

Alternative zur B 96n Rügen umsetzen!

BUND meldet Ausbaualternative statt B 96n-Neubau an: Dreispuriger Ausbau der B 96 im Bestand, planfreier Umbau von Knoten

Stand: 30.9.2013

Die Anmeldung des Landes Mecklenburg-Vorpommern sieht den Neubau der Bundesstraße B 96n Samtens Ost – AS Bergen (Klein Kubbelkow) als Teil der VKE 2851 und die Rückstufung der bestehenden B 96 zu einer Landesstraße vor.

Der Alternativvorschlag von BUND und NABU sieht

- Ausbau der vorhandenen B 96 auf einen dreistreifigen RQ 15,5
- Umbau der Knotenpunkte Teschenhagen und Kubbelkow von plangleicher zu planfreier Art
- Ergänzungen im sekundären Netz vor.

Dieser Vorschlag wird auch vom NABU-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern unterstützt.

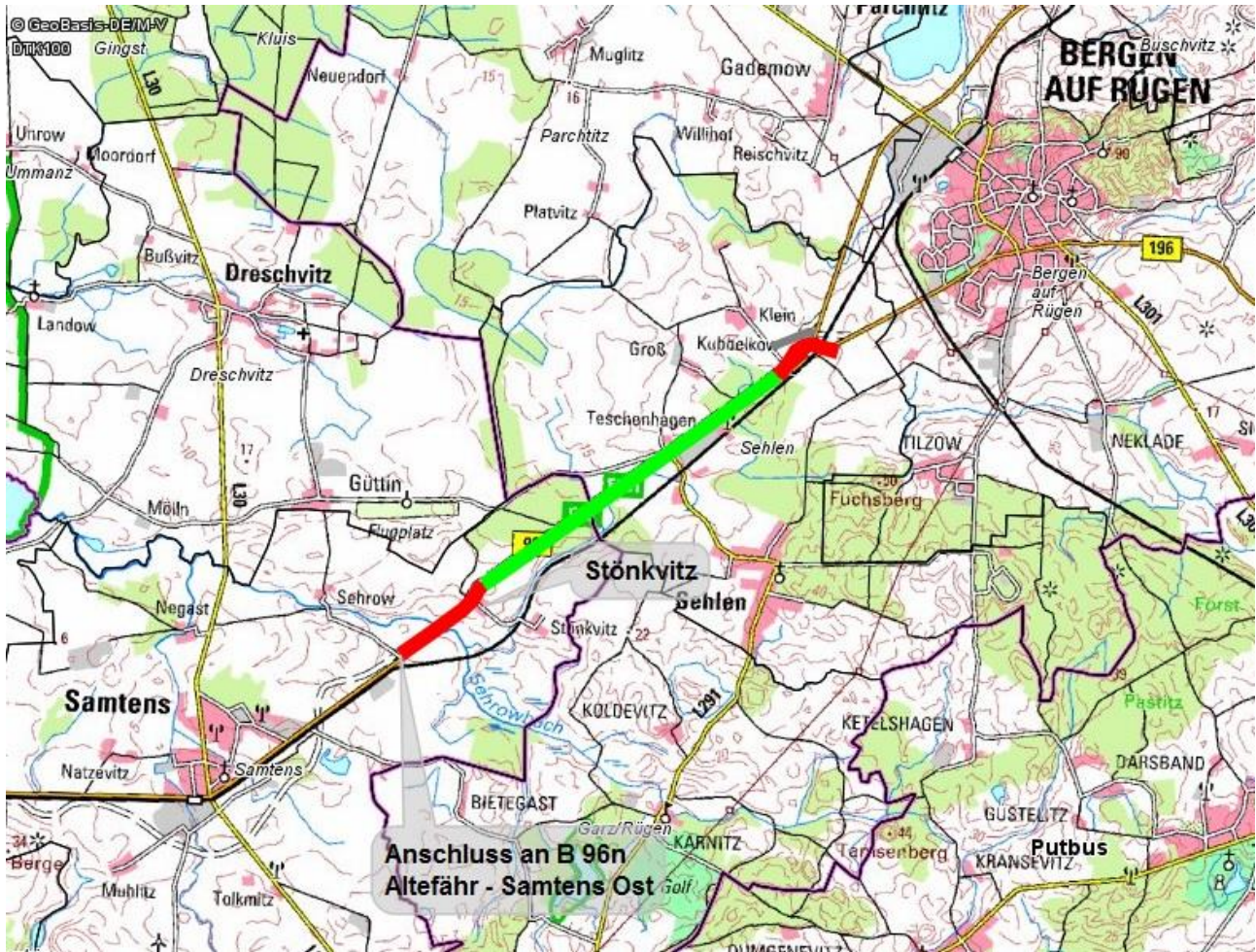
1. Situation und Planung

Der Planfeststellungsbeschluss zur VKE 2851 sieht zwischen den Anschlussstellen Samtens Ost und Bergen den Neubau einer Kraftfahrstraße mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 unmittelbar parallel nördlich zur bestehenden Bundesstraße B 96 vor (vgl. dazu die Karte unten).

Die bestehende Bundesstraße soll erhalten bleiben und zur Landesstraße heruntergestuft werden. Sie würde in Zukunft den lokalen und Verkehren zwischen Samtens, Stönkvitz (Orteil von Samtens), Teschenhagen (Ortsteil von Sehlen) sowie dem Langsamverkehr (<60km/h) dienen. Der Neubau hingegen dient den überörtlichen Verkehren und ist in seiner Trasse auf eine möglichst nahe Lage zur bestehenden Straße optimiert worden. Größere Abstände zwischen den parallelen Straßen befinden sich aufgrund der Geometrie der B96 und dem Platzbedarf der Knotenpunkte am Anfang und Ende der Neubaustrecke.

