



EINGEGANGEN 20. Mai 2020

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Frau
Annett Beitz
Aktionsbündnis „B96-Ausbau – so nicht!“
c/o BUND Neubrandenburg
Friedländer Straße 12
17033 Neubrandenburg

Gerhard Rühmkorf
Leiter der Unterabteilung StB 2

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-5212
FAX +49 (0)228 99-300-5099

UAL-StB2@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

**Betreff: Ausbaupläne für die B 96 zwischen Neubrandenburg und
Oranienburg**

Bezug: Ihr Schreiben vom 10.03.2020
Aktenzeichen: StB 21/72131.8/1096-3294272
Datum: Bonn, 14.05.2020
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Frau Beitz,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 10.03.2020 an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB, zur Ausbauplanung für die B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

In Ihrem Schreiben legen Sie umfassend Ihre Position zum geplanten Ausbau der B 96 dar. Aus netzkonzeptioneller Sicht stellt die B 96 als wichtige Verbindung die Verknüpfung der Metropolregion Berlin mit dem nördlichen skandinavischen Raum über den Fährhafen Sassnitz-Mukran sicher und gehört zu den wichtigen internationalen Fernstraßenverbindungen.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 stellt als wichtigstes Instrument der Verkehrsinfrastrukturplanung des Bundes die verkehrspolitischen Weichen für die kommenden 10 bis 15 Jahre. Er betrachtet dabei sowohl die Bestandsnetze als auch Aus- und Neubauprojekte im Bereich der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße.

Die im neuen Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben wurden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und zusätzlich umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis wurden sie in verschiedene Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Mit dem vom Deutschen Bundestag im Fernstraßenausbaugesetz beschlossenen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016, welcher auf





Seite 2 von 2

dem überarbeiteten Entwurf der Bundesverkehrswegeplanung fußt, ist ein gesetzlicher Auftrag zur Planung aller von Ihnen angesprochenen Ortsumgehungen verbunden. Die Ortsumgehungen Usadel und Weisdin in Mecklenburg-Vorpommern sind dabei im Gesamtkontext und nicht als separate Einzelprojekte zu betrachten und zu bewerten.

Für die Zielerreichung einer durchgehend leistungsfähigen und verkehrssicheren Achse zwischen Oranienburg und Neubrandenburg im Zuge der B 96 ist neben dem Neubau von Ortsumgehungen auch ein Streckenausbau entsprechend der Netzbedeutung vorgesehen. Hierbei sind u. a. auch die naturschutzrechtlichen Rahmenbedingungen und die Umsetzbarkeit zu berücksichtigen.

In Ihrem Schreiben gehen Sie zudem ausführlich auf planerische Fragen zu den Projekten ein. Die Ausbauplanung sowie die Planung der Ortsumgehungen obliegt grundsätzlich den Ländern im Rahmen der Auftragsverwaltung. Bürgerinformationsveranstaltungen, projektbegleitende Arbeitskreise und diverse weitere Vor-Ort-Termine zu den Projekten bieten für Sie Gelegenheiten, Ihre Anregungen einzubringen. Ich rege zudem an, den bestehenden Gedankenaustausch zwischen Vertretern des Aktionsbündnisses und den Auftragsverwaltungen Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg fortzusetzen.

Über die planerischen Entscheidungen zu Art und Umfang des Streckenausbaus und bezogen auf den Neubau der Ortsumgehungen wird letztendlich in den entsprechenden Planfeststellungsverfahren nach sorgfältiger Abwägung aller Belange mit dem Planfeststellungsbeschluss entschieden. Es besteht dabei für Sie erneut Gelegenheit, im Zuge dieser formalen Verfahren Ihre Stellungnahmen einzubringen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Gerhard Rühmkorf

**Aktionsbündnis „B96-Ausbau — so nicht!“,
c/o BUND Neubrandenburg, Friedländer Straße 12,
17033 Neubrandenburg**



Aktionsbündnis „B96-Ausbau — so nicht!“,
c/o BUND Neubrandenburg, Friedländer Straße 12, 17033
Neubrandenburg

Herrn Bundesminister Andreas Scheuer
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

10. März 2020

Ausbauplanung für die B 96 zwischen Neubrandenburg und Oranienburg

Sehr geehrter Herr Bundesminister Scheuer,

angesichts des massiven Flächenverbrauchs, der für den Ausbau der B96 zwischen Neubrandenburg und Oranienburg vorgesehen ist, und angesichts der Notwendigkeit, wegen der Klimakrise den CO₂-Ausstoß signifikant zu senken, haben wir uns 2018 zum Aktionsbündnis „B 96 Ausbau – so nicht“ zusammengeschlossen.

Unser Ziel ist es, die derzeitige völlig überdimensionierte Ausbauplanung auf ein Maß zu reduzieren, dass dem Bedarf entspricht und die Belange der Umwelt und der Menschen entlang der Strecke berücksichtigt.

Wir wenden uns an Sie mit der Bitte, bei der nach § 4 FStrAbG anstehenden Überprüfung des Bundesfernstraßenbedarfsplans diesen an die tatsächliche Verkehrsentwicklung anzupassen.

Wir sind:

aus Mecklenburg-Vorpommern:

- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Ortsgruppe Neubrandenburg und Landesverband Mecklenburg-Vorpommern
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Neubrandenburg
- Gemeinde Blumenholz

- Initiativegruppe Anliegergemeinden (IGA)
- Bündnis 90/Die Grünen Mecklenburgische Seenplatte und Mecklenburg-Vorpommern

aus Brandenburg:

- Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Landesverband Brandenburg
- Naturschutzbund Deutschland (NABU) Gransee und Landesverband Brandenburg
- Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Brandenburg
- Arbeitskreis Lebendiges Fürstenberg
- Bürgerbund „Leben am Griebener Weg“
- Bündnis 90/Die Grünen Oberhavel

Bitte veranlassen Sie die Durchführung folgender Maßnahmen:

- **Umgehende Aufhebung der Verbindungsfunktionsstufe I für die B 96, zwischen Neubrandenburg und Oranienburg,**
- **Senkung der von den Planern rechnerisch zu erreichenden Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60-70 km/h,**
- **Verzicht auf den Bau der Ortsumgehungen Usadel (NKV 0,7) und Weisdin NKV 1,3) ¹,**
- **Kein Bau von neuen Trassen neben der alten B 96,**
- **Realisierung von nur etwa einem Drittel der bisher geplanten Überholspuren,**
- **Schließung von weniger Zufahrten (Knoten) zur B 96,**
- **Realisierung der Ortsumfahrung Fürstenberg in Trassenbündelung mit der Bahn mit Tempo 50 km/h im Stadtgebiet und mit einem Tunnel unter der Havel**
- **Ausbau der Ortsumfahrung Nassenheide / Teschendorf / Löwenberg nur zwei- bis dreistreifig im Querschnitt RQ 11,5+.**
- **Verlegung der Anschlussstelle Teschendorf vom Griebener Weg um ca. 1,5 km nach Norden an die Stelle, an der die B96 neu die B96 alt kreuzt.**

Begründung:

1. Umfang der Flächenvernichtung und Zerstörung der Landschaft

Die gegenwärtige Planung führt zu einer unnötigen Zerstörung unserer Landschaft und zu einem massiven Flächenverbrauch.

Zwischen Neubrandenburg und Oranienburg sollen in fünf Ortsumfahrungen mit einer Gesamtlänge von 42 km neue Straßen durch die Landschaft gezogen werden. Die Ortsumfahrung Nassenheide / Teschendorf /Löwenberg soll auf 14,4 km vierspurig (RQ21) gebaut werden. ²

Die Ortsumfahrung Fürstenberg soll in einer Länge von 9,5 km den Naturpark Stechlin / Ruppiner Land zerschneiden. ³

Die Strecke zwischen Löwenberg und Neubrandenburg soll zu zwei Dritteln (67 %) dreispurig ausgebaut werden. ⁴

Zu besonders hohem Flächenverbrauch führt der Umstand, dass auch zwischen den Ortsumfahrungen ein großer Teil der Strecke auf neu gebauten Straßen neben der alten B 96 („trassennah“) geplant wird.

