen A19/A24 und A20/A11 reichen für den Fernverkehr zwischen der Ostsee und Berlin aus, zumal der südöstliche Teil der A20 mit 15.000 Fahrzeugen am Tag zu den am wenigsten befahrenen Autobahnabschnitten Deutschlands gehört (Zum Vergleich: Auf Bundesautobahnen fahren durchschnittlich 50.000 Fahrzeuge am Tag (lt. BMVI), auf manchen Strecken, wie auf der A2 bei Hannover oder der A10 bei Potsdam sogar 100.000.

Auch nach den Kriterien des Bundesministeriums für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) ist die vorhandene Verbindung von den Oberzentren Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg mit der Metropolregion Berlin als 2=gut anzusehen. (Studie des Bundesinstitutes für Bau- Stadt- und Raumforschung mit dem Titel: „Methodik der Raumwirksamkeitsanalyse für die Bundesverkehrswegesplanung 2015“ vom 18.03.2014). Ein Handlungsbedarf wird in der Studie ausschließlich in den Stufen 4=ausreichend, 5=mangelhaft und 6=ungenügend gesehen.

Anbindung der Oberzentren an Metropolregionen



Bewertung der Anbindungsqualität im motorisierten Individualverkehr (MIV) nach RIN für Relationen von Oberzentren zur nächsten Metropolregion

- sehr gut
- gut
- befriedigend
- ausreichend
- mangelhaft
- ungenügend

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2010

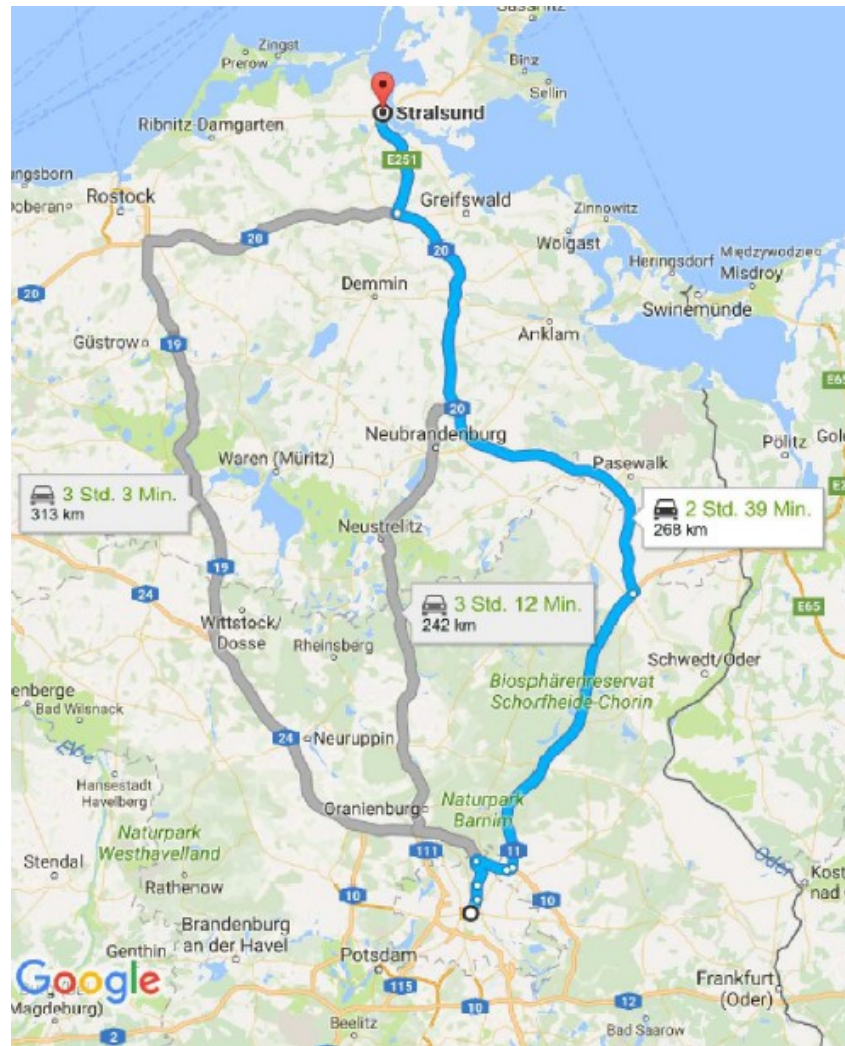
Zentrale Orte Stand: September 2013

- Oberzentrum
- Teil eines oberzentralen Verbundes

- Metropolregion/"Kern" der TEN-V-Richtlinie

Der geplante umfangreiche Ausbau der der B96 ist daher nicht mit der mangelhaften Verbindung zwischen Oberzentren begründbar.

Auch ist die Verbindung über die A20/A11 ca. 30 Minuten schneller als über die B96:



Google Maps zeigt für die Verbindung zwischen Berlin und Stralsund auf der A11/A20 33 Minuten weniger Fahrzeit an als auf der B 96 über Neustrelitz (über die A20/A11: 2 Std. 39 Min, über A20/B96: 3 Std. 12 Min).

Die Ausgabe von weit mehr als 100 Mio. EUR für die Beschleunigung der langsameren Strecke über die B96 um wenige Minuten mit der Begründung die Verbindung zwischen Berlin und der Ostsee bzw. Berlin und den Oberzentren Neubrandenburg, Stralsund und Greifswald zu verbessern, ist eine ungeheure Verschwendung von Steuergeldern, da es mit der A20/A11 bereits eine schnellere Verbindung gibt.

