

B 96 – Neubrandenburg – Oranienburg: Acht Ortsumfahrungen als Schnellstraße zwischen zwei Autobahnen

Offizieller Grund für die Aufnahme der B 96 in den Bedarfsplan 2016 war die bessere Verbindung zwischen der Metropolregion Berlin und Neubrandenburg sowie zwischen Berlin und Stralsund an der Ostsee. Acht Ortsumfahrungen sollen zwei-, drei- und vierspurig in einer Länge von 47 Kilometer neu gebaut werden. Zwischen den Ortsumfahrungen sollen weitere 48 Kilometer ausgebaut werden, zum größten Teil dreispurig. Häufig werden dabei die drei neuen Spuren parallel zur alten Fahrbahn gebaut. Auf der B96 soll man mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h fahren können. Damit werden umfangreiche Neubaumaßnahmen mit massiven ökologischen Eingriffen nötig. Dieser umfangreiche Ausbau der B 96 für den Fernverkehr ist überflüssig, weil bereits zwei Autobahnen zwischen Berlin und der Ostsee existieren.

In Fürstenberg wird die Notwendigkeit einer Entlastung vom Durchgangsverkehr nicht bestritten. Die beim Bau der Ortsumfahrung vorgesehene Zerschneidung des Naturpark Stechlin/Ruppiner Land widerspricht allerdings allen Grundsätzen zur Erhaltung unzerschnittener Räume.



Kurzsteckbrief

Länge: 95 km davon 47 km im BVWP	Kosten (2014): 408 Mio. EUR davon 183 Mio. EUR im BVWP	Vordringlicher Bedarf NKV Ortsumfahrungen: 4,0–4,6 NKV Gesamtprojekt: 2,8
Neubau 2/3/4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 10.000
Umweltbetroffenheit: „hoch“	Raumordn. Bedeutung: „hoch“ (nach Korrektur der Bewertung)	Städtebaul. Bedeutung: „nicht bewertungsrelevant“

*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Bundesstraßenkonkurrenz zu Autobahnen?

Die „Fernstraße 96“ verbindet Berlin mit dem Oberzentrum Neubrandenburg in Mecklenburg-Vorpommern. Seit 1978 verbinden die Autobahn A 19 und A 24 westlich der B 96 und seit 2005 die A 11 und A 20 östlich der B 96 Berlin mit der Ostsee, nämlich Rostock und Stralsund. Die Raumwirksamkeitsanalyse zum Bundesverkehrswegeplan bewertete deshalb die bestehende Verbindungen Berlin-Neubrandenburg und Berlin-Ostsee als „gut“. Die „Verbesserung der Verbindung zwischen der Metropolenregion Berlin und den Oberzentren Neubrandenburg und Stralsund in Mecklenburg-Vorpommern“ wurde dennoch als offizielles Planungsziel für den Neubau der B 96 genannt zusammen mit der Verbesserung der „Ortsverträglichkeit“.

Derzeit benutzen täglich zwischen 6.000 Kfz bei Fürstenberg und 14.000 Kfz bei Nassenheide die B 96 in Brandenburg. Auch nach Fertigstellung wird die B 96 kaum zusätzlichen Fernverkehr aufnehmen, weil die parallelen Autobahnen die schnelleren Strecken zur Ostsee bleiben. Daher ist der geplante Ausbau der B 96 deutlich überdimensioniert.

Nur die Hälfte der Ausbaustrecke im Bedarfsplan

Im Bundesverkehrswegeplan und im Bedarfsgesetz sind nur die geplanten acht Ortsumfahrungen (Usadel, Weisdin, Fürstenberg, Altlüdersdorf, Gransee, Löwenberg, Teschendorf und Nassenheide) mit einer Länge von 47 Kilometer und Kosten von 184 Millionen EUR deklariert. Zusätzlich wird aber der Ausbau der zwischen den Ortsumfahrungen gelegenen Strecken auf einer Länge von 48 Kilometer mit Kosten von 225 Millionen EUR geplant. Diese „Ausbau“strecken sollen häufig als dreispurige Straße „neu“gebaut werden. 15 Kilometer sollen vierspurig, 53 Kilometer dreispurig und 27 Kilometer zweispurig aus- bzw. neugebaut werden.

Straßenrichtlinien gegen Umwelt

Die B 96 wurde von den BMVI als „großräumliche“ Verbindung eingestuft (VFS I). Daraus resultierte die überdimensionierte Planung, weil für diese Kategorie eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h erreicht und sie als Kraftfahrstraße ausgewiesen werden muss. Langsamverkehre müssen die alte B 96 oder neuzubauende kleine Straßen nutzen. Um diese Durchschnittsgeschwindigkeit zu erreichen, ist der dreispurige Ausbau großer Strecken und die Streichung zahlreicher Zufahrten erforderlich.

Die tatsächliche Funktion der B96 besteht dagegen in der Verbindung der Mittelzentren Neustrelitz und Gransee mit Berlin und Neubrandenburg. Die B 96 hat damit höchstens eine überregionale Bedeutung als Verbindung

der Stufe II. Eine Einstufung als VfS II würde nur das Erreichen einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 km/h verlangen, wodurch ganz erheblich geringere Ausbaumaßnahmen erforderlich wären und die Landschaft viel weniger beeinträchtigt würde.

Der Konflikt um Fürstenberg

Die Notwendigkeit einer Entlastung der Ortsdurchfahrt von Fürstenberg im Zuge der B 96 wird nicht bestritten. Das vom Landesbetrieb Straßenwesen geplante Projekt sieht den Bau einer weiträumigen Westumfahrung vor mit einer 9,5 Kilometer langen Schneise durch den Naturpark Stechlin/Ruppiner Land. Er würde zu einer Fällung von ca. 20 Hektar Wald führen. Die Havel mit ihrem nationalen bedeutsamen Lebensraumkorridor für Feuchtlebensräume müsste gequert, mehrere ökologisch wertvolle Lebensräume, auch für Großsäuger, ein bisher unzerschnittener, verkehrsarmer Raum zerschnitten werden. Der BUND schlägt eine innerstädtische Trasse in Bündelung mit der Bahn vor. Das wäre nicht nur landschaftschonend, sondern würde die heutige durch die Stadtmitte führende B 96 wesentlich stärker entlasten als eine Umfahrung mit sehr großem Umweg. Die B 96 soll direkt neben der Bahn liegen und in einem Tunnel die Havel queren.

Alternative

Die B 96 ist als Verbindungsfunktionsstufe II statt VFS I einzustufen. Dadurch wird die zu erreichende Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h reduziert. Maximal dreistreifige Ausbauten mit wechselnden Überholstreifen auf der vorhandenen Strecke genügen, statt wie bisher geplant, dreispurigen Strecken neben der alten Straße neu zu bauen. Verträgliche und bedarfsgerechte Ortsumfahrungen bei nachgewiesenem Bedarf. Den gibt es nicht in Weisdin und Usadel. Die Lösungen sind unter intensiver Einbeziehung und im Dialog mit den Bürger*innen und Stakeholdern zu erarbeiten. Bahnverbesserungen: Anschluss des Oberzentrums Neubrandenburg an das IC/ICE-Netz, IC-Halt in Fürstenberg, Halbstundentakt auf dem Regionalexpress RE 5.

Kontaktpersonen

Bernhard Hoffmann, Mail: bernhard.hoffmann@berlin.de
Annett Beitz, Mail: annett.beitz@bund.net