2. Verursachung der Landschaftszerstörung durch die Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe I und starre Anwendung von RIN und RAL

Durch die vom Bundesverkehrsministerium gemachten Vorgaben kommt es zu einer Planung, die massiven Flächenverbrauch zur Folge hat und den tatsächlichen Verkehrsbedarf nicht ausreichend berücksichtigt:

- Die B 96 zwischen Neubrandenburg und Berlin in wird in die Verbindungsfunktionsstufe I (VFS I) eingestuft.
- Es werden die strengen Ausbauregeln durch die „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) im Jahr 2008 und die „Richtlinien für den Ausbau von Landstraßen“ (RAL) im Jahr 2012 nach dieser Vorgabe angewandt.
- Die strenge Umsetzung von RIN und RAL im „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) im Jahr 2015 beruht auf dieser Vorgabe ⁵

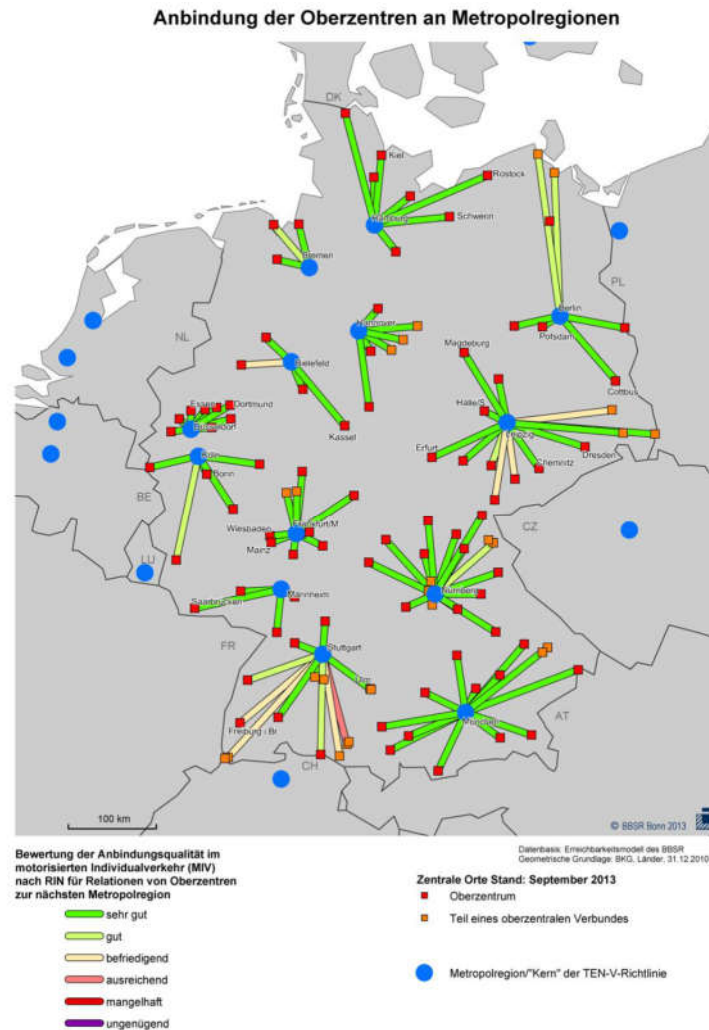
Diese Vorgaben zwingen die Planer, die B96 so auszubauen, dass rechnerisch eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht wird ⁶. Im Planungsprozess erhöhten die Planer die Zahl der Überholspuren immer weiter und senkten die Zahl der Auffahrten (Knoten) ab, bis die Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht wurde ⁷.

3. Festlegung der Verbindungsfunktionsstufe I (VFS I) nicht gerechtfertigt

Die Einordnung der B 96 zur VFS I ist nach unserer Auffassung zu Unrecht erfolgt. Sie wurde nur mit einem Trick erreicht.

Als Verbindungsfunktionsstufe I (VFS I) werden in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) Verbindungen zwischen Oberzentren und Metropolregionen und zwischen benachbarten Oberzentren definiert. Die Verbindungen zwischen dem Oberzentrum Neubrandenburg und der Metropolregion Berlin und zwischen dem Oberzentrum Greifswald / Stralsund und der Metropolregion Berlin wird seit 2005 über die A 20/A 11 gewährleistet. Der Ausbau der B 96 ist dafür nicht erforderlich.

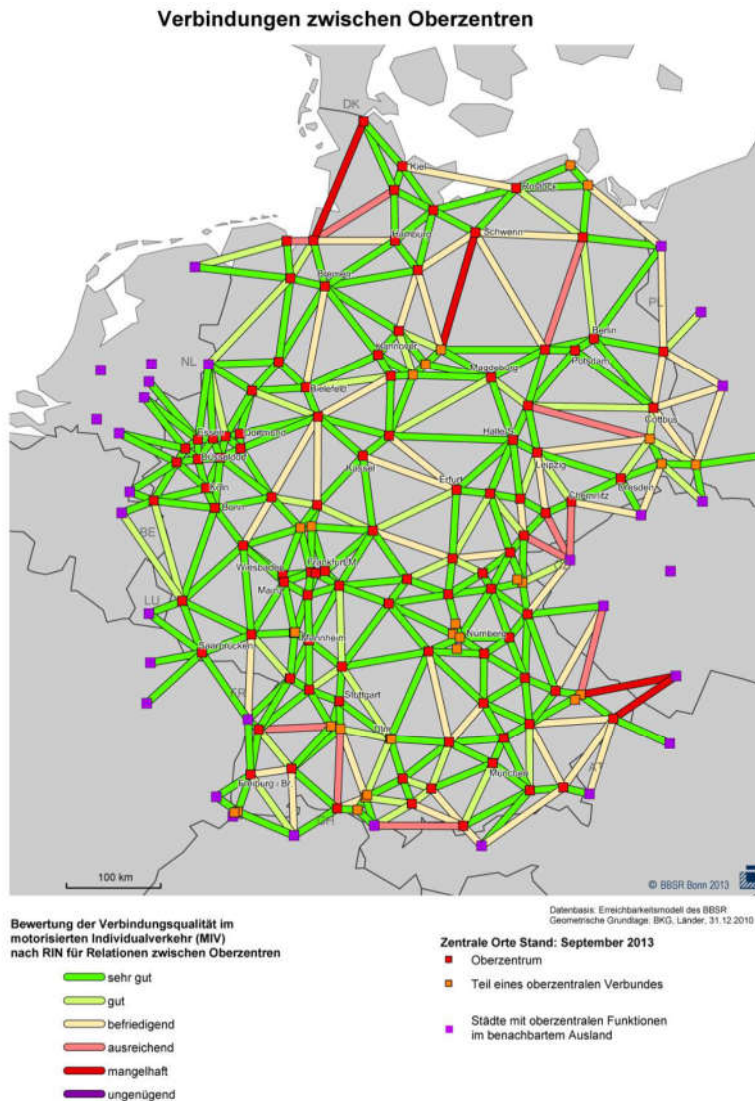
Die vom BMVI am 18.03.2014 veröffentlichte Studie des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt- und Raumforschung mit dem Titel: „Methodik der Raumwirksamkeitsanalyse für die Bundesverkehrswegeplanung 2015“ ist eine wesentliche Grundlage des Bundesverkehrswegeplans (BVWP). In dieser Studie werden die Verbindungsqualitäten zwischen den Metropolregionen untereinander und zwischen den Metropolregionen und den Oberzentren untersucht und mit Schulnoten von 1 = sehr gut bis 6 = ungenügend beurteilt. Ein Handlungsbedarf wird in der Studie ausschließlich in den Stufen 4 = ausreichend, 5 = mangelhaft und 6 = ungenügend gesehen.