Sinnvoll ist lediglich die Einrichtung von einigen Überholspuren, um eine Beschleunigung für den Regionalverkehr zu ermöglichen.

- **MEHR ALS 100 MIO. € SIND ZU VIEL FÜR 3 MINUTEN ZEITGEWINN**

Der Bau der B 96 soll zwischen **Neubrandenburg und Neustrelitz** bereits jetzt mehr als 100 Mio. € kosten, zusätzlich entstehen erhebliche Kosten für die Gemeinden für neue Verbindungsstraßen und den Unterhalt der alten B 96, das ist nicht tragfähig.

- **KEINE WIRTSCHAFTLICHKEIT DES STRASSENNEUBAUS**

Für die gesamte Baumaßnahme zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz wird ein Kosten-Nutzen-Faktor von 1,8 genannt, der keine vordringliche Maßnahme begründet. Außerdem sind bei der Berechnung des Faktors nur wirtschaftliche Parameter berücksichtigt worden, die Schäden für die Natur durch Flächenverluste werden nicht mit einberechnet. Angesichts der immer dringenderen Aspekte des Klima- und Grundwasserschutzes ist die rein wirtschaftliche Betrachtung des Baus nicht gerechtfertigt und ein Nutzen aus unserer Sicht nicht nachgewiesen.

- **KEIN FLÄCHENVERBRAUCH AUF KOSTEN DER NATUR – KEINE NEUE TRASSE**

Der sogenannte „Ausbau“ der B96 zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz soll in großem Umfang neben der bisherigen Trasse als „Neubau“ realisiert werden – das ist eine Versiegelung riesigen Ausmaßes, die Natur verbraucht und unnötig ist.

- **KEINE ZERSCHNEIDUNG VON NATUR- UND WIRTSCHAFTSRÄUMEN**

Statt bisher 7.5 m sollen künftig 15 m Straßenbarriere zu überwinden sein, außerdem bleibt an vielen Stellen zusätzlich die alte Trasse der Bundesstraße erhalten. Landwirtschaftliche Flächen werden in erheblichem Maße zerteilt, das belastet Mensch und Natur. Eine Zufahrt zur B 96 wird es nur an wenigen Stellen geben, zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz nur am Kreuzungspunkt Blumenholz und Groß Nemerow-Süd. Das bedeutet zusätzliche Verbindungsstraßen und weitere Wege. Die Lebensqualität der Anwohner*innen leidet unter dem überdimensionierten Ausbau. Zusätzlich sinkt die Attraktivität der Landschaft für die Touristen und wirkt sich somit negativ auf die Tourismuswirtschaft in der Region aus.

- **WIR WOLLEN KEINE EINGRIFFE IN SCHUTZGEBIETE**

Bei allen Maßnahmen muss dem Schutz der noch vorhandenen Natur höchste Priorität eingeräumt werden. Das ist sogar im Bundesverkehrswegeplan nachzulesen.

Eingriffe in hochsensible Landschaftsräume zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz wie

- die geschützten Alleen,
- Naturschutzgebiete (u.a. Nonnenhof, Nonnenbachtal, Hellberge und Ziemenbachtal) sowie
- in Schutzgebiete von europäischer Bedeutung (u.a. FFH-Gebiet Schlossberg Weisdin, Tollensesee mit Zuflüssen und umliegenden Wäldern, SPA-Gebiet Wald- und Seenlandschaft Lieps-Serrahn)

sind absolut unnötig.

Weiterhin sprechen wir uns entschieden gegen eine Zerschneidung des Naturparks Stechlin/ Ruppiner Land bei Fürstenberg aus.

- **WIR BRAUCHEN EINE B96, DIE AUF DIE BEDÜRFNISSE DES REGIONALVERKEHRS ZWISCHEN ORANIENBURG UND NEUBRANDENBURG ZUGESCHNITTEN IST.**

An geeigneten Stellen sollten Überholspuren eingerichtet werden. Ortsumfahrungen sollten nur da gebaut werden, wo sie den Menschen wirklich helfen. Dabei sollte möglichst wenig in die bestehenden Naturräume eingegriffen werden.

- **WIR WOLLEN LÄRMMENTLASTUNG STATT LÄRMBELASTUNG**

Der Ausbau der B 96 zieht mehr Verkehr auf die Straße und ermöglicht höhere Geschwindigkeiten. Beides verursacht mehr Lärm, das ist der falsche Weg.

- **DIE GEPLANTE VERKEHRSVERLAGERUNG VON DEN AUTOBAHNEN AUF DIE B96 VERSCHLECHTERT DIE VERKEHRSSICHERHEIT**

Die Bundesautobahnen sind für den Individualverkehr die sichersten Verkehrswege. Wenn durch die geplanten Ausbaumaßnahmen Verkehr von den Autobahnen auf die B96 gezogen wird, verschlechtert sich die Verkehrssicherheit, weil ein geringerer Anteil des Verkehrs die Autobahnen benutzt.

WIE WIR DEN AUSBAU WOLLEN

- **MASSVOLLER AUSBAU DER BESTEHENDEN TRASSE**

An geeigneten Stellen Überholspuren einrichten und Ortsumfahrungen da, wo sie den Menschen wirklich helfen und verkehrsberuhigende Maßnahmen nicht ausreichen.

- **IN FÜRSTENBERG DEN BAU EINER TRASSE PARALLEL ZUR BAHN (TRASSENBÜNDELUNG), KEIN ZERSCHNEIDEN DES NATURPARKS STECHLIN/RUPPINER LAND.**

Der Neubau sollte möglichst weitgehend überdeckelt erfolgen (Lärmschutz).