Der Anschluss bei Samtens erfolgt auf freier Strecke, während am anderen Ende bei Klein Kubbelkow (AS Bergen) der Bau als planfreier Knotenpunkt endet. Aufgrund der Vielzahl der Anschlüsse (fünfarmig) und der im Anschluss planfrei zu querenden Bahntrasse, wurde eine Form als Raute mit überspannten Kreisverkehr und anschließendem Gleisüberführungsbauwerk gewählt. Im Bereich Teschenhagen wird der bisherige Knotenpunkt zwischen B 96, L 291 und K 11 durch die parallele Führung der B96n getroffen und der vierte Arm (K 11) überbaut. Der Anschluss an die L 291 wird durch ein Brückenbauwerk über B 96n und B 96 wiederhergestellt. Eine verkehrliche Anbindung von Teschenhagen an die B 96n wird es nicht geben.

Die vorhandene B 96 weist gemäß Geoportal in betreffenden Abschnitt eine Verkehrsstärke von 12.561 Kfz/d (DTV) auf. Die Kapazität für zweistreifige Straßen mit diesem Querschnitt liegt bei maximal 20.000 Kfz/d (DTV). Gemäß der Prognose für 2030 ist eine Verkehrsstärke von 20.000 Kfz/d (DTV) auf dem Neubau und bis zu 3.000 Kfz/d (DTV) auf der alten Trasse prognostiziert. Allerdings erscheint diese Verdoppelung des Verkehrsaufkommens im Pkw- oder im Lkw-Verkehrs weder durch Fakten noch durch Argumente unterlegt. Tatsächlich ist die Verkehrsentwicklung in dieser Region rückläufig.



Übersichtskarte: Gesamtstrecke (ca. 5,5km) mit abweichendem Aus- statt Neubau

2. Grundansatz für Alternative

Die Basis für die Erstellung einer Alternative zu o.g. Planfeststellungsbeschluss ist durch die hinreichende Kapazität der bestehenden Straße für die anliegenden Verkehrsströme gegeben. Demnach erreicht einerseits die vorhandene Verkehrsmenge nicht die gegebene Kapazität, andererseits ist der Verkehr in den letzten Jahren rückläufig. Dies ist in der sinkenden Bevölkerung der Insel Rügen, den sinkenden Gastzahlen im Tourismus und der rückläufigen Transitbelastung dieser Straße zwischen Fährhafen Mukran und Festland begründet. Grundsätzlich muss festgestellt werden, dass sich der Verkehr auf der B 96 in den zwanzig Jahren der Planung nicht so positiv entwickelt hat, wie es die Prognosen verlauten ließen.