Die Autoren der Studie bewerten die vorhandenen Anbindungsqualitäten des Oberzentrums Neubrandenburg an die Metropolregion Berlin und die Anbindungsqualität der Städte Stralsund und Greifswald als Bestandteile eines oberzentralen Verbundes an Berlin (aufgrund der vorhandenen Autobahnverbindung A20/A11) mit 2 = gut.

Ein Handlungsbedarf für einen Ausbau der B96 als Verbindung zwischen Stralsund, Greifswald und Neubrandenburg mit Berlin ist daher nicht gegeben.

Die Gutachter haben auch die Verbindung zwischen Oberzentren untersucht. Sie haben festgestellt, dass die Verbindung zwischen den Oberzentren Brandenburg an der Havel und Neubrandenburg nur 4 = ausreichend sei.

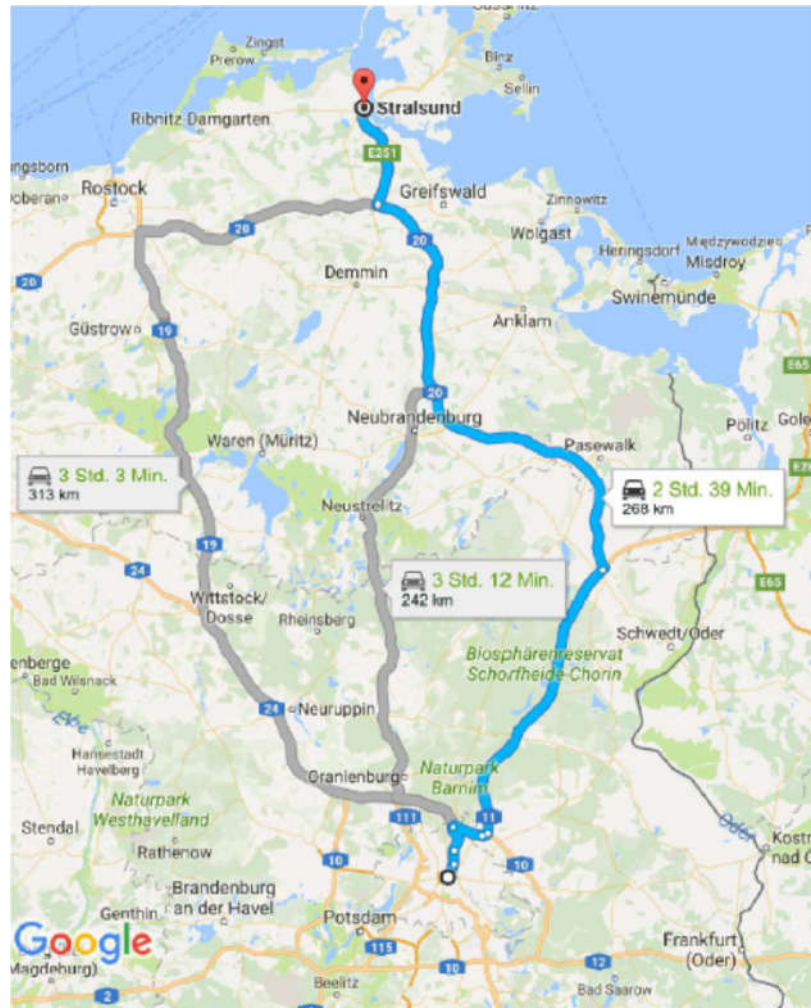


Diese Verbindung zwischen den Städten Neubrandenburg und Brandenburg, die in der Luftlinie 140 km auseinander und in verschiedenen Bundesländern liegen, ist tatsächlich jedoch ohne Bedeutung. Von Brandenburg an der Havel sind neben anderen Orten die Landeshauptstadt Potsdam, die Metropole Berlin und die Großstadt Magdeburg bestens zu erreichen. Von Neubrandenburg aus ist, neben Berlin, Greifswald, Stralsund und Rostock, noch die verkehrsunünstig gelegene Landeshauptstadt Schwerin näher als Brandenburg an der Havel und laut Gutachten befriedigend gut zu erreichen.

Es gibt keine traditionellen, wirtschaftlichen, verwaltungsmäßigen oder politischen Verbindungen zwischen diesen beiden Oberzentren. Die auf der Karte willkürlich hergestellte Verbindung kann also tatsächlich nicht zur Rechtfertigung des massiven Ausbaus der B 96 herangezogen werden.

4. Der Ausbau der B 96 führt kaum zu einer Verringerung der Fahrzeit für den Fernverkehr

Wie unnötig der Ausbau der B 96 für den Fernverkehr ist, zeigt der Fahrzeitvergleich mit dem Routenplaner google-maps. Er zeigt für die Verbindung zwischen Berlin und Stralsund auf der A 11/A 20 33 Minuten weniger Fahrzeit an als auf der B 96 über Fürstenberg (über die A 20/A 11: 2 Std. 39 Min, über A 20/B 96: 3 Std. 12 Min



Eine Fahrzeitverbesserung von mehr als 33 Minuten kann durch den Ausbau der B 96 niemals erreicht werden.

Auch aus der Studie der Ingenieursgruppe ivv mit dem Titel „Nachweis von Ausbaustandards und Wirtschaftlichkeit für das länderübergreifende Ausbaukonzept der B 96 zwischen A10 und A20“ vom August 2017 kann man die nachrangige Bedeutung des B 96-Ausbaus für den Fernverkehr entnehmen.

Die ivv-Gutachter vergleichen die Fahrzeit auf der B 96 nach dem Ausbau und auf der A 20/A 11 auf Seite 12: *„Die Route mit den geringsten Widerständen zwischen Neubrandenburg und Berlin führt über die B 96. Die alternative Route über die A 20/A 11 ist mit einem 6% höheren Widerstand nur geringfügig schlechter.*

Die Bestroute zwischen den oberzentralen Städteverbund Stralsund-Greifswald und Berlin führt nicht über die B 96, sondern über die A 20/A 11. Die Alternativroute über die B 96 weist einen 10% höheren Widerstand auf.“

Dies ist ein vernichtendes Urteil über die B 96-Ausbaupläne. Aus der Fachsprache übersetzt heißt das:

Der Ausbau der B 96 bringt nichts für den Verkehr zwischen Berlin und der Ostsee, der Verkehr zwischen Neubrandenburg und Berlin wird durch den Ausbau der B 96 nur geringfügig beschleunigt.

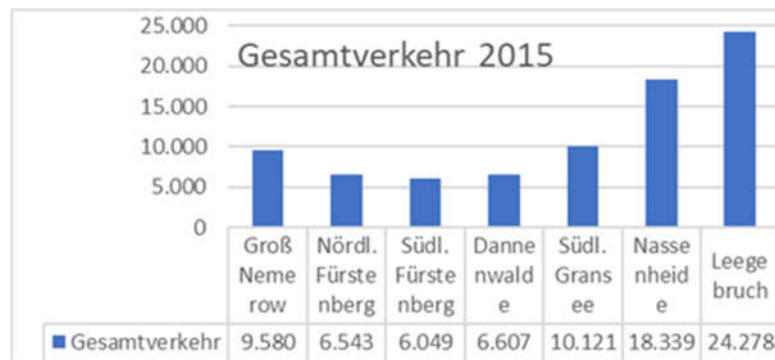
Die B 96 hat seit der Fertigstellung der A20 im Jahr 2005 überwiegend Bedeutung für den regionalen Verkehr zwischen den Orten die an der Ausbaustrecke und in deren näheren Umgebung liegen.

