

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/21006 –**

Ausbau der B 96 im Abschnitt Oranienburg–Neubrandenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan 2030 weist den Ausbau des gesamten Streckenzugs der Bundesstraße 96 (B 96) vom Kreuz Oranienburg (Brandenburg) bis Neubrandenburg mit mehreren Ortsumgehungen aus. Die B 96 sei eine wichtige Verknüpfung zwischen der Metropolregion Berlin und dem skandinavischen Raum über den Fährhafen Sassnitz-Mukran. Die Relation Berlin–Ostseeküste soll auf diese Weise beschleunigt werden. Dadurch würde nach Ansicht der Fragesteller Verkehr, der heute über die sicheren Autobahnen 11/ 20 (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 – insbesondere Schwerlastverkehr – in die Region ziehen.

1. Wie hat sich die Verkehrsbedeutung der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg nach Fertigstellung der A 20 im Jahr 2005 verändert?
2. Wie hat sich die Netzbedeutung der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg seit Fertigstellung der A 20 verändert, und erfolgte dazu eine Neubewertung?
Falls nein, warum nicht?
6. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen auf der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg nach Fertigstellung der A 20 im Jahr 2005 entwickelt (bitte die Verkehrsbelegung abschnittsweise darstellen und dabei den Schwerlastverkehrsanteil mit angeben)?

Die Fragen 1, 2 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auch nach Fertigstellung der Autobahn A 20 hat die B 96 (Abschnitt Oranienburg – Neubrandenburg) – insbesondere als überörtliche Verbindung zwischen der Metropolregion Berlin und dem Oberzentrum Neubrandenburg – eine wich-

tige Bedeutung für Verkehr und Netz. Es wird auf nachfolgende Tabelle verwiesen. Eine Neubewertung ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht erforderlich.

Straße	von	bis	SVZ 2005		SVZ 2010		SVZ 2015	
			DTV	SV-Ant.	DTV	SV-Ant.	DTV	SV-Ant.
B 96	L191;OHV Oranienburg	Löwenberger Land (B167)	16.181	9 %	17.139	8 %	18.339	8 %
B 96	Löwenberger Land (B 167)	Gransee L 22 n, Zehdenick	8.451	10 %	8.880	12 %	10.121	11 %
B 96	Gransee L22 n. Zehdenick	Altlüdersdorf K6514	7.068	11 %	7.406	12 %	7.458	13 %
B 96	Altlüdersdorf K6514	Dannenwalde	6.060	13 %	6.291	12 %	6.607	12 %
B 96	Dannenwalde	Fürstenberg/Havel (L15)	5.995	13 %	n.g.	n.g.	6.049	13 %
B 96	Fürstenberg/Havel (L 15)	Fürstenberg/Havel LG BRB-MV	5.526	14 %	5.707	14 %	6.543	13 %
B 96	Ldgr. Brandenburg	Knotenpunkt MST16/B96 (Neustrelitz)	5.787	13 %	6.041	13 %	7.023	13 %
B 96	OA Neustrelitz (Kn.Nord)	Kn. MST 19 (Tollenseheim)	9.331	9 %	11.322	9 %	8.663	8 %
B 96	Kn. MST 19 (Tollenseheim)	Kn. L 33 (Abzw. Burg Starg.)	10.349	7 %	10.246	7 %	9.580	6 %

Hinweis: durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV, Kfz in 24/h, Montag bis Sonntag) sowie Schwerverkehrsanteil (SV-Ant.) gemäß Straßenverkehrszählung (SVZ) gemäß Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) für die Jahre 2005, 2010 und 2015

3. Erfüllt die A 20 die ihr zugewiesene Verkehrs- bzw. Netzbedeutung?
4. Falls die A 20 die ihr zugewiesene Verkehrs- bzw. Netzbedeutung erfüllt, warum wurde die B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg nach Fertigstellung der A 20 nicht in der Verbindungsfunktionsstufe herabgestuft?
5. Wann genau erfolgte die Einstufung der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg in die derzeitige Verbindungsfunktionsstufe?

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die A 20 erfüllt die ihr zugeordnete Verkehrs- und Netzbedeutung. Ein Anpassungsbedarf hinsichtlich der Verkehrsfunktionsstufe für die B 96, die mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau Nummer 07/2018 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bestätigt wurde, ergibt sich hieraus nicht.

7. Wie soll sich nach der aktuellen Verkehrsprognose 2030 das Verkehrsaufkommen auf der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg entwickeln (bitte abschnittsweise darstellen und dabei den Schwerlastverkehrsanteil mit angeben)?