Es ist anzuerkennen, dass zweifelsohne im Bereich der B 96 zwischen Stralsund und Bergen immer wieder, vor allem in den Sommermonaten, Verkehrsstauungen teilweise beträchtlicher Länge entstehen. Diese haben aber primär ihre Entstehung in den Ortsdurchfahrten Ramin und Samtens, bei letzterer vorrangig durch den Knotenpunkt mit der L 30 und der unmittelbar neben der B 96 befindlichen Eisenbahnquerung.

Im Abschnitt zwischen Samtens und Bergen gibt es keine Ortsdurchfahrten. Vielmehr liegt eine freie Strecke vor, welche einzig in den Lichtsignalanlagen der Knotenpunkte mit L 291 und K 11, sowie der B 196 (AS Bergen) zwei Kapazitätsschwachpunkte aufzuweisen hat, welche bei hohem Verkehrsaufkommen Rückstauungen erzeugen.

Grundsätzlich wäre hier eine Umwandlung der Knotenpunkte von plangleicher zu planfreier Bauart bereits eine ausreichende Grundmaßnahme, um die maximale (und offensichtlich ausreichende) Kapazität der vorhandenen Straße auszunutzen. Der Alternativvorschlag sieht entsprechende Maßnahmen vor. Aufgrund der starken Schwankungen der Verkehrsstärken durch den saisonbedingten, touristischen Verkehr und in

Hinblick auf die Verbesserung des Verkehrsflusses, sieht die Alternative einen Ausbau auf den dreistreifigen Querschnitt RQ 15,5 vor. Dieser entspricht zudem dem gewählten Querschnitt des vorhergehenden Neubauabschnittes B 96n (VKE 2852) und erlaubt damit einen durchgängigen Querschnitt auf Rügen. Nicht zuletzt wird hiermit das Kriterium erfüllt, eine Kraftfahrstraße zur Hinterlanderschließung des Fährhafens Mukran zu errichten.

Ein zweiter Grundansatz ist in der mangelnden Alternativuntersuchung im Planfeststellungsverfahren begründet. Zwar wurde hier auch ein Ausbau untersucht, allerdings mit der unmöglichen Umsetzung in den Ortslagen Samtens und Ramin begründet. Durch die im Neubau befindlichen B 96n wird dieser Mangel behoben, wie bereits erwähnt, befinden sich im hier betrachteten Abschnitt Samtens-Ost bis Bergen keine Ortsdurchfahrten.

Der dritte Ansatz ergibt sich aus der Topografie der Insel Rügen. Aufgrund der Definition als Kraftfahrstraße werden die Verkehre der bisherigen B 96 entflechtet. Es besteht ein Bedarf an einem sekundären Erschließungsnetz für den lokalen und langsamen Verkehr. Im ersten Abschnitt zwischen Altefähr und Samtens-Ost, war durch die Nähe zum Kubitzer Bodden, der parallelen Eisenbahntrasse, der großflächigen Naturschutzgebiete und der Vielzahl der zu erschließenden Orte und Splittersiedlungen ein sekundäres Netz weder gegeben noch genehmigungsfähig. Im hier betreffenden Abschnitt Samtens-Ost bis Bergen stellt sich eine völlig differenzierte Situation dar: Das Gebiet ist kaum besiedelt, dafür liegen zahlreiche kommunale und Landesstraßen als sekundäres Netz vor, das kaum ergänzt werden müsste. Des Weiteren verläuft die parallele Bahntrasse als bauliche Einschränkung in weitaus größerem Abstand und es bestehen wesentlich geringere Einschränkungen aus dem Naturschutz. Insofern kann hier ein sekundäres Netz errichtet werden.

3. Alternativvorschlag

Die wesentlichen Bestandteile des Alternativvorschlages sind bereits genannt worden:

- Ausbau der vorhandenen B 96 auf einen dreistreifigen RQ 15,5
- Umbau der Knotenpunkte Teschenhagen und Kubbelkow von plangleicher zu planfreier Art

Des Weiteren ist das sekundäre Netz zu ergänzen.