5. Der gegenwärtige Verkehr auf der B96

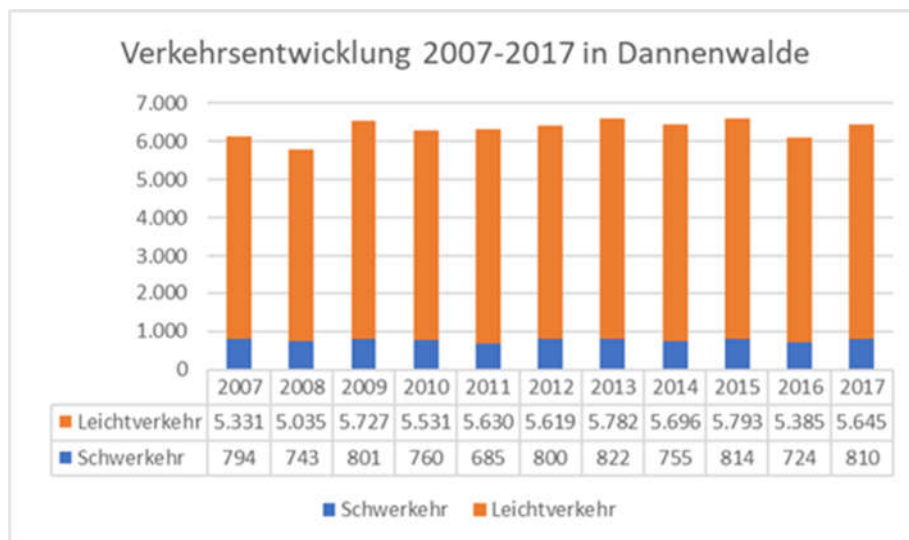
Die gegenwärtigen Ausbaupläne werden mit der hohen Bedeutung der B96 für den Fernverkehr zwischen Berlin und Neubrandenburg und Berlin und der Ostsee begründet.

Die B 96 wird tatsächlich aber überwiegend als regionale Verbindung genutzt, nämlich vom Pendlerverkehr und Wirtschaftsverkehr zwischen Berlin und seinem nordwestlichen Umland, zwischen Neubrandenburg und seinem Umland sowie an den Wochenenden vom touristischen Verkehr zwischen Berlin und den Erholungsgebieten im Norden Brandenburgs und an der Müritz.

Der Vergleich der Verkehrsmengen südlich von Fürstenberg mit 6.049 Kfz und bei Leegebruch mit 24.278 Kfz täglich (2015) macht dies deutlich.⁸ Zudem handelt es sich auch beim Verkehr in der Umgebung von Fürstenberg zu einem großen Teil um regionalen Verkehr. Die Menge des Durchgangsverkehrs auf der B 96 ist somit ausgesprochen gering.



Auch die Behauptung eines stark steigenden Verkehrs auf der B 96 lässt sich nicht belegen. Die Verkehrsmenge ist in den letzten Jahren nur wenig gestiegen.⁹ So ist der Gesamtverkehr auf der B96 an der automatischen Zählstelle Dannenwalde von 2007 bis 2017 von 6.125 auf 6.455 Fahrzeuge gestiegen, das entspricht einer Steigerung in zehn Jahren um 5,4 % oder um **jährlich 0,5 %**. Der Schwerverkehr ist im gleichen Zeitraum von 794 auf 810 gestiegen, das sind in zehn Jahren 2,0% bzw. **jährlich lediglich 0,2%.**



Bei dem näher bei Berlin liegenden Ort Nassenheide beträgt die Zunahme von 2007 bis 2017 beim Gesamtverkehr 10,9 % und beim Schwerverkehr 4,7 %.¹⁰

Bei dem weiter von Berlin entfernt liegenden Ort Weisdin nördlich von Neustrelitz hat der Verkehr auf der B 96 sogar abgenommen. Die Abnahme zwischen 2007 und 2017 beträgt beim Gesamtverkehr 3,2 % und beim Schwerverkehr 2,7 %.¹¹

Die geringe Steigerung des Verkehrs auf der B 96 hängt zusammen

- mit der Abnahme der Bedeutung als Nord-Süd-Verbindung nach Skandinavien aufgrund der Festlegung der Strecke Berlin-Rostock als Verbindung nach Skandinavien im europäischen TEN-Netz (Trans-European Network). Damit verbunden ist die Verlagerung des Fährverkehrs von und nach Skandinavien von Saßnitz (Mukran) nach Rostock.
- mit der Fertigstellung der Öresundbrücke im Jahr 2000,
- mit der Inbetriebnahme der A 20 im Jahr 2005 und
- mit der Abnahme der Bevölkerung in der östlichen Hälfte Mecklenburg-Vorpommerns (von 1990 bis 2012 um 21 %).

Die Fertigstellung des Fehmarnbelttunnels wird eine weitere Verringerung des Skandinavienverkehrs über Saßnitz (Mukran) bewirken.

6. Unsere Vorschläge

6.1 Neubrandenburg-Neustrelitz

Für den Abschnitt zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz hat das Aktionsbündnis „B 96-Ausbau – so nicht“ einen detaillierten Vorschlag ausgearbeitet, der in der Fußnote im Einzelnen dargestellt wird.¹²

Die Kernpunkte unseres Vorschlags sind:

- Verzicht auf die Ortsumfahrungen um Usadel (NKV 0,7) und Weisdin (NKV 1,3)¹³,
- Erhalt der Einmündungen Groß Nemerow-Nord und Krickow,
- Kein Bau von neuen Trassen neben der bisherigen B 96
- Ausbau von drei Paar Überholspuren statt sechs mit 2 Parallellagen.

Nach den von der DEGES und dem Verkehrsministerium Mecklenburg-Vorpommern durchgeführten Bürgerversammlungen haben sich der Bürgermeister und die Gemeindevertretung der Gemeinde Blumenholz, zu der die Ortsteile Usadel und Weisdin gehören, für die vorstehenden Forderungen ausgesprochen.

Auch die Gemeindevertretersitzung Groß Nemerow hat frühzeitig (2017) erklärt, dass sie die vorliegenden Ausbaupläne ablehnt. Sie hat sich stattdessen für eine Lösung ohne Parallelstraßen und ohne Brücken ausgesprochen, bei der alle Zugänge zur B 96 erhalten bleiben.

6.2. Ortsumfahrung Fürstenberg

Der Arbeitskreis Lebendiges Fürstenberg befürwortet eine Linienführung der B 96 direkt neben der Bahn auf ihrer Westseite (Trassenbündelung) mit einem Tunnel unter der Havel und Tempo 50 im Stadtgebiet statt den Bau einer weiträumigen Westumfahrung mit einer 9,5 km lange Schneise durch den Naturpark Stechlin / Ruppiner Land.

Diese Trasse hat erhebliche Vorteile:

- Keine Zerschneidung des Naturparks Stechlin / Ruppiner Land über 9,5 km,
- Keine Abtrennung Fürstenbergs von seinen touristischen Hauptzielen.
- Anbindung der L 15 von und nach Lychen/Prenzlau/Feldberg an die B 96 neu,
- Anbindung des Einkaufszentrums „Feldmark“ an die B 96 neu,
- Weitestgehende Entlastung des Stadtzentrums vom Durchgangsverkehr,
- Keine Verlängerung der B 96 um 2,5 km,
- Gestreckte Linienführung mit großzügigen Radien entlang der Bahn statt einer kurvigen Streckenführung durch die „Steinförder Schweiz“.

