

Ergänzungen zum

***Alternativkonzept***

der Umweltverbände NABU MV und BUND MV

Zur Rügenanbindung B 96 n auf Rügen  
und Mobilität im Raum Rügen-Stralsund



## Inhaltsverzeichnis

---

<u>Inhaltsverzeichnis.....</u>	<u>1</u>
<u>I.Kritik der politischen Vorentscheidung: Neubau.....</u>	<u>2</u>
<u>Alternativkonzept der Umweltverbände NABU und BUND.....</u>	<u>2</u>
<u>II. Alternativkonzept - Ansatz und Vorgehensweise der Ergänzung.....</u>	<u>3</u>
<u>a.Lösungen in den Gemeinden: Ortsumfahrungen.....</u>	<u>3</u>
<u>b.Querschnitte: bestandsorientierter Neubau und gewählte Dimensionierung .....</u>	<u>4</u>
<u>c.Trassierung nach DEGES und Alternativkonzept: Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der B96 im bestandsorientierten Neubau.....</u>	<u>4</u>
<u>d.Vereinbarkeit mit dem EkrG, Blinklichtprogramm, BÜSA und BÜSTRA.....</u>	<u>5</u>
<u>e.Bauablauf und Umleitungsstrecken.....</u>	<u>5</u>
<u>f.Variable Gestaltungsmöglichkeiten.....</u>	<u>6</u>
<u>III.Forderungen an die DEGES – Planung.....</u>	<u>6</u>
<u>a.Kreuzungsbauwerke.....</u>	<u>6</u>
<u>b.Regenrückhaltebecken (RRB).....</u>	<u>6</u>
<u>Fazit .....</u>	<u>7</u>
<u>c.Vor-Kopf-Bauweise.....</u>	<u>7</u>
<u>IV.Zusammenfassung.....</u>	<u>7</u>
<u>a.Nutzen und Vorteil der BUND/NABU-Alternativplanung.....</u>	<u>7</u>
<u>b.Stellungnahme der Verbände zur DEGES - Planung.....</u>	<u>8</u>
<u>c.Fazit und Forderungen der Verbände.....</u>	<u>8</u>

### **I. Kritik der politischen Vorentscheidung: Neubau**

Die von BUND und NABU in ihrer Stellungnahme vom 18.06.2008 gegen die Neubauplanung der B 96n vorgebrachten Einwendungen werden in vollem Umfang aufrechterhalten. Dieser Neubau - auch in einer gebündelten Form - wird aufgrund der gewählten Parameter:

- zwangsläufig zu wesentlich höheren Eingriffswirkungen in wertvolle Schutzgebietsflächen und somit zu höheren Gefährdungen von Rastvogel- u.a. Arten führen;
- zwangsläufig einen im Vergleich zu einem geringer dimensionierten, bestandsorientierten Neubau einen wesentlich höheren Flächenverbrauch nach sich ziehen;
- nicht durch den Verkehrsbedarf gerechtfertigt (Zusätzlicher Straßenneubau generiert - wie in vielen Studien bereits aufgezeigt wurde - jedoch zusätzlichen Verkehr);
- dazu führen, dass die Region insgesamt weniger wirtschaftlich profitiert und eher nur eine Transitfunktion einnehmen wird;
- Konzepte für einen nachhaltigen Tourismus, von dem Rügen insgesamt profitiert, durch die direkten Eingriffe in Natur und Landschaft und durch die vermehrte Förderung „schneller“ Tagstouristen konterkarieren.

Durch die frühzeitige erfolgte Festlegung auf die weitgehend parallele Trassierung einer planfreien Autokraftstraße wird dem Ausbau des ÖNPV und SPNV der Riegel vorgeschoben. Dem im „Verkehrsentwicklungskonzept Rügen“ unter Punkt 5.4.1 geforderten Ausbau des Bahnverkehrs steht dies diametral entgegen. Eine Bahnstrecke, geschweige denn eine Buslinie, kann nur schwerlich mit einer auf den beschleunigten Verkehr ausgelegten und autobahnähnlich ausgebauten Straßenverkehrsverbindung mithalten. Der Bürger wird noch mehr als bisher auf das Auto angewiesen sein!