Nachfolgend sind die Ausführungen im Detail

Anschluss an B 96 n Altefähr – Samtens-Ost

Abweichend von dem Ausbauansatz, muss anschließend zur im Bau befindlichen B 96n zwischen Altefähr und Samtens-Ost der Beginn des Abschnittes als Neubau ausgeführt werden. Eine Verschwenkung um ca. 50m von der neuen auf die alte Trasse wäre nicht ohne Einschränkung der Entwurfsgeschwindigkeit möglich. Gleiches Kriterium schließt den Ausbau im Bereich Stönkvitz aus. Die bisherigen Kurvenradien lassen nur eine Geschwindigkeit von maximal 80 km/h zu. Entsprechend ist eine Fortsetzung des Neubaus bis unmittelbar hinter Stönkvitz Teil des Alternativvorschlages. Grundsätzlich kann hierfür die geplante Trasse in weiten Teilen in Anspruch genommen werden, bis Ausgangs der Kurvenfolge die neue in die alte Trasse eingeht.

Die bisherige B 96 würde bis zur Anliegerstraße Stönkvitz baulich erhalten bleiben. Dies hätte den positiven Nebeneffekt, dass Stönkvitz aus Richtung Samtens weiterhin für den lokalen Verkehr angeschlossen wäre, da eine Anschlussstelle Stönkvitz nicht vorgesehen ist. Die B 96 könnte zwischen der Anschlussstelle Samtens-Ost und Stönkvitz zur Kommunalstraße heruntergestuft werden.

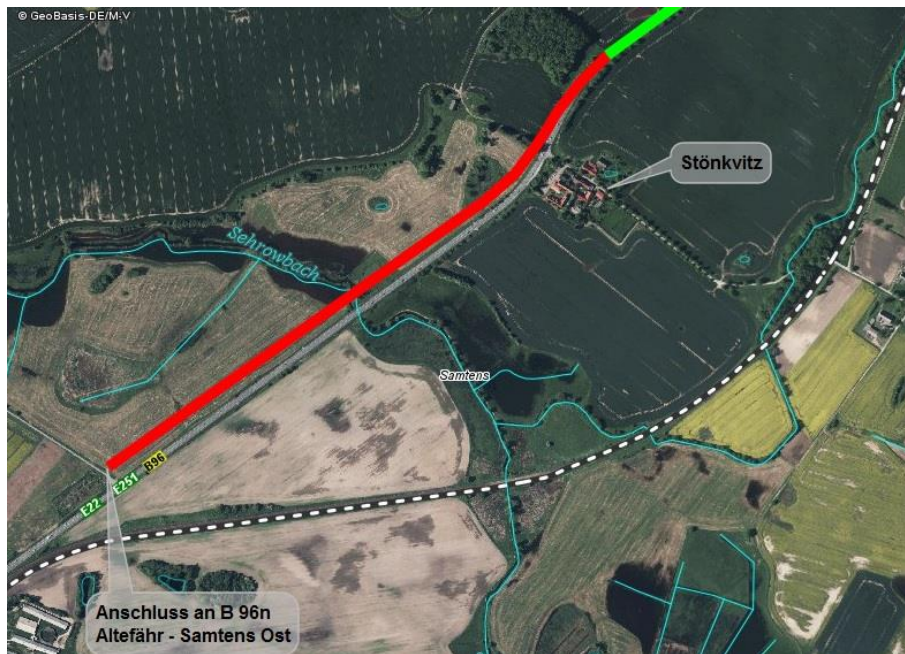


Abb 1: Neubauabschnitt bei Stönkvitz (rot) mit optimierter Trasse

Anbindung von Stönkvitz in Richtung Bergen und Dreschwitz

Durch den Übergang der Kraftfahrstraßentrasse auf die der bestehenden B 96 hinter Stönkvitz wird dieser Ort in Richtung Bergen abgebunden. Gleichsam wäre Stönkvitz damit eine Sackgasse für den Langsamverkehr zwischen Samtens und Bergen (MIV, Fahrrad), wobei diese die Alternative über die L 30 und die K 11 mit einem verträglichen Umweg hätten. Es verbliebe jedoch die Bundesstraße bei Stönkvitz als unüberquerbare Grenze, was sich auch als Problem für die Landwirtschaft gezeigt hat.