Wegen der 2,5 km kürzeren Strecke ist die Fahrzeit trotz Tempo 50 im Stadtgebiet (auf 3 km) nicht länger als bei der geplanten weiträumigen Westumfahrung.

Da die geplante weiträumige Westumfahrung weder den Verkehr von und nach Lychen noch den Verkehr zum Einkaufszentrum Feldmark aufnehmen kann, werden nach unserer Schätzung diese Route täglich 3.500 - 4.000 Kfz benutzen. Eine bahnparallele Trassenführung würde voraussichtlich 50% mehr Verkehr aufnehmen und damit die Innenstadt von Fürstenberg erheblich stärker entlasten. Die Durchführung einer Verkehrszählung mit Kennzeichenerfassung, die ein genaues Bild über die Entlastungswirkung der verschiedenen Trassen geben würde, wird vom Landesbetrieb Straßenwesen bisher verweigert.

Eine aktuelle ausführliche Stellungnahme des „AK Lebendiges Fürstenberg“ zum Stand der Planung der Ortsumfahrung finden Sie unter:

<http://b96-ausbau-so-nicht.de/documents/AK-Lebendiges-Fuerstenberg.pdf>

6.3. Löwenberg-Fürstenberg

Die Kernpunkte unseres Vorschlags sind:

- Keine neuen Trassen neben der bisherigen B 96,
- Ausbau von drei Paar Überholspuren statt acht
(je eine zwischen Löwenberg und Gransee, zwischen Alt-Lüdersdorf und Dannenwalde und zwischen Gramzow und Drögen).

6.4. Ortumfahrung Nassenheide / Teschendorf / Löwenberg

6.4.1. Gesamte Ortsumfahrung

Je weiter man sich auf der B 96 Berlin nähert, desto mehr nimmt der Verkehr zu. Deshalb ist der Grundgedanke der Planung, die B 96 in der Nähe von Berlin stärker auszubauen als in den entfernteren Gebieten, nachvollziehbar.

Der geplante vierstreifige Regelquerschnitt RQ 21 ist jedoch deutlich überdimensioniert.

Wir schlagen vor, diesen Abschnitt maximal dreistreifig im Querschnitt 11,5+ zu bauen, wie für Landstraßen der EKL 2 vorgesehen.

Selbst bei Beibehaltung der unzutreffenden VFS I ist nach den Richtlinien lediglich ein dreistreifiger Ausbau im Querschnitt RQ 15,5 zulässig.

Die Darlegungen in den Planfeststellungsunterlagen sind unzutreffend:

Zum einen ist die zugrunde gelegte Verkehrsstärke mit 18.000 Kfz/Tag deutlich zu hoch. Sie wird eher maximal bei 13.000-14.000 Kfz/Tag liegen.¹⁴

Zum anderen bezieht sich die Aussage, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit bei einem RQ 21 109 km/h, aber bei einem RQ 15,5 nur 76-77 km/h betragen soll, nur auf einspurige Teilabschnitte des RQ 15,5. Die erreichbare Durchschnittsgeschwindigkeit für den gesamten Abschnitt Nassenheide – Löwenberg liegt mit Sicherheit bei mehr als 80 km/h. Sie wird im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung jedoch offensichtlich mit Absicht nicht genannt.

Nach den Vorschriften der RIN bezieht sich die Vorschrift zur Einhaltung der Reisegeschwindigkeit von 80 km/h nicht auf die einstreifigen Teilabschnitte, sondern auf den gesamten je Richtung zu 40 % zweistreifigen und zu 60 % einstreifigen Straßenabschnitt. Es besteht somit keine Grundlage für einen vierspurigen Ausbau zwischen Nassenheide und Löwenberg.¹⁵

6.4.2. Ortsumfahrung Teschendorf

Weiterhin schlagen wir vor, dass die Anschlussstelle für Teschendorf um ca. 1,5 km nach Norden verlegt wird an die Stelle, an der die B96 neu die B96 alt kreuzen soll. Dadurch werden sowohl die Anwohner im Wohngebiet Griebener Weg als auch des Ortsteiles Teschendorf nicht unnötig durch erheblichen zusätzlichen Verkehr und die damit verbundenen Emissionen belastet. Für die Kreuzung der B96 neu und der B96 alt ist ohnehin ein Brückenbauwerk vorgesehen.

Die Verlegung der Anschlussstelle hat außerdem den Vorteil, dass sowohl Fahrzeuge, die von der B167 aus Richtung Herzberg in Richtung Berlin fahren, als auch Fahrzeuge, die aus Zehdenick/Liebenberg in Richtung Berlin fahren bereits vor Teschendorf auf die B96 neu abbiegen können und nicht erst durch halb Teschendorf fahren müssen, um den Knotenpunkt am Wohngebiet zu erreichen.

Die Trassenführung soll um den Ortsteil Teschendorf herum so niedrig wie baulich möglich verlaufen. Der bisher vorgesehene aktive Lärmschutz an der Trasse ist aufgrund der Lage des Ortsteiles (windseits Westwind) nicht ausreichend und soll verstärkt werden.

Die detailliert ausgeführten Vorschläge mit Begründungen liegen bereits seit Mitte 2019 dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg als auch dem Bundesverkehrsministerium vor.

7. Verlagerung von Durchgangsverkehr von der B96 auf die A20/A11

Ein Ausbau der B 96 in dem geplanten Umfang wird auch dazu führen, dass ein Teil des Durchgangsverkehrs im Umfang von täglich ca. 1.000 Fahrzeugen von der A 20/A 11 auf die B 96 umgeleitet werden.

Die Ingenieursgruppe ivv schreibt auf Seite 26: *„Aufgrund der angehobenen Verkehrsqualität und der geringen Entfernung können ca. 1.000 Kfz/WT von den Autobahnen A 11 und A 20 auf die B 96 verlagert werden. Da die hierdurch zu erreichenden Reiseeinsparungen marginal sind, ist dieser Verlagerungseffekt hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltwirkung als eher unerwünscht einzuschätzen.“*

Ein Ausbau der Strecke zwischen Nassenheide und Löwenberg mit weniger als vier Spuren ist somit auch wichtig, um die Verlagerungswirkung für den Durchgangsverkehr von der Autobahn A 20/A 11 auf die B 96 zu verringern.

Als weitere Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrsverlagerung von Fernverkehr schlagen wir vor:

- Verlegung der Europastraße 251 von der B 96 auf die A 20/A 11 (so wie es nördlich von Neubrandenburg erfolgt ist und dem TEN-Ergänzungsnetz entspricht),
- Einführung einer höheren Lkw-Maut auf Bundesstraßen als auf Autobahnen,
- Änderung der Richtungsbeschilderung am Autobahnkreuz Oranienburg von „Stralsund“ in „Neustrelitz“.

8. Auswirkungen des Klimawandels und der Klimaschutzmaßnahmen

Wir verfolgen unsere Vorschläge zur Änderung der Ausbauplanung der B 96 vor allem mit dem Ziel, die Umwelt und Natur in unserer Heimat zu erhalten.

Der drastische Wandel unseres Klimas und die geplanten Maßnahmen Ihrer Bundesregierung zur Reduzierung der Erderwärmung geben unseren Vorschlägen zusätzliches Gewicht.

Der CO₂- Ausstoß soll nach dem Willen der Bundesregierung bis 2050 auf 0 gesenkt werden. Damit muss auch die Menge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) deutlich reduziert werden.

Die Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels wie die Bepreisung des CO₂-Ausstoßes, der Ausbau des Schienenverkehrs und der Ausbau des nicht schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs werden zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) führen. Diese Reduzierung des MIV wurde bisher in keiner für den Bau der B 96 erstellten Planung berücksichtigt und muss bei der Planung zwingend noch berücksichtigt werden.