### II. Alternativkonzept - Ansatz und Vorgehensweise der Ergänzung

Von Seiten der DEGES wurde die Leistungsfähigkeit des Alternativkonzeptes des Forums Rügen-Stralsund kritisiert und daraufhin abgelehnt. Die Verbände reagieren auf diese Kritik mit der Überarbeitung ihres Konzeptes, jedoch ohne von der ursprünglichen Forderung eines bestandsorientierten Neubaus abzuweichen. Die Ergänzungen beziehen sich im Einzelnen auf:

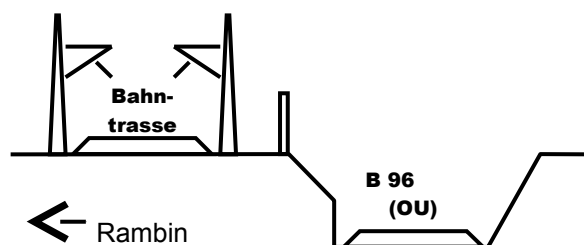
- die Verkehrsführung durch die Orte Rambin und Samtens
- den verkehrs- und bautechnischen Ausbaustandard
- die Linienführung unter Berücksichtigung der Führung des Wirtschaftsverkehrs

#### a. Lösungen in den Gemeinden: Ortsumfahrungen

Hinsichtlich der Ortsdurchfahrten Rambin und Samtens sehen sich die Verbände – bedingt durch den im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Rügenbrücke stehenden Verkehrsanstieg auf der B96 alt – gezwungen die Ortsumfahrungen (OU) der beiden genannten Orte in ihr Konzept aufzunehmen.

Kern des OU-Konzeptes ist jeweils die Abtrennung der Bundesstraße im westlichen Ortseingang und die Anbindung der OU an der östlichen Ortsausfahrt an das übergeordnete Verkehrsnetz (siehe **Anlage 2**). Die Bundesstraße wird jeweils in (z.T. halber) Tieflage unter querenden Straßen bzw. der Bahntrasse hindurchgeführt. In Rambin ist eine Option, im Gegensatz zu Samtens die gesamte Trasse der OU in Tieflage zu führen, womit folgende Punkte gelöst würden:

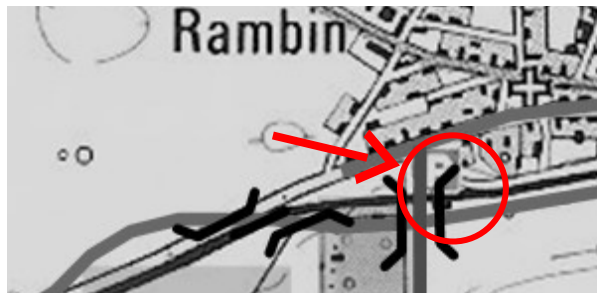
- Der passive Lärmschutz durch die ortsnahe Lage wird ersetzt durch einen aktiven Lärmschutz (Tieflage).



Die Entwässerungsproblematik ließe sich durch innovative Ansätze aus dem Bereich der Wind- bzw. Sonnenenergienutzung lösen. Damit könnte dieses Projekt gleichzeitig unter Einbeziehung von Forschungsmitteln zu einem Pilotprojekt für dezentrale Entwässerungslösungen auf Basis regenerativer Energiegewinnung werden!

## Alternativkonzept der Umweltverbände NABU und BUND

- Die Problematik der Grundstücksverfügbarkeit im westlichen Bereich des Bauernmarktes in Ramin wird dadurch gelöst, dass die Anrampung zur Überführung über die B96 n entfällt.



**HINWEIS:** Die genannten OU zumindest für Samtens wären aus Sicht der Verbände nicht notwendig gewesen, wenn statt der Rügenbrücke bei Stralsund, die bestehenden Nahverkehrsmittel (ÖPNV und SPNV) als Ergänzung zum bestehenden Straßennetz ausgebaut worden wären! Jedoch bewahrheitet sich hier einmal wieder der alte Spruch, dass, wer neue Straßen säht, noch mehr Verkehr ernten wird!