Entsprechend beinhaltet die Alternative eine Verbindung von Stönkvitz zur K 11 bei Burkwitz als kommunaler Weg. Dabei wäre die B 96n zu überbrücken, wobei günstige Grundbedingungen durch eine Hanglage bestehen. Im Anschluss würde der kommunale Weg weitestgehend auf einem Feldweg verlaufen und bei Burkwitz an die K 11 einmünden. Damit würde die Verbindung in Richtung Bergen mit nur geringem Umweg wieder hergestellt, weshalb diese Verbindung auch für den Radverkehr ausgeschrieben werden sollte (die K 11 hat einen bestehenden straßenbegleitenden Radweg). In Richtung Gütlin / Dreschwitz / Gingst würde sich die Anbindung sogar verbessern.

Abschließend ist zu betonen, dass diese Verbindung bereits im Zuge der Planung der DEGES in Betracht gezogen wurde und zumindest das Überführungsbauwerk für die Landwirtschaft Teil der Planfeststellung war.

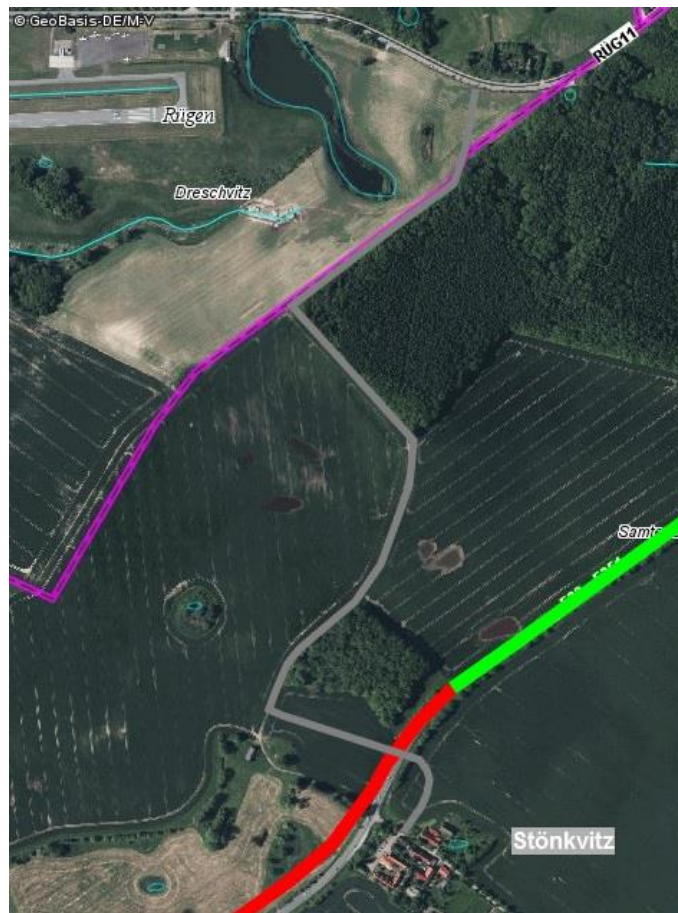


Abb. 2: kommunaler Weg Stönkvitz – Burkvit (grau)

Ausbau zwischen Stönkvitz und der AS Bergen

Die bestehende Trasse zwischen Stönkvitz und dem heutigen Knotenpunkt von B 96 und B 196 ist im Grunde als durchgängige Gerade zu bezeichnen. Die Strecke ist (in Vorbereitung auf einen parallelen Neubau) anbaufrei.

Als Argument gegen einen Ausbau wurde lange Zeit eingebracht, dass dies unter Verkehr nicht möglich ist. Aus baufachlicher Sicht kann dem nicht entsprochen werden: Ohne Problem ist es möglich die Fahrbahn im Bereich der Baustelle (abschnittsweise) im Querschnitt zu reduzieren und einen weiteren Fahrstreifen anzufügen. Nach gleicher Methode wurde die B96 auch in dem im Bau befindlichen Abschnitt (VKE 2852) an Baustellen aufgeweitet.