Die Haushaltsmittel des Bundes werden dringend für die Finanzierung des Strukturwandels in den bisherigen Kohleabbauregionen, für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und für andere Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels benötigt.

Um bei abnehmendem MIV den Grad der Mobilität zu erhalten, sollten in unserer Region vorrangig folgende Maßnahmen finanziert werden:

- Anschluss des Oberzentrums Neubrandenburg an das IC/ICE-Netz,
- halbstündige Taktung des RE 5 zwischen Berlin und Neustrelitz,
- Halt des IC Dresden – Rostock in Fürstenberg als Halt „Seenplatte Süd“,
- Entwicklung des Busverkehrs von einer Einrichtung zur Abwicklung des Schülerverkehrs zu einem verlässlichen attraktiven ganztägigen Angebot für alle Bürgerinnen und Bürger.

9. Zusammenfassung

Wir möchten Sie bitten, sich dafür einzusetzen, dass unsere Natur in dem dünn besiedelten Nordosten Deutschlands durch den Ausbau der B 96 nicht unnötig zerstört wird. Wir wünschen wir uns mit allen Bürgern der betroffenen Gemeinden einen angemessenen Umbau der B 96. Wir brauchen die Natur zum Leben und Wirtschaften, indem die Region touristisch weiterentwickelt wird.

Wir fordern Sie entsprechend dem am Anfang unseres Schreibens formulierten Neun-Punkte-Maßnahmenplans und den in Kapitel 6 detailliert formulierten Einzelmaßnahmen auf, auf die überflüssigen Ortsumfahrungen Usadel, Weisdin zu verzichten und sich beim übrigen B96-Ausbau für die Anwendung eines angemessenen und deshalb weit geringeren Ausbaustandards einzusetzen.

Bitte veranlassen Sie kurzfristig ein Umsteuern, damit Ausbaumaßnahmen zügig und ohne langandauernde Klageverfahren umgesetzt werden können.

Wir stehen Ihnen und Ihren Mitarbeitern gerne für Gespräche zur Verfügung.

Wir haben vor, den Inhalt dieses Briefes auch der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen.

Mit freundlichen Grüßen

Annett Beitz

Aktionsbündnis „B96-Ausbau – so nicht“

c/o BUND Neubrandenburg, Friedländer Straße 12, 17033 Neubrandenburg

**Aktionsbündnis „B96-Ausbau — so nicht!“,
c/o BUND Neubrandenburg, Friedländer Straße 12,
17033 Neubrandenburg**

Einzelunterzeichner:



Gemeinde Blumenholz
im Landkreis Mecklenburgische
Seenplatte



Initiativgruppe Anliegergemeinden
(IGA)

Bürgerbund „Leben am Griebener
Weg“

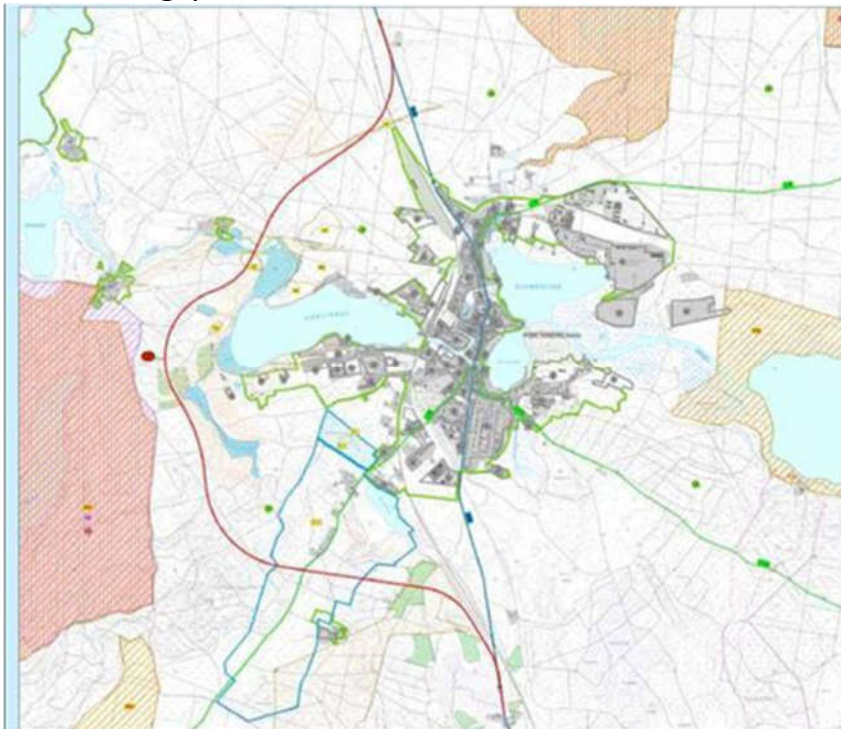


Fußnoten:

1 Laut der Präsentation von Schüßler Plan auf dem TöB-Termin der DEGES vom 08.02.2017 beträgt das Nutzen-Kostenverhältnis (NKV) bei der Ortsumfahrung Usadel 0,7 und bei der Ortsumfahrung Weisdin 1,3 (siehe Präsentation S. 29 und S. 47).

2 vgl. das Gutachten der Ingenieursgruppe ivv: „Nachweis von Ausbaustandards und Wirtschaftlichkeit des länderübergreifenden Ausbaukonzeptes der B96 von A10 bis A20“ S. 50f.: 68 %-er Anteil der Überholstreifen in Brandenburg und 66 %-er Anteil der Überholstreifen in Mecklenburg.

3 vgl. den im April 2018 auf der Sitzung des projektbegleitenden Arbeitskreises zur OU Fürstenberg vom Landesbetrieb Straßenwesen BB vorgestellten Umfahrungsplan:



4 Siehe Fußnote 1

5 Nach den Vorschriften des „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (HBS) ist bei Verkehrsstärken von weniger als 12.000 Fahrzeugen die Verwendung von Straßen der Entwurfsklasse 2 (EKL 2) zu prüfen. Anschließend ist aber nach der gegenwärtigen Fassung von RIN, RAL und HBS trotzdem die Einhaltung der Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h nachzuweisen. Dieser Nachweis entspricht einer Quadratur des Kreises. Er ist in aller Regel nicht möglich. So schreibt die Ingenieursgruppe ivv in ihrem

Gutachten (siehe Fußnote 1) auf S. 48:

„Im Rahmen mehrerer Untersuchungen im Land Brandenburg wurde festgestellt, dass der HBS-Nachweis der Zielgröße der PKW-Reisegeschwindigkeit für die Verbindungsfunktionsstufe I mit den Mindestausbaustandards der EKL 2 in der Regel nicht geführt werden kann.“

⁶ Die zu erreichende Minstdurchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h für Straßen der Verbindungsfunktionsstufe I wurde in den Richtlinien für Integrierte Netzgestaltung (RIN) auf S. 23 festgelegt.