### **b. Querschnitte: bestandsorientierter Neubau und gewählte Dimensionierung**

Die Verbände haben, unter Berücksichtigung der von der DEGES kritisierten Defizite hinsichtlich Verkehrssicherheit und Kapazität des Alternativkonzeptes, dieses durch die Einführung des Aspektes der Planfreiheit und des Regelquerschnittes RQ 15,5 (Betriebsform 2+1) verändert und ergänzt.

### **c. Trassierung nach DEGES und Alternativkonzept: Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der B96 im bestandsorientierten Neubau**

Hinsichtlich der unter den Punkten a. und b. genannten Ergänzungen wurde das Alternativkonzept bzgl. der Anbindung und Führung der Wirtschaftswege überarbeitet (s. **Anlagen 2, 2a, 2b**)! Die Darstellung im Alternativkonzept entspricht dabei keiner detaillierten Trassenlinie! Für alle wichtigen Knotenpunkte liegen Zeichnungen als Verkehrsflussbilder vor (s. Anlage **5a, 5b, 5c**)!

Durch die Hereinnahme der OU, der Merkmale der Planfreiheit, des Regelquerschnitts RQ 15,5 und der Neuregelung der Wirtschaftswege ergeben sich nun die Voraussetzungen für eine Kraftfahrstraße.

Das Alternativkonzept wurde durch die Integration verschiedener, z.T. geforderter bzw. sich ergebender Merkmale ergänzt, und ist u.a. auch als schmerzvolle Kompromissvariante der Verbände gegenüber der DEGES zu verstehen! Die Verbände erwarten dementsprechend seitens der planenden Stelle ein weiteres deutliches Entgegenkommen hinsichtlich der Minimierung der Eingriffe in schützenswürdige Bereiche, des Landschaftsverbrauches und -Bildes, sowie im Management naturschutzrelevanter Aspekte (z.B. Flächenmanagement für Vogelrast).

### **d. Vereinbarkeit mit dem EkrG, Blinklichtprogramm, BÜSA und BÜSTRA**

Entsprechend der unter Punkt b. gemachten Angaben zur Planfreiheit entfallen alle Konflikte des Alternativkonzeptes der Verbände bzgl. der Kreuzung der Bundesstraße 96 mit der Trasse der Deutschen Bahn AG. Einzig der Bahnübergang bei Zirkow Hof bleibt bestehen und muss signaltechnisch angepasst werden!

### **e. Bauablauf und Umleitungsstrecken**

Der Bauablauf für das Alternativkonzept sieht eine in mehreren Bauabschnitten ausgeführte Umsetzung der Arbeiten vor. Grundsätzlich liegen für derartige Bauvorhaben, bei denen unter hohen Verkehrsbelastungen (DTV z.T. > 32.000 Kfz), unter sog. „laufendem Verkehr“ gebaut wurde, mannigfaltige Erfahrungen und viele Beispiele aus der Praxis vor.

In dem angehängten Beispiel der Ortsdurchfahrt Mosbach (4-streifig, DTV = 32.872 Kfz) wurden die Arbeiten unter laufendem Verkehr in etlichen Bauabschnitten ausgeführt (siehe **Anlage 3**). Abgesehen von den zu berücksichtigenden Knotenpunkten, Grundstückszufahrten, Straßeneinmündungen und Brückenbauarbeiten, war hier noch die volle Verkehrsstärke in beide Fahrrichtungen und der Fußgängerlängsverkehr zu bewältigen, da die Lage im Tal dort keine Umgehungsstrecke zulässt.

Der entscheidende Punkt bei der Planung des Bauablaufs solch einer großen Baumaßnahme ist die gute Planung der Abstimmung der einzelnen Arbeiten und Gewerke im Vorfeld. Richtige Abschnittsbildung, Vorortkenntnisse, Erfahrung in ähnlichen Projekten, Abstimmung mit allen Betroffenen (z.B. Polizei, Bahn, betroffene Gemeinden) und vieles mehr sind notwendig, um unter laufendem Verkehr arbeiten zu können.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass im Falle der B96 Umleitungsstrecken im vorhandenen Netz (Strecken über Putbus und Garz bzw. Querverbindungen dazu) zur Verfügung stehen. Hierzu liegen von Seiten der DEGES keine Erhebungen bzw. Untersuchungen der Leistungsfähigkeit, sowie der Eignung als Umleitungsstrecken vor und können daher auch nicht als solche kategorisch ausgeschlossen werden.