Der Alternativvorschlag sieht vor, der Fahrstreifenergänzung zur Verbindung der Bauweise und zum Profilausgleich eine Erneuerung der gesamten Deckschicht nachfolgen zu lassen.

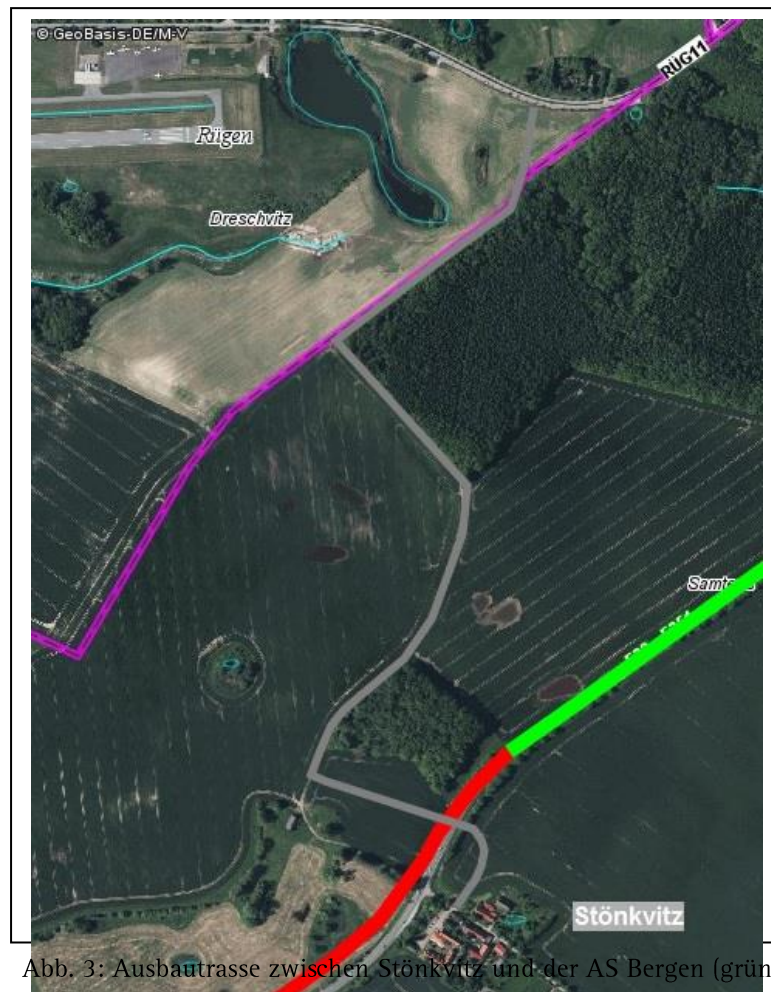


Abb. 3: Ausbaustrasse zwischen Stönkvitz und der AS Bergen (grün)

Anschlussstelle Teschenhagen

Der bestehende Knotenpunkt Teschenhagen erfüllt wichtige Funktionen. Durch die Verknüpfung mit der L 291 und der K 11 werden Orte wie Sehlen, Teschenhagen, Gütin/Dreschwitz und Groß Kubbelkow direkt an die Bundesstraße und damit an den Fernverkehr angeschlossen. Dies ist insbesondere wichtig für das Gewerbegebiet Teschenhagen und den Flugplatz Gütin. Der geplante Neubau sieht keinen Anschluss bei Teschenhagen vor, wodurch das Gewerbegebiet in seinem Bestand gefährdet wäre. Gleichsam würde die Attraktivität des Flugplatzes Gütin sinken.

Entsprechend sieht die Alternative eine Anschlussstelle Teschenhagen vor. Neben den wirtschaftlichen Grundsätzen, besteht bei einer Ausbauvariante der Hauptstrecke zwangsweise der Bedarf die anliegende L 291 und K 11 einzubinden. Des Weiteren ist eine Anschlussstelle unter Verwendung des jetzigen Knotenpunktes baulich einfach umzusetzen. Nicht zuletzt ist das bedingende Überführungsbauwerk der Kraftfahrstraße bereits durch den Planfeststellungsbeschluss in seiner Trasse bestimmt (einfachere Ausführung möglich, da weniger Überbrückung).