⁷ Die ivv-Gutachter (siehe Fußnote 1) beschreiben das Verfahren so: Seite 29:

„Gegenüber dem Sachstand 2011 haben sich jedoch maßgebende Planungsgrundlagen verändert:

- *Einführung der neuen Richtlinienwerke RAL 2012 und HBS 2015*
- *Verbindliche Festlegung von Verbindungsfunktionsstufen durch das BMVI*

Aus diesen Grundlagen ergeben sich veränderte Planungsrandbedingungen. Unter anderem muss entsprechend der Verbindungsfunktionsstufe I auf den maßgeblichen Netzabschnitten eine Planungsgeschwindigkeit von 80 km/h nachgewiesen werden.“

Und weiter auf S. 48:

„Dementsprechend sind ggf. Ausbaustandards oberhalb der Mindestanforderungen der gewählten EKL notwendig. Wirksam ist hier neben der Optimierung des Knotenkonzeptes insbesondere die Erhöhung der Anteile der gesicherten Überholabschnitte über den richtungsbezogenen Mindestwert von 20 % hinaus. Um die Festlegung angemessener Ausbaustandards plausibel ableiten zu können, wird das bisherige Ausbaukonzept iterativ optimiert und mit anschließendem Nachweis auf die resultierende Verkehrsqualität überprüft.“

⁸ Hier handelt es sich um Zahlen der manuellen Straßenverkehrszählung des Jahres 2015, die alle fünf Jahre ermittelt und den Landesverkehrsministerien in Mecklenburg und Brandenburg veröffentlicht werden. Sie sind zu finden unter [https://www.gdi-de.org/SharedDocs/Karten/DE/Themenkarte_Verkehrsmengen.html](https://www.gdi.de.org/SharedDocs/Karten/DE/Themenkarte_Verkehrsmengen.html) und unter <https://bb-viewer.geobasis-bb.de/strassennetz/>

⁹ Diese Zahlen stammen aus der automatischen Verkehrszählung für Autobahnen und Bundesstraßen und werden regelmäßig vom Bundesamt für Straßenwesen auf ihrer Homepage veröffentlicht: https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/zaehl_node.html .

¹⁰ siehe Anmerkung 9

¹¹ Siehe Anmerkung 9

¹² Hier Auszüge aus der Presseinformation vom 6. März 2019:

„Aktionsbündnis legt Alternativvorschlag vor und schreibt Entscheider an
*Die Aktiven des Aktionsbündnisses „B 96-Ausbau: So nicht!“ haben die ersten Wochen des Jahres genutzt, um einen Alternativvorschlag für die B96 zwischen Neubrandenburg und Neustrelitz zu erarbeiten. Dieser soll zeigen, dass eine Erhöhung der Verkehrssicherheit (so das vorrangige Ziel laut der Planungs-träger) mit nur einem Bruchteil der Kosten, des Landschaftsverbrauchs, der Umweltschäden und im Sinne der Einwohner*innen entlang der Strecke machbar ist.*

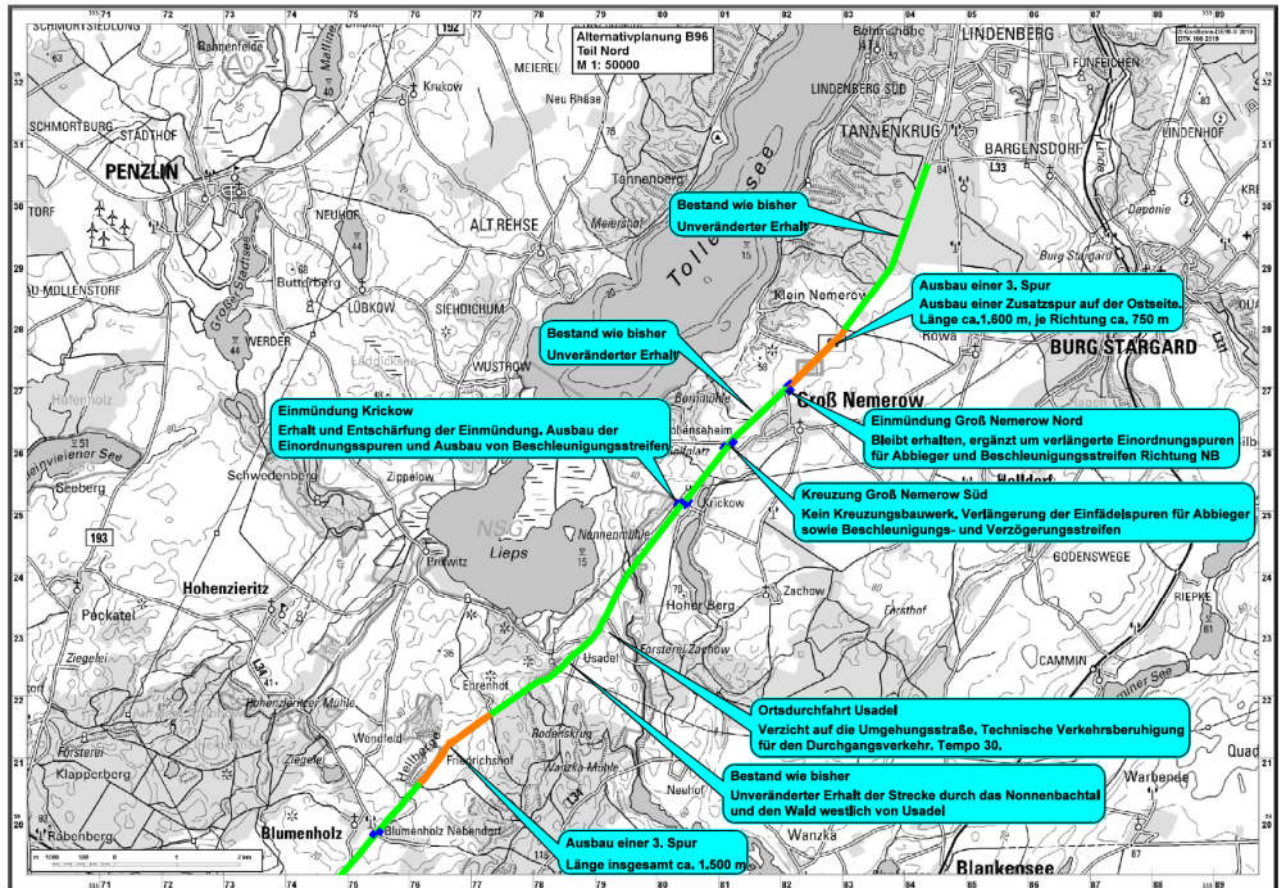
Das Aktionsbündnis erkennt an, dass an einigen Streckenabschnitten Möglichkeiten bestehen, um sichere Überholmöglichkeiten zu schaffen. Wir schlagen vor:

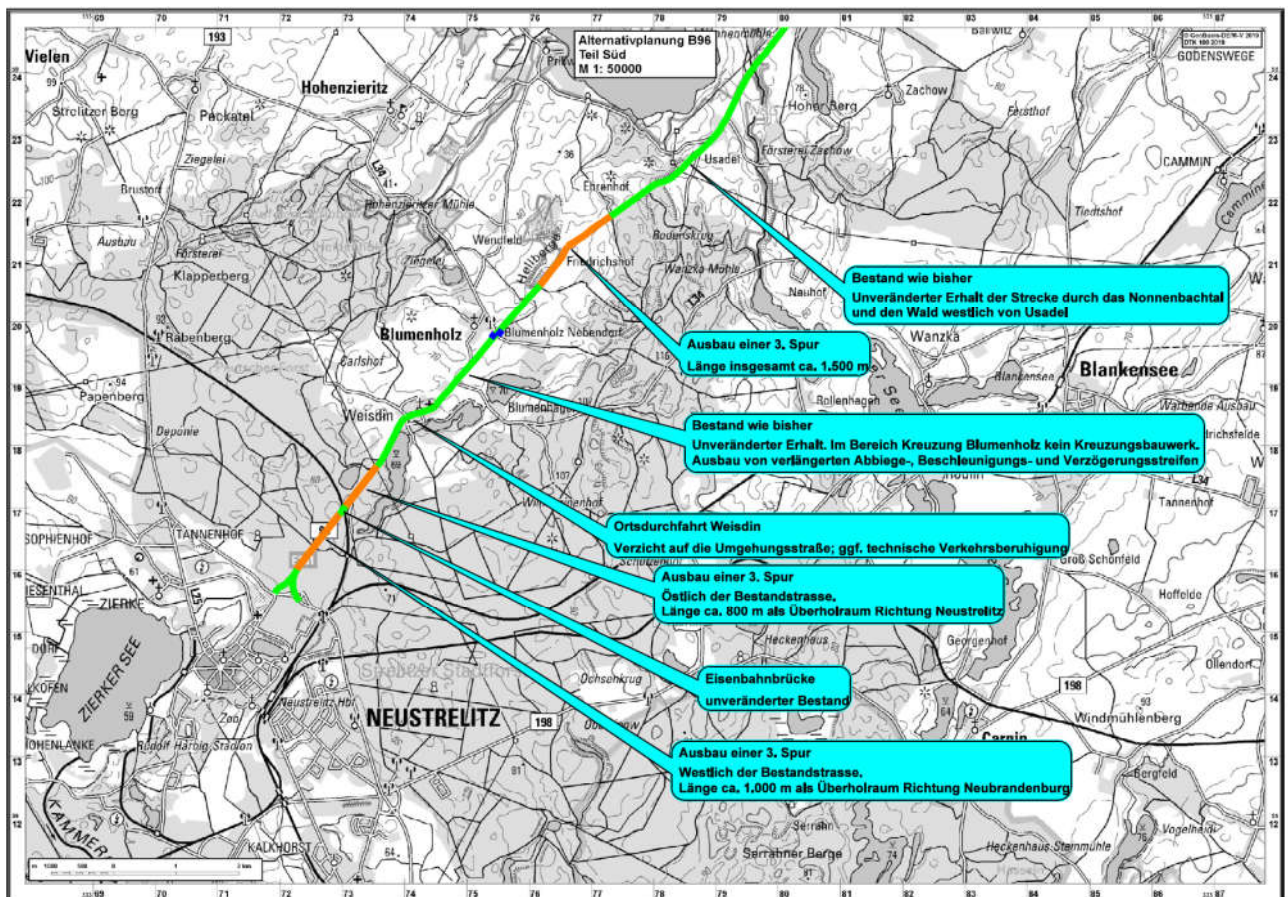
- Aufweitung der Trasse südlich des Nemerower Holzes (nach den Chausseehäusern) bis zum Knoten Groß Nemerow Nord unter Erhalt der Abfahrt Klein Nemerow*
- Aufweitung um einen dritten Fahrstreifen auf dem Streckenabschnitt Abfahrt Ehrenhof bis Abfahrt Friedrichshof, aber auch hier in keinem Fall eine Parallellage!*
- Ab dem Chausseehaus Weisdin wie bereits von der DEGES geplant auf dem Teilstück bis zur Ortsumfahrung Neustrelitz*

Alle weiteren geplanten Maßnahmen sind als unverhältnismäßig für die Anwohner, die Natur (z.B. Parallellage durch das Nonnenbachtal!) und den Steuerzahler zu bewerten. Was passieren und wie sich unsere Landschaft verändern würde, lässt sich gerade eindrucksvoll auf der Insel Rügen erleben (vgl. Nordkurier 18.2.2019, Seite 3). Wir gehen davon aus, dass das Ergebnis der bisherigen Planung in unserer Region mindestens so gravierend sein würde, die vorhandene Landschaft würde zugunsten der neuen Trasse neu modelliert. (.....)

„Wir vom Aktionsbündnis „B 96 Ausbau: So nicht!“ fordern deshalb nicht nur aus Gründen des Natur und Umweltschutzes, sondern auch aus wirtschaftlicher Vernunft den Verzicht auf den umfangreichen Ausbau und die Planung einer schonenderen Variante“, sagt Jutta Wegner, Kreisvorsitzende von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. (.....)

Unseren Alternativvorschlag fügen wir zu ihrer Information als Kartenmaterial in der Anlage bei:





13 Laut der Präsentation von Schüßler Plan auf dem TÖB-Termin der DEGES vom 08.02.2017 beträgt das Nutzen-Kostenverhältnis (NKV) bei der Ortsumfahrung Usadel 0,7 und bei der Ortsumfahrung Weisdin 1,3 (siehe Präsentation S. 29 und S. 47).

14 An der Zählstelle in Nassenheide wurden 2015 bei der manuellen Straßenverkehrs-zählung 18.339 Fahrzeuge täglich erfasst vgl. <https://bb-viewer.geobasis-bb.de/strassennetz/>. Diese Zählstelle befindet sich südlich von Nassenheide. Für den Abschnitt nördlich von Nassenheide zwischen dem Abzweig der L213 in Nassenheide und Löwenberg liegen weder automatische noch manuelle Zählstellen. Die nächste Zählstelle liegt erst nördlich von Löwenberg, bei der im Jahr 2015 10.121 Fahrzeuge gezählt wurden.

Im Jahr 2005 hat die ivv den Verkehr in Nassenheide südlich der L213 auf 17.000 und nördlich der L213 auf 10.000 geschätzt (vgl. Seite 8 des Erläuterungsberichtes zur Planfeststellung).

Die Verkehrsstärkeangabe im Erläuterungsbericht zur Planfeststellung von 18.000 Fahrzeugen erscheint auf den ersten Blick den Werten der Verkehrszählung 2015 zu entsprechen. Zukünftig wird der Verkehr in Richtung Liebenwalde, nach Nassenheide und zum Teil nach Teschendorf aber bereits am Beginn der Ortsumfahrung von dieser abgeleitet, so dass dieser die

Ortsumfahrung Nassenheide nicht nutzen kann. Im Jahr 2015 bogen 2.952 Fahrzeuge auf die L 213 in Richtung Liebenwalde ab. Wir schätzen, dass ca. 1.000 Fahrten in Nassenheide starten oder enden und weitere ca. 1.000 Fahrten zukünftig auf der bisherigen B 96 in Richtung Teschendorf fahren werden. Es verbleiben also zukünftig lediglich ca. 13.300 Fahrzeuge täglich auf der B 96 neu nördlich von Nassenheide.

¹⁵ Zu der erreichbaren Reisegeschwindigkeit heißt es auf Seite 2 der Anlage 1 zum Erläuterungsbericht zur Planfeststellung:

„Der RQ 21 bewältigt die prognostizierten Verkehrsmengen in der Qualitätsstufe A. Die ermittelte Reisegeschwindigkeit VR mit 109 km/h liegt über der angestrebten Reisegeschwindigkeit VB von 80 km/h gemäß RIN.

Mit der sparsameren Ausbauvariante, dem RQ 15,5 kann (.....) die Mindestqualitätsstufe D nur für die zweistreifigen Abschnitte nachgewiesen werden. Die einstreifigen Abschnitte des RQ 15,5 weisen nur die Qualitätsstufe E auf. Im Gesamtabschnitt wird die Mindestqualitätsstufe D erreicht. Die in den einstreifigen Abschnitten ermittelte Reisegeschwindigkeit VR = 76 km/h bzw. 77 km/h liegt unter der angestrebten PKW-Reisegeschwindigkeit VB von 80 km/h.“

Die beim dreispurigen Ausbau im RQ 15,5 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Nassenheide und Löwenberg erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit wird verschwiegen. Sie liegt zwischen 109 km/h und 76 km/h, also mit Sicherheit über 80 km/h. Da die Autoren des Erläuterungsberichtes zur Planfeststellung den Bau der vierspurigen Straße erreichen wollen, verschweigen sie, dass auch mit dem Querschnitt RQ 15,5 die zu erreichende Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht wird.

Darüber hinaus kommen die Autoren nur deswegen für die einspurigen Streckenanteile auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von unter 80 km/h, weil sie die Verkehrsstärke mit 18.000 Kfz/Tag deutlich zu hoch ansetzen.