- **AUSGLEICHSMAßNAHMEN VOR ORT UND NICHT IRGENDWO**

Die Kompensation für zerstörte Natur muss zwingend vor Ort erfolgen.

- **GEMEINDEN EINBINDEN, NICHT ABHÄNGEN**

Die Gemeinden an der Strecke werden bislang vor vollendete Tatsachen gestellt und oft finanziell belastet. Sie müssen umfassend eingebunden werden.

- **MASSNAHMEN ZUR REDUZIERUNG DES VERKEHRS AUF DER B96**

Der Durchgangsverkehr zwischen Berlin und der Ostsee bzw. zwischen Italien und Nordeuropa sollte soweit wie möglich die vorhandenen Bundesautobahnen benutzen. Durch die Einrichtung von verkehrslenkenden Maßnahmen kann die Belastung der an der B96 wohnenden Bevölkerung verringert und die Verkehrssicherheit erhöht werden:

1. **Verlegung der Europastraße E251 von der B96 auf die A20/A11.**
2. **Einführung einer Lkw-Maut auf der gesamten B96 zwischen Berlin und Neubrandenburg. Die Höhe der LKW-Maut sollte dabei auf Bundesstraßen deutlich höher sein als auf Bundesautobahnen.**
3. **Tempo 30 auf der B96 in allen Ortschaften zwischen den Ortsschildern zwischen Neubrandenburg und Oranienburg.**
4. **Nachtfahrverbot auf der B96 für Lkw im Durchgangsverkehr über 7,5 t zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr.**
5. **Hinweisschilder am Kreuz Oranienburg für die B96 nicht nach Stralsund, sondern nach Neustrelitz. Entsprechend in Neubrandenburg nicht nach Berlin, sondern ebenfalls nach Neustrelitz.**

- **ERTÜCHTIGUNG DER BAHNSTRECKE NEUSTRELITZ – STRALSUND**

Die Verlagerung von Verkehr (Personen und Güter) auf die Schiene mit einer schnellen Verbindung von Berlin nach Stralsund und zu den Fähren auf Rügen.

- **EINRICHTUNG EINES IC-HALTES IN FÜRSTENBERG**

Der ab 2019 geplante IC2 von Dresden über Berlin nach Rostock wird über Fürstenberg geführt. Er sollte hier nicht nur durchfahren, sondern auch anhalten (Haltestelle „Seenplatte Süd“).

- **AUFNAHME DES LANDKREISES MECKLENBURGISCHE SEENPLATTE IN DEN VBB**

Gegenwärtig endet der Verkehrsverbund VBB direkt hinter Fürstenberg an der Landesgrenze zu Mecklenburg. Eine Einbeziehung der Bahnhöfe im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte wie Waren, Neustrelitz und Neubrandenburg in den VBB würde die Attraktivität des Bahnverkehrs erheblich erhöhen.

DIE B96 - AUSBAUPLÄNE ZWISCHEN NEUBRANDENBURG UND NEUSTRELITZ
--

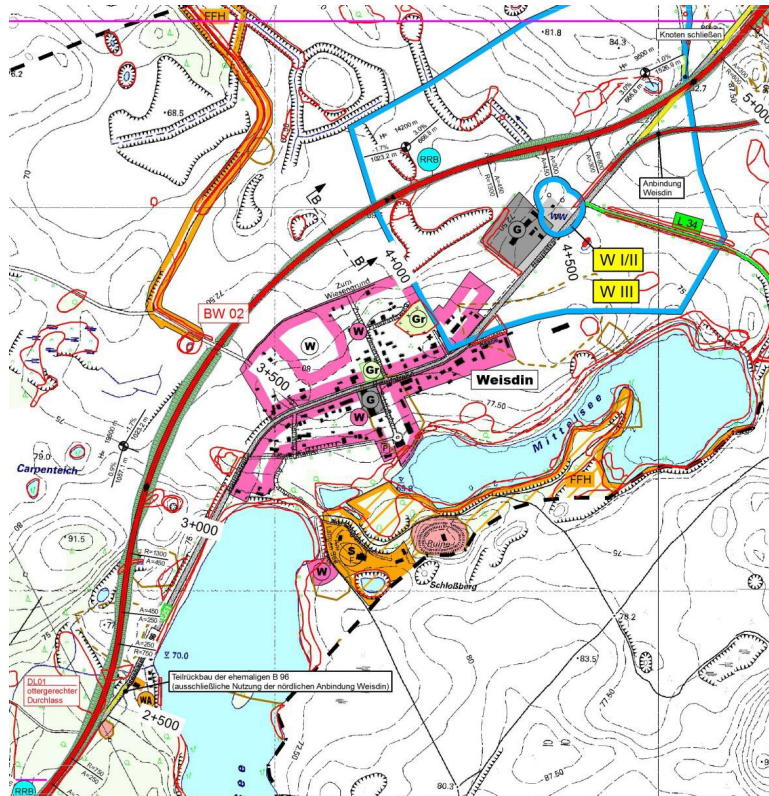
Zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz ist ein überwiegend dreistreifiger Ausbau der B 96 mit wechselnden Überholmöglichkeiten geplant. Dieser Ausbau findet nur zu einem kleinen Teil auf der bisherigen Trasse, in großen Teilen aber mit einer völlig neuen Trassenführung statt. Der so geplante Ausbau sieht Kreuzungen, und damit Zufahrtsmöglichkeiten nur noch an der jetzigen Kreuzung Blumenholz und an der südlichen Kreuzung Groß Nemerow vor. Weitere Zufahrtsmöglichkeiten soll es nicht geben. Geplant sind auch ortsnahe Ortsumfahrungen in Weisdin und Usadel, die nur auf den ersten Blick eine Entlastung für die Anwohnerinnen und Anwohner bringen.