Abb. 4: AS Teschenhagen mit Ausbau- (grün) und Neubaubedarf (rot)

Anschlussstelle Bergen

Wie bereits erwähnt, ist die Anschlussstelle Bergen („Kubbelkower Kreuzung“) als planfreier Knotenpunkt auszuführen bzw. auszubauen. Der Alternativvorschlag sieht den Neubau einer Trompete mit der Hauptachse in Richtung Bergen vor, unter weitestgehender Verwendung der vorhandenen Infrastruktur. Die Anbindung in Richtung Kubbelkow sollte erst hinter der Trompete auf Höhe der Tankstelle erfolgen.

Entsprechend ist die Trasse vor dem jetzigen Knotenpunkt in Richtung Kubbelkow zu verschwenken, um dann die B 196 und anschließend die Bahntrasse planfrei zu queren. Vom Grunde her ist es dabei freigestellt, ob dies als Über- oder Unterführungsbauwerk geschieht. Aus landschaftlicher Sicht wäre eine Unterführung zu bevorzugen, aus baulicher Sicht scheint die Überführung einfacher zu sein.

Im Gegensatz zur planfestgestellten Variante, handelt es sich um einen vier- statt fünfarmigen Knoten. Dadurch ist die einfachere Ausführung als Trompete möglich, welche eine Errichtung unter fließenden Verkehr sowie die Einbindung der vorhandenen Wege ermöglicht. Die Verbindung für den Radverkehr sollte nördlich der Straßentrasse die Bahn queren und zur Tankstelle führen.



Abb. 5: Prinzipskizze AS Bergen (rot)

Anbindung Klein Kubbelkow

Die Siedlung Klein Kubbelkow wird von einem kommunalen Weg bisher angebunden, welcher in Verlängerung in Teschenhagen unmittelbar vor dem Knoten mit der B 96 in die K 11 einmündet. Damit besteht schon heute eine alternative Verbindung für lokalen und langsamen Verkehr. Grundsätzlich sollte diese Verbindung aber in Zustand und möglicherweise auch Lage verändert werden.

Der Anschluss an die AS Bergen sollte, wie bereits zuvor erwähnt, hinter der eigentlichen Trompete als Knotenpunkt mit der Einfahrt zur Tankstelle erfolgen. Entsprechend muss der kommunale Weg zwischen heutiger Lage und Tankstelle neu errichtet werden.

Aufgrund der Nutzung durch Radfahrer als Verlängerung des Radweges aus Richtung Samtens ist die kürzeste Wegführung zu erreichen, wenn von der Tankstelle ein Radweg parallel zur Rampe B 196 – B 96 Sassnitz errichtet werden würde.