Gemäß Zielnetzprognose 2030 des Bundes wird prognostiziert:

B96-Abschnitt	DTVw im Netz WB*	SV-Anteil
nördlich Oranienburg – Gransee	8.000 – 18.000	12 % – 18 %
nördlich Gransee – Landesgrenze BB/MV	6.000 – 7.000	16 % – 28 %
Landesgrenze BB/MV – Neustrelitz	6.000 – 10.000	16 % – 20 %
nördlich Neustrelitz bis Neubrandenburg	11.000 – 14.000	9 % – 14 %

DTVw: durchschnittlicher werktäglicher Verkehr (ohne Feiertage und Sonntage); Kfz/24h

8. Welchen Planungsstand haben die im Bundesverkehrswegeplan verankerten Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg jeweils (bitte getrennt darstellen)?
9. Welche Kosten fallen für die im Bundesverkehrswegeplan verankerten Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg jeweils an (bitte getrennt darstellen)?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 noch zu realisierende Ortsumfahrungen (OU) der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg:

Land	OU	Planungsstand	Kosten	
			(Mio. €)	Planungsstand
Brandenburg	Teschendorf/ Löwenberg	im Planfeststellungsverfahren	90,5	RE-Entwurf
Brandenburg	Gransee/ Altlüdersdorf	noch ohne Planung	25,7	Anmeldung BVWP
Brandenburg	Fürstenberg	Entwurfsplanung	30,9	Anmeldung BVWP
Mecklenburg- Vorpommern	Weisdin	Vorplanung	12,0	Vorplanung
Mecklenburg- Vorpommern	Usadel	Vorplanung	21,1	Vorplanung

10. Wie hoch ist abschnittsweise der Durchgangsverkehr auf der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg aktuell (bitte getrennt darstellen)?

Entsprechende Daten zum Durchgangsverkehr auf der B 96 werden im Zuge der Straßenverkehrszählungen nicht ausgewiesen.

11. Wie hoch wird jeweils der induzierte Verkehr durch die neuen Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg eingeschätzt (bitte getrennt darstellen)?

Mit der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) -Bewertung zum Gesamtvorhaben B 96 in Brandenburg (B96-G10-BB) und in Mecklenburg-Vorpommern (B96_B104_B197-G20-MV) wird für den Planfall gegenüber dem Bezugsfall eine

Veränderung der Betriebsleistung im Personenverkehr aus induziertem Verkehr i. H. v. insgesamt 31,67 Mio. Pkw-km pro Jahr ermittelt.

12. Wie hoch wird jeweils der Anteil des Verkehrs eingeschätzt, der durch die neuen Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg von der Bestandstrasse weg verlagert werden kann (bitte getrennt darstellen)?

Die im Rahmen der BVWP-Aufstellung zum Gesamtvorhaben B 96 in Brandenburg (B96-G10-BB) und in Mecklenburg-Vorpommern (B96_B104_B197-G20-MV) erfolgte Bewertung weist folgende Differenzen der Verkehrsbelegung (DTVw Kfz/24h) zwischen Planfall und Bezugsfall auf der Bestandstrecke aus:

Land	OU	Verkehrsbelegung (DTVw Kfz/24h): Differenz zwischen Planfall und Bezugsfall auf der Bestandstrecke in Prozent
Brandenburg	Teschendorf/Löwenberg	rd. -70
Brandenburg	Gransee/Altlüdersdorf	rd. -60 bis -65
Brandenburg	Fürstenberg	rd. -65
Mecklenburg-Vorpommern	Weisdin	rd. -70
Mecklenburg-Vorpommern	Usadel	rd. -70

13. Wie hoch wird die zusätzliche Flächenversiegelung durch die im Bundesverkehrswegeplan verankerten neuen Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg ausfallen (bitte getrennt darstellen)?

Die bei BVWP-Aufstellung zum Gesamtvorhaben B 96 in Brandenburg (B96-G10-BB) und in Mecklenburg-Vorpommern (B96_B104_B197-G20-MV) erfolgte Bewertung weist auf Grundlage des damaligen Planungsstandes einen Flächenverbrauch (Flächeninanspruchnahme d. h. einschließlich eines Anteils für Flächenversiegelung) i. H. v. 166,7 ha aus.

14. Welche Fahrzeitverbesserungen sollen die geplanten Ortsumfahrungen entlang der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg bringen (bitte getrennt darstellen)?

Die im Zuge der BVWP-Aufstellung erfolgte Bewertung nach der Methodik des BVWP weist für die Teilvorhaben in Brandenburg (B96-G10-BB) bzw. in Mecklenburg-Vorpommern (B96_B104_B197-G20-MV) eine Veränderung der Reisezeit im Personenverkehr von -1,47 Mio. Personen-Stunden pro Jahr bzw. -0,35 Mio. Personen-Stunden pro Jahr aus.

15. Wie soll sichergestellt werden, dass es durch den Ausbau der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg und der damit einhergehenden Verbesserung der Verkehrsqualität und Fahrzeitverkürzung nicht zu einer Rückverlagerung von Verkehren von den angrenzenden Autobahnen kommt?
16. Wie soll sichergestellt werden, dass es durch den Ausbau der B 96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg und der damit einhergehenden Verbesserung der Verkehrsqualität und Fahrzeitverkürzung sowie der Einsparung von Mautkosten durch die kürzere Streckenführung im Vergleich zur A 11/A 20 nicht zu einer Rückverlagerung von Schwerlastverkehren kommt?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der mit den B 96-Ortsumgehungen erzielbare Fahrzeitgewinn wird nicht so hoch sein, dass damit Verkehre in signifikanter Größe von der A 20 auf die B 96 verlagert wird. Da für den LKW-Verkehr (>7,5 t zGG) auch auf Bundesstraßen Maut erhoben wird, ist für die Unternehmen wirtschaftlich kein hinreichender Anreiz gegeben.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.