Der sog. Ausbau der B 96 auf dem Streckenabschnitt Neustrelitz-Neubrandenburg gliedert sich in **6 Bauabschnitte**

Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

2. Ortsumfahrung Weisdin

Dreistreifiger Neubau mit westlicher, ortsnahe Umfahrung Weisdins: Langsamverkehr und Radverkehr wird durch Weisdin geführt, deshalb ist auch die Verlegung des bisherigen auf der westlichen Straßenseite befindlichen Radwegs erforderlich. Auf einem Teil der Strecke ist eine ca 280 m lange Lärmschutzwand geplant. Die bisherige Belastung durch die Ortsdurchfahrt wird an die westliche Ortslage verlagert. Keine südl. Zufahrt in den Ort Weisdin. Erreicht wird der Ort Weisdin künftig vom Knoten zur L 34 auf der parallel geführten Trasse der B 96 alt. Die Baulastträgerschaft für die Ortszufahrt wie auch für die Ortsdurchfahrt wird auf die Gemeinde übergehen.

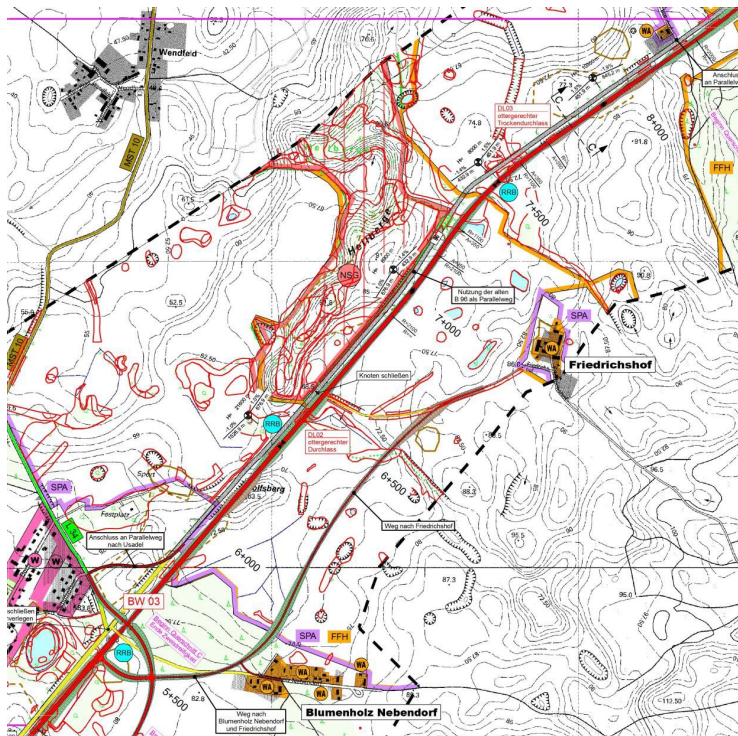


Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

3. Ortsumfahrung Weisdin – Knoten L 34 Blumenholz sowie Knoten L 34 – Ortsumfahrung Usadel (BI 22)

Auf diesem Teilstück wird im ersten Teil parallel zur alten Trasse östlich dreistreifig neu gebaut. Erhalten bleibt die vorhandene Allee auf der B 96 alt, allerdings um den Preis des Neubaus eines völlig überdimensionierten zusätzlichen Bauwerks. Um Weisdin aus Richtung Neustrelitz zu erreichen muss ein Umweg über den Knoten L 34 Blumenholz gefahren werden, um dann zurück auf der alten B 96 nach Weisdin zu fahren. An der Kreuzung Blumenholz ist ein umfangreicher Neubau des Knotens mit Bauwerk erforderlich.

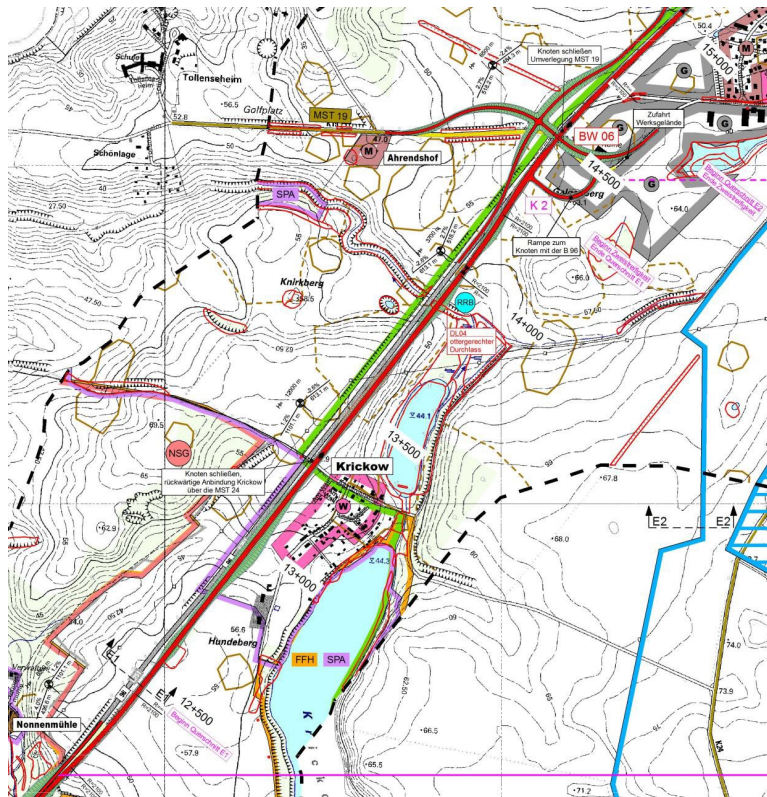
Knoten L 34 – Ortsumfahrung Usadel (BI 22) Im zweiten Teilstück erfolgt der dreistreifige Neubau parallel zur bisherigen B 96 auf der östlichen Seite. Hierdurch ist gewährleistet, dass Ehrenhof auf der alten B 96 den Knoten zur L 34 erreicht und von dort auf die neue Trasse fahren kann. Gesichert ist durch die Parallellage auch der Erhalt der vorhandenen Allee und die Zufahrt zur Eugen-Geinitz-Sicht. Der Rastplatz ist von der B 96-neu allerdings nur über den Umweg Knoten L 34 erreichbar. Die B 96-alt wird in die Straßenbaulast der Gemeinde übergehen, weil sie keine überregionale Bedeutung hat. Es erfolgen erhebliche Eingriffe in das Waldstück vor Usadel und die Landschaft (Abtragung der vorhandenen Erhebung zur Begradigung der Streckenführung) durch den dreistreifigen Neubau als Parallelstrecke. Die Landschaft dort wird nicht wiederzuerkennen sein.



Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

5. Ortsumfahrung Usadel – Groß Nemerow

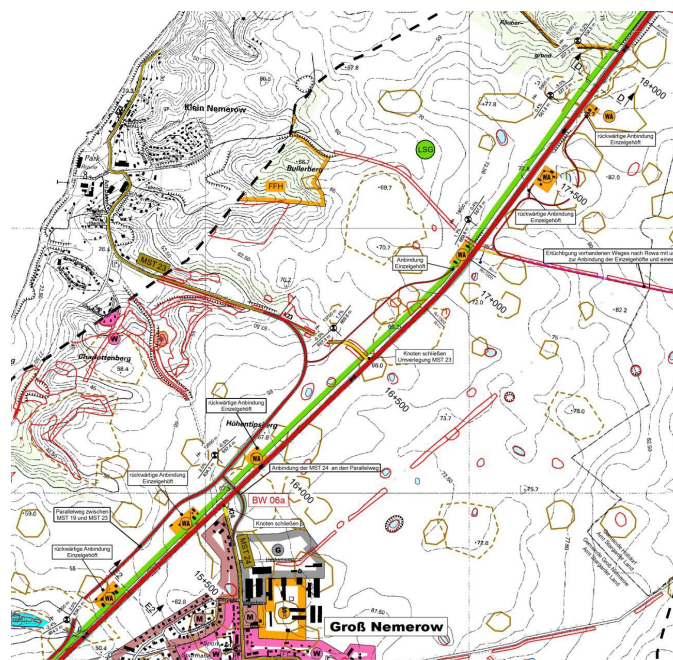
Bau einer neuen dreistreifigen Trasse östlich der alten Streckenführung, die neue Linie führt unmittelbar am Ort Krickow vorbei, deshalb ist dort eine ca 200 m lange Lärmschutzwand zum Schutz der Einwohnerinnen notwendig. Praktisch führt die Strecke dicht an die vorhandene Bebauung heran, weil zwischen der B 96 alt und der B 96 neu mind 20 m Platz bleiben muss. Eine Zufahrt von Krickow auf die B 96 neu wird es nicht geben, auch ist die B 96 alt von Krickow aus nicht zu erreichen. Die Zufahrt auf die B 96 -neu wie alt – ist nur über den bisherigen Sommerweg Richtung Groß Nemerow oder ein anlässlich der vorgezogenen Bürgerinformation in Neustrelitz in Aussicht gestelltes Brückenbauwerk über die B 96 neu auf die B 96 alt möglich. Beide Varianten werden in die Straßenbaulast der Gemeinde übergehen und dort erhebliche Unterhaltskosten verursachen. Betroffen ist auf diesem Abschnitt auch das besonders schützenswerte Nonnenbachtal. Die hier vorgesehenen Eingriffe sind massiv und unter Naturschutzgesichtspunkten nicht zu vertreten. Auch wenn durch die Parallelführung der Alleenerhalt ermöglicht wird, kann der Eingriff nicht gerechtfertigt werden. In Groß Nemerow-Süd erfolgt das zweite Kreuzungsbauwerk, um auf die B 96 neu zu gelangen.



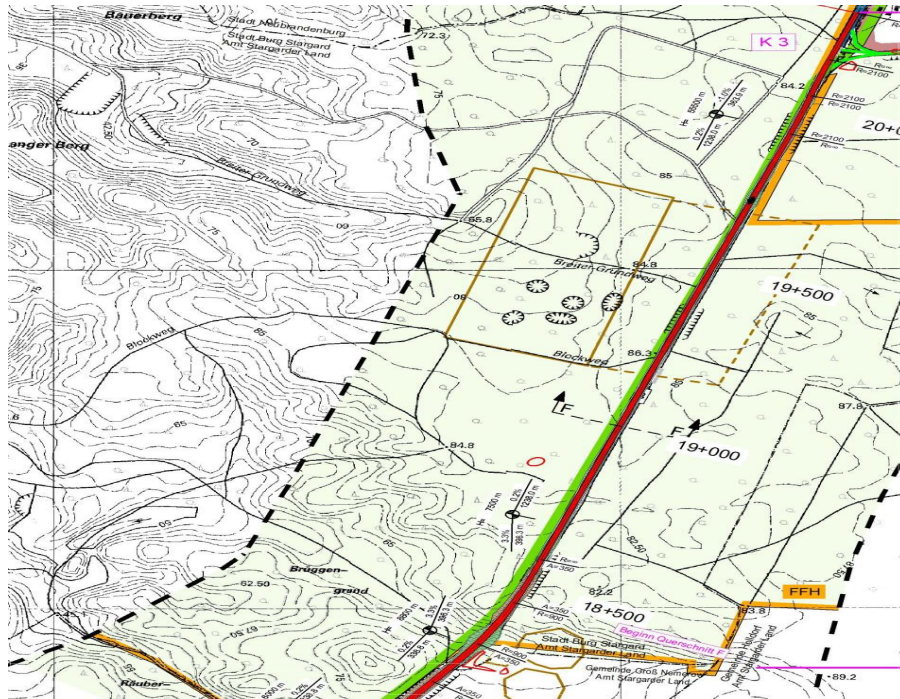
Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