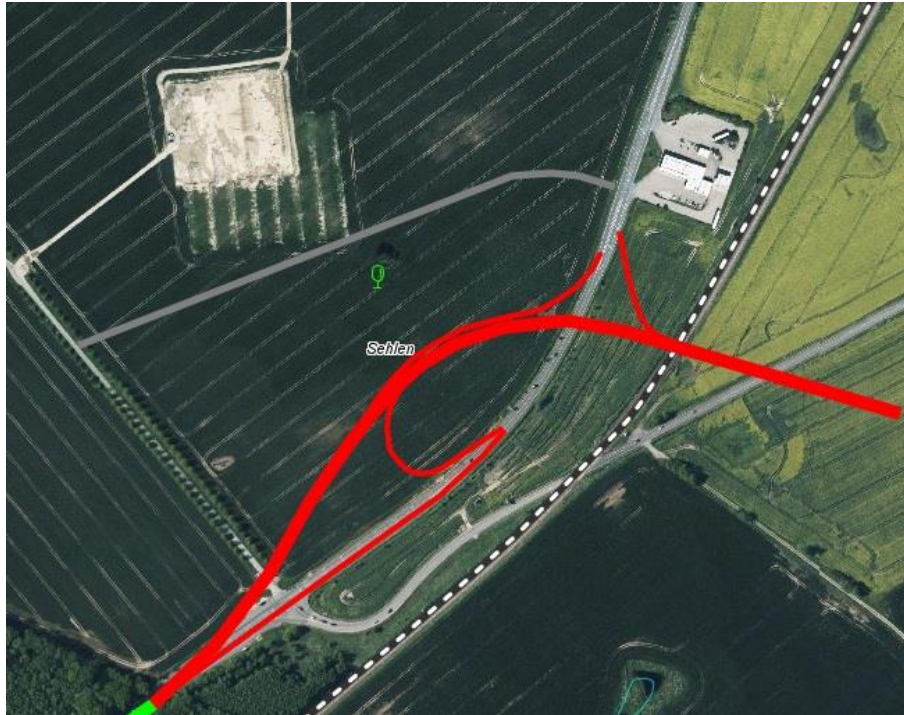


Abb. 6: mögliche Lage des verlegten kommunalen Weges (grau)

4. Fazit und Empfehlung

Der Bau der B96n auf Rügen hat in seinem ersten Abschnitt bereits die Mittel für die Gesamtbaumaßnahme bis Bergen vereinnahmt. Des Weiteren haben sich die Verkehrsströme auf Rügen in den letzten Jahren anders entwickelt als erwartet. Zusammen ergibt sich die Möglichkeit wie der Bedarf, die bisherigen Planungen zu überprüfen.

Der Ausbau der vorhandenen B 96 wurde grundsätzlich bereits betrachtet, aber für die Gesamtmaßnahme ab Altefähr verworfen. Ein teilweiser Ausbau nur im Abschnitt zwischen Samtens-Ost und Bergen fand nicht statt und liegt als Alternativvorschlag hiermit vor.

Die vorhergehende Darstellung und Betrachtung hat gezeigt, dass ein Ausbau in diesem Abschnitt baulich möglich ist und die vorhandenen Verkehrsströme aufnehmen kann. Bereits heute ist die Kapazität im DTV ausreichend. Eine Erweiterung von zwei auf fünf Fahrstreifen bzw. 20.000 auf 43.000 Kfz/h ist unter diesem Gesichtspunkt in Frage zu stellen. Durch einen Ausbau mit planfreien Knotenpunkten würde die Kapazität gefestigt werden, mit der Erweiterung eines dritten Fahrstreifens die Verkehrssicherheit und die Kapazität (mehr als ausreichend) optimiert werden. Des Weiteren wären die wichtigen Anforderungen an eine Kraftfahrstraße gewährleistet, was wichtig für die Finanzierung und die Reisezeit ist. Demnach wäre die Alternative genauso schnell zu befahren wie ein Neubau bzw. würde die gleiche Reisezeit benötigt werden.

Aufgrund des erfolgten Planfeststellungsverfahrens wird eine erneute Planung für einen Ausbau innerhalb der bereits betrachteten Grenzen wesentlich schneller zu gewährleisten sein.

Zusammen mit der einfacheren Ausführung, welche zudem in Kleinabschnitten unter fließendem Verkehr ausgeführt werden kann, ist eine Bauausführung im gleichen Zeitrahmen wie bei einem Neubau möglich.

Aufgrund der geringen Bauleistung (kleinere Brücken, weniger Neubau) und der möglichen Ausführung lokaler Bauunternehmen wird ein Kostenansatz von ca. 20 Millionen Euro als ausreichend geschätzt. Dies entspricht dem halben Ansatz der bisher geplanten Kosten. Darüber hinaus wären die Versiegelungsflächen und der Eingriff in die Natur wesentlich geringer als bei einem Neubau. Kosten und Landverbrauch sind

auch die Gründe, die derzeit zu einer verstärkten Akzeptanz des Ausbauansatzes auf Rügen und in der Straßenbauverwaltung des Landes führen.

Im Ergebnis wird empfohlen, einen Ausbau der B 96 zwischen Samtens-Ost und Bergen separat für sich zu prüfen und in den Bundesverkehrswegeplan aufzunehmen.

Kontakt:

Corinna Cwielag

Landesgeschäftsführerin

BUND (Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland) Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Wismarsche Straße 152

19053 Schwerin

Tel.: 0385 52 13 39 12

Telefax: 0385 52 13 39 20

E-Mail: corinna.cwielag@bund.net