

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Harald Ebner, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planung der Ortsumgehung Fürstenberg (Havel) (B 96) – Ausbau des Streckenzugs Kreuz Oranienburg - Neubrandenburg

Der gültige Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen weist den Ausbau des gesamten Streckenzugs der B 96 vom Kreuz Oranienburg (Brandenburg) bis Neubrandenburg mit Ortsumgehungen und dreistreifigen Überholabschnitten aus. Die Relation Berlin – Ostseeküste/mecklenburgische Ferienregionen soll auf diese Weise beschleunigt werden. Dadurch wird Verkehr, der heute über die sicheren Autobahnen A 11/A 20 bzw. A 24/A 19 fließt, auf die Bundesstraße 96 verlagert. Durch den Ausbau und die Reisezeitverkürzungen würde die B 96 tatsächlich für einige Relationen attraktiver. Eine ausgebaute B 96 würde also regelrecht Verkehr in die Region ziehen. Ablesbar ist dies am erhöhten Lkw-Anteil im Planfall (s. Bundesverkehrswegeplan – BVWP 2030), der von heute 8 Prozent (s. BAST-Zählstelle Weisdin) auf 15 Prozent im Planfall ansteigen soll.

Die Verkehrsverlagerung von sicheren Autobahnen auf – trotz Ausbau – weniger sicheren Bundesstraßen ist allein ein Grund, das Vorhaben und das zu Grunde liegende Projektziel anzuzweifeln. Zwar wird die Veränderung der Verkehrssicherheit positiv bewertet, allerdings ist fraglich, ob die Verlagerungseffekte sich vollumfänglich in der Bewertung widerspiegeln.

Dies widerspricht auch dem übergeordneten Ziel des BVWP 2030 „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“. Es wäre demnach geboten, mehr Verkehr über den östlichen und westlichen Autobahn-Streckenzug abzuwickeln, anstatt die Verbindung über die B 96 mit hohen Investitionen zu beschleunigen.

Für die Ortsumgehung Fürstenberg (Havel) schloss der Bund das Verfahren zur Linienbestimmung im Jahr 2004 ab. Mit der weiträumigen Westumfahrung Fürstenbergs wären massive Eingriffe in die Natur- und Kulturlandschaft des Stechlin-Ruppiner-Landes verbunden, wodurch auch die Fauna-Flora-Habitat-Gebiete beeinträchtigt werden. Die von einer Bürgerinitiative favorisierte innerstädtische Lösung, die kostengünstig und ohne große Eingriffe möglich wäre, hat der Bund bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans als Alternative nicht weiter untersucht.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchem Grund wird die Europastraße E 251 zwischen Neubrandenburg und Berlin derzeit über die B 96 durch die Ortschaften (z. B. Nassenheide, Löwenberg, Gransee, Fürstenberg) geführt, obwohl seit dem Jahr 2005 die Autobahn A 20 fertig gestellt ist und die Strecke von Stralsund nach Berlin über die A 20/A 11 einen Zeitvorteil von 30 Minuten gegenüber einer Fahrt über B 96 bietet?
2. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der UNECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) in Genf für die Strecke zwischen Neubrandenburg und Berlin eine Verlegung der Europastraße E 251 auf die A 20/A 11 zu beantragen, um für die an der B 96 wohnende Bevölkerung eine Entlastung an Lärm und Abgasen zu erreichen?
3. Beabsichtigt die Bundesregierung, bei der noch für das Jahr 2017 vorgesehenen Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der brandenburgischen Landesregierung die Durchführung der weiteren Planungsschritte freizugeben, ohne dass eine erneute Erörterung der Linienbestimmung mit der Bevölkerung durchgeführt wird, obwohl der im Jahr 2004 erfolgten Erörterung weit überhöhte Verkehrszahlen und eine zweifelhafte Deklaration eines Tabugebietes für die Alternativroute entlang der Bahntrasse zu Grunde lag und seit der Beteiligung der Bevölkerung inzwischen 14 Jahre vergangen sind?

4. Liegt für die Ortsumgehung Fürstenberg eine aktualisierte Kostenschätzung vor?

Wenn ja, wie hoch werden die Kosten für den Bau der Ortsumgehung Fürstenberg jetzt geschätzt, von wann ist die Kostenschätzung, und welche Veränderungen ergeben sich gegenüber der Kostenschätzung, die der Anmeldung des Vorhabens zum Bundesverkehrswegeplan 2030 zugrunde liegt?

5. Welche Kosten entfallen nach der letzten und ggf. aktualisierten Kostenschätzung auf die einzelnen Gewerke des Bauprojekts?
6. Beabsichtigt der Vorhabenträger nach Kenntnis der Bundesregierung die Durchführung einer nach der Strategischen Umweltprüfung (SUP) vorgeschriebenen Alternativenprüfung, die innerörtliche Alternativen miteinschließt?

Wenn ja, wann soll diese Prüfung stattfinden?

Wenn nein, warum nicht?

7. Hält die Bundesregierung eine Alternativenprüfung im Sinne von § 15 des Raumordnungsgesetzes für verpflichtend?

Wenn ja, was bedeutet dies für die Alternativenprüfung bei der Ortsumgehung Fürstenberg?

Wenn nein, warum nicht?

8. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung auf Basis der aktuellen Verkehrsprognose der Anteil des Ziel- und Quellverkehrs sowie des Binnenverkehrs in Fürstenberg?
9. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass mit einem Bruchteil der veranschlagten Baukosten geeignete Maßnahmen im Bestand initiiert werden können, mit denen schneller und wirksamer Verbesserungen für die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Ortsdurchfahrt von Fürstenberg erzielt werden können?

Wenn nein, warum nicht?

10. Wie soll nach dem Bundesfernstraßenmautgesetz die Höhe der Lkw-Maut auf Bundesstraßen ab 1. Juli 2018 ausdifferenziert werden?

Werden die Lkw-Mautsätze je Streckenkilometer höher ausfallen als auf Autobahnen?

11. Wann sollen die ab 1. Juli 2018 gültigen Lkw-Mautsätze veröffentlicht werden?

Berlin, den 4. September 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