6. Groß Nemerow-Süd – Neubrandenburg

Dieser Abschnitt wird zunächst dreistreifig auf der vorhandenen Trasse ausgebaut. Da am bisherigen Kreuzungspunkt Groß Nemerow-Nord eine Zufahrt auf die B 96 nicht mehr möglich sein wird und auch die an der Straße liegenden Häuser künftig keine Zufahrt zur B 96 haben werden, sind umfangreiche Ersatzstraßen in Baulast der Gemeinde, insbesondere auch zum Erreichen Klein Nemerows, erforderlich. Geplant ist westlich der B 96 eine Parallelstraße zur Erschließung Klein Nemerows und im östlichen Bereich Wirtschaftswege zur Erschließung der dort vorhandenen Bebauung. Durch diese Maßnahmen kommt es zu einer erheblichen Zersplitterung der Flächen, die künftig kaum nutzbar sein werden. Dem in Groß Nemerow ansässigen Spediteur wurde ein Brückenbauwerk in Aussicht gestellt, mit dem das Durchfahren der Ortslage Groß Nemerows mit den schweren LKW vermieden werden kann. So kann er die neu zu bauende Parallelstraße erreichen und auf diesem Weg den Knoten Groß Nemerow Süd erreichen. Allerdings ist hier zu bedenken, dass die Straßenbaulast für diese Parallelstraße bei der Gemeinde liegt und die Beanspruchung und damit die Kosten für die Unterhaltung durch die LKW hoch sein wird. Im Waldbereich zwischen Groß Nemerow und Neubrandenburg bleibt es wegen der ökologisch hochsensiblen Flächen bei der zweistreifigen Bauweise bis zur Anschlussstelle zur L 33 nach Burg Stargard. In diesem Bereich ist auch keine Radwegeführung geplant, was für Radfahrende zu weiten Umwegen über den Tollenseseeradweg oder Rowa führt. Den Umweg über Rowa müssten auch landwirtschaftliche und andere Langsamverkehre nutzen.



Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

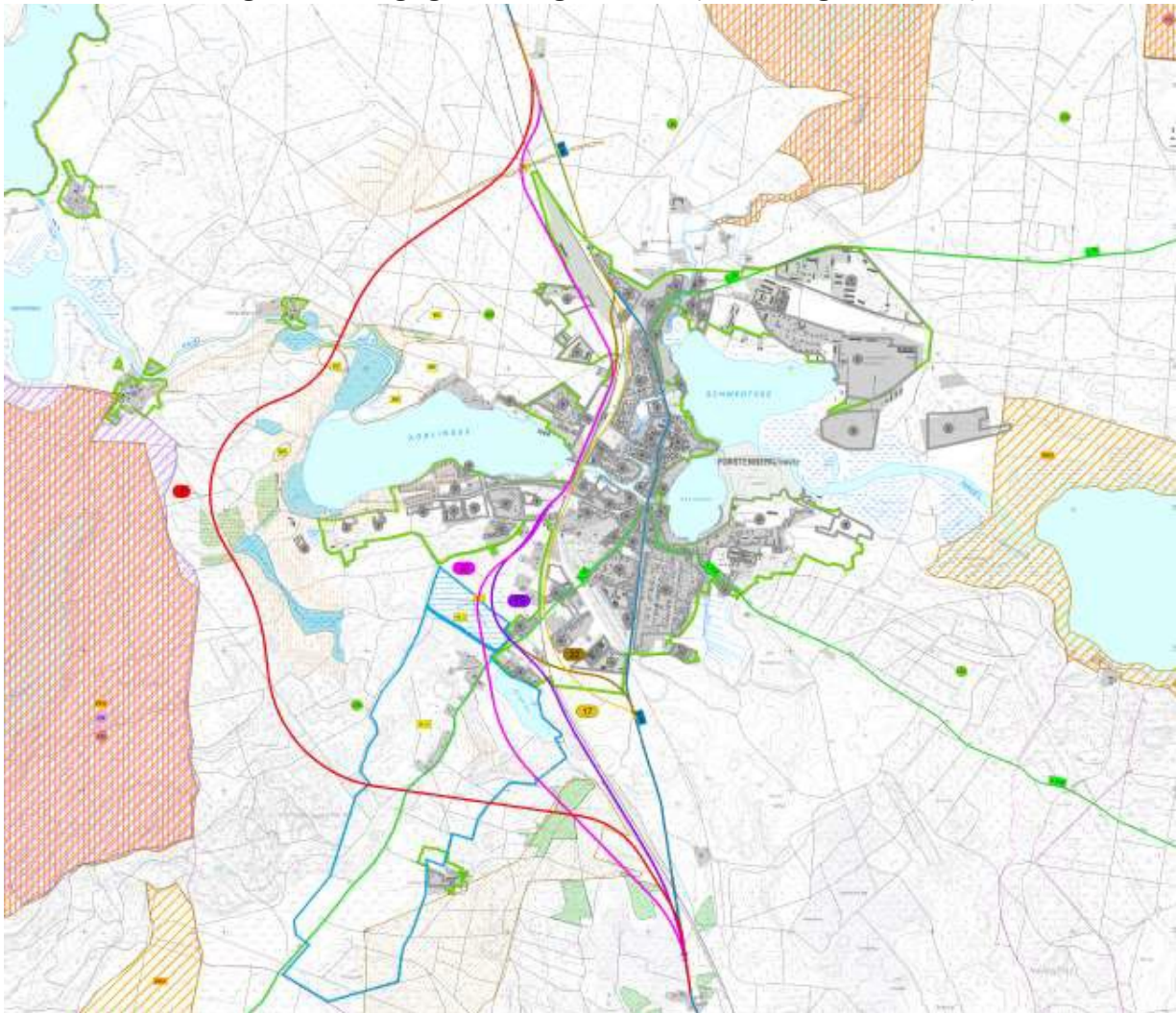


Bildquelle: Präsentation DEGES 30. Nov 17 im LEEA

Wir sind der Meinung, dass ein sehr viel weniger intensiver Eingriff in die Natur ausreichend ist, um gelegentlich bestehende Behinderungen zu reduzieren und vor allem den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner vor Verkehrs- und Lärmbelastungen zu realisieren. Aus unserer Sicht hat die derzeitige Planung nicht die Interessen der Anwohner oder der Bewohner der Region im Blick, sondern folgt überwiegend den singulären Interessen des Transportgewerbes.

Die B96 - Ausbaupläne für Fürstenberg

Für Fürstenberg ist eine 9,5 km lange zweispurige Westumfahrung durch den Naturpark Stechlin / Ruppiner Land geplant (rot eingezeichnete Trasse). Sie soll in einem weiten Bogen zwischen Röblinsee und Peetschsee hindurchführen. Sie ist 2,5 km länger als die gegenwärtige Trasse (blau eingezeichnet).



(Quelle: Präsentation des Landesbetrieb Straßenwesen am 4.4.2018).

Wir verurteilen die geplante Zerschneidung des Naturparks Stechlin /Ruppiner Land durch den Bau der geplanten Westumfahrung Fürstenbergs. Die geplante Westumfahrung schlägt eine unwiderrufliche zerstörerische Schneise zwischen die Stadt Fürstenberg und ihre touristischen Hauptziele, die Klarwasserseen Peetschsee und Stechlin.

Wir unterstützen stattdessen einen Vorschlag der Bürgerinitiative „BI B96 raus“ vom März 2018, der eine Streckenführung auf der Westseite der Bahn vorsieht:



Eine Linienführung entlang der Bahn (Trassenbündelung), auf möglichst langer Strecke überdeckelt, innerhalb des Stadtgebietes mit Tempo 50 km/h, ist eine sinnvolle Alternative zur geplanten weiträumigen Westumfahrung.

Die Führung der B96 parallel zur Bahn hat **fünf entscheidende Vorteile**:

- 1. Keine weitere Zerschneidung des Naturparks Stechlin-Ruppiner Land**
- 2. Keine zusätzliche Abtrennung der touristischen Hauptziele Peetschsee und Stechlin von der Stadt Fürstenberg**
- 3. Anbindung der L 15 nach Lychen/Prenzlau an die Umgehungsstraße**
- 4. Anbindung des Einkaufszentrums „Feldmark“ an die Umgehungsstraße**
- 5. Keine Verlängerung der B96 um 2,5 km.**

Zu 1: Keine weitere Zerschneidung des Naturparks Stechlin-Ruppiner Land

Der entscheidende Vorteil der bahnparallelen Trasse ist, dass der Naturpark Stechlin – Ruppiner Land nicht zerschnitten wird.

Die Politik fordert immer wieder von allen Infrastrukturmaßnahmen, dass sie die wenigen unzerschnittene Naturräume in Deutschland nicht weiter zerschneiden sollen. So auch der Bundesverkehrswegeplan und der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg:

Zitat Bundesverkehrswegeplan:

Ziel: Begrenzung der Inanspruchnahme von Natur und Landschaft

Die Inanspruchnahme von Natur und Landschaft durch Infrastruktur ist teils erheblich – insbesondere in Ballungsräumen. Bereits im Koalitionsvertrag wurde das Ziel formuliert, die zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch Verkehr und Siedlung durch erneute Nutzung bereits vorhandener Flächen zu begrenzen. Auch beim Bau von Bundesverkehrswegen ist grundsätzlich auf eine gemäßigte Inanspruchnahme von Flächen zu achten. Daher ist konsequent zu prüfen, ob statt eines Neubauvorhabens weniger flächenintensive Ausbaulösungen vorhandener Infrastruktur möglich sind. In jedem Fall soll der Verlust von unzerschnittenen Räumen soweit wie möglich verhindert werden.“(Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015, Kapitel 4)

Zitat Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg:

„Leitungs- und Verkehrsstrassen sollen räumlich gebündelt werden, soweit sicherheitsrelevante Belange nicht entgegenstehen. Eine Zerschneidung des Freiraums soll nur erfolgen, wenn eine Bündelung mit bestehenden Trassen nicht möglich ist.“ (LEP B-B, Punkt 6.8 (G))

Entgegen den Absichtserklärungen der Politik soll die Trasse in Fürstenberg ohne Not durch den Naturpark Stechlin-Ruppiner Land und zwischen dem Peetschsee und dem Röblinsee hindurchgeführt werden. Die Naturschutzverbände BUND und NABU haben deshalb gegen die im Bundesverkehrswegeplan vorgesehene

Trassenführung eindringlich Stellung genommen. Sie wurden bisher nicht gehört. Wir hoffen, dass die Planer die umweltfachlichen Argumente jetzt endlich berücksichtigen und nicht erst nach einer langwierigen gerichtlichen Auseinandersetzung im Planfeststellungsverfahren.

Zu 2. Keine zusätzliche Abtrennung der touristischen Hauptziele Peetschsee und Stechlin von der Stadt Fürstenberg

Die Qualität Fürstenbergs als Erholungsort für Touristen wird erheblich gemindert, wenn zwischen dem Röblinsee und dem Peetschsee eine zusätzliche Barriere in Form der B96 gezogen wird. Überregional bedeutende Rad-, Wander- und Laufwege würden zerschnitten. Wenn man in Fürstenberg startet, wandert man dann nicht mehr hinaus an die Seen und in die Wälder, sondern die ersten drei Kilometer in Richtung Umgehungsstraße.

Eine bahnparallele Trassenführung hat dagegen für die Stadt Fürstenberg keine weiteren Trennwirkungen, da die bereits bestehende von der Bahn gezogene Schneise nur um ein wenige Meter verbreitert wird.

Zu 3: Anbindung der L15 nach Lychen/Prenzlau an die Umgehungsstraße

Die L15 nach Lychen und Prenzlau mit einem Verkehrsaufkommen von 45% des Verkehrsaufkommens der B96 nach Neustrelitz kann nur bei einer bahnparallelen Trassenführung an die neue B96 angeschlossen werden. (Quelle: bundesweite manuelle Verkehrszählung 2015: Auf der L15 östlich von Fürstenberg 2.910 Kfz, auf der B96 nördlich von Fürstenberg: 6.543 Kfz).

Der Verkehr zwischen Lychen und Prenzlau in Richtung Berlin (und umgekehrt) müsste sich bei dem Bau einer weiträumigen Westumfahrung weiter durch das Stadtzentrum von Fürstenberg hindurchfahren, wodurch das von Fürstenberg angestrebte Ziel, als „Erholungsort“ anerkannt zu werden, konterkariert würde.

Zu 4: Anbindung des Einkaufszentrums „Feldmark“ an die Umgehungsstraße

Das Einkaufszentrum „Feldmark“ im Süden Fürstenbergs kann ebenfalls nur bei einer bahnparallelen Trassenführung an die neue B96 angeschlossen werden. Damit kann das Stadtzentrum von einem Teil des Einkaufsverkehrs entlastet werden.

Zu 5: Keine Verlängerung der B96 um 2,5 km

Die 2016 im Bundesverkehrswegeplan festgelegte weiträumige Westumfahrung würde die Strecke auf der B96 um 2,0 km verlängern. Nach den inzwischen vom Landesbetrieb Straßenwesen weiterentwickelten und im April 2018 im „Projektbegleitenden Arbeitskreis (PAK)“ veröffentlichten Planungen, ist derzeit sogar eine Verlängerung der Streckenführung um etwa 2,5 km vorgesehen.

Die Verfasser des Bundesverkehrswegeplans erwarten durch den Bau der weiträumigen Westumfahrung um Fürstenberg eine Zeiteinsparung auf der B96 von 4 Minuten (Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030). Diese Aussage ist für uns nicht nachvollziehbar, wie nachstehende Berechnung zeigt:

		Strecke km	Temp km/Std	Berechnung	Fahrzeit Minuten
Gegenwärtige Situation	außerhalb	4	85	$4 / 85 \times 60$	2,8
	innerorts	2	50	$2 / 50 \times 60$	2,4
	Stadtmitte	1	30	$1 / 30 \times 60$	2,0
		<u>7</u>			<u>7,2</u>
Westumfahrung	außerhalb	<u>9,5</u>	85	$9,5 / 85 \times 60$	<u>6,7</u>
Bahnparallele Trasse	außerhalb	4	85	$4 / 85 \times 60$	2,8
	innerorts	3	50	$3 / 50 \times 60$	3,6
		<u>7</u>			<u>6,4</u>

Die bahnparallele Trasse ist somit nicht nur 2,5 km kürzer, man ist auf ihr selbst dann, wenn man innerorts aus Lärmschutzgründen nur mit Tempo 50 km/h fährt, genauso schnell, wie auf der geplanten weiträumigen Westumfahrung.

19. Juni 2018



Ortsgruppe Neubrandenburg
& Regionalverband Gransee

KONTAKT:

<http://b96-ausbau-so-nicht.de/>

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Kreisverband Mecklenburgische
Seenplatte

Friedländer Straße 14-16
17033 Neubrandenburg
Tel: (0395) 35 17 54 69
Mail: info@gruene-seenplatte.de
www.gruene-seenplatte.de

Arbeitskreis Lebendiges Fürstenberg

c/o Robert Schulzke
Steinerne Furth 4
16798 Fürstenberg
Mail: info@lebendiges-fuerstenberg.de
www.lebendiges-fuerstenberg.de

BUND Neubrandenburg

Friedländer Straße 12
17033 Neubrandenburg
Tel: (0395) 566 65 12
Mail: info@bund-neubrandenburg.de
www.bund-neubrandenburg.de