Die Verbände haben hierzu eigene Ortsbegehungen relevanter Umleitungsstrecken hinsichtlich vorhandener bzw. geeigneter Fahrbahnbreiten, Schlepplkurven, Ortsdurchfahrten und Lichtraumprofile durchgeführt. Die entsprechend geeigneten Umleitungsstrecken sind in der Anlage 4 dargestellt.

Zusammenfassend ist die Baudurchführung unter Berücksichtigung der abschnittsweise Bauweise und der Umleitung einer Fahrtrichtung über geeigneten Ausweichstrecken möglich.

### **f. Variable Gestaltungsmöglichkeiten**

Aus dem bestandsorientierten Ansatz des Verbändekonzeptes heraus ergeben sich gewisse Steuerungsmöglichkeiten im planerisch-finanziellen Bereich. Dazu können folgende Punkte gezählt werden:

- *Überführung Scharpitz*: Die Überführung ist zur Aufrechterhaltung des Wirtschaftswegekonzeptes nicht unbedingt notwendig. Die Querung über die B96 könnte über die nahegelegene AS Altefähr werden. Die Anbindung der nördlichen Ortsteile von Scharpitz erfolgt ggf. auch über die Relation Poppelvitz – Altefähr, die der südlichen Ortsteile über die Relation Jarkvitz – Altefähr.
- *Parkplätze für Zollkontrollen*: Entsprechend den Anforderungen des Zolls hat die DEGES im Bereich des westlichen Teils der Umfahrung von Samtens Parkplätze zur Lkw-Kontrolle vorgesehen. Diese Parkplätze können in der Verbändealternative je nach organisatorisch-finanziellen Anforderungen entweder durch die bestehenden Parkplätze im Burkvitzer Wald (sofern dafür keine Ausfädelungsspuren notwendig sind) oder durch Neubau im Bereich der AS Altefähr nachgewiesen werden.
- Die Tieflage der OU Ramin kann - begleitet durch angepasste Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwände) - im Bereich zwischen westlicher und östlicher Unterquerung der Bahntrasse variiert (z.B. halbe Tieflage oder ebenerdige Führung) werden.
- Die Ergänzungen im Wirtschaftswegekonzept sind i.d.R. (außer es liegen hohe Verkehrsbelastungszahlen vor) als Spurwege möglich und auch ökologisch die sinnvolleren Varianten.
- Auf den zwischenörtlichen Streckenabschnitt (insb. Samtens-Bergen) besteht durch den bestandsorientierten Neubau die Möglichkeit in Bereichen von bestehenden Gebäuden durch eine flexible Achslegung Gebäudeabbrisse und Grunderwerb zu vermeiden bzw. zu minimieren. Das Gleiche gilt für Rodungen oder Sicherungsmaßnahmen im Bereich von bestehenden Durchlässen bzw. Brücken.

### **III. Forderungen an die DEGES – Planung**

#### **a. Kreuzungsbauwerke**

Zur bereits in der Stellungnahme vom 18.06.2008 kritisierte „Megalösung“ vor Bergen (Klein-Kubbelkow) legen die Verbände eine alternative Lösung in Form eines Verkehrsflussbildes vor (siehe **Anlage 5a**). Diese Lösung ist Teil des Alternativkonzept der Verbände (s. Punkt II c.).

#### **b. Regenrückhaltebecken (RRB)**

Das RRB 5 bei Stönkvitz ist über einen kurzen Wirtschaftsweg direkt an die als Autokraftstraße angebunden. Daher ist es nicht ersichtlich, warum alle andern RRB über z.T. sehr lange Wirtschaftswege (z.B. RRB 8) an das bestehende



Wegenetz angeschlossen werden müssen. Es sind alle RRB über max. 50 bis 75 m (je nach Topografie) lange Wirtschaftswege direkt an die B96 anzubinden!

Des Weiteren sind die RRB Nr. 8 und 8a, sowie 5 und 6 (abgehängte Leitung unter Brücke) durch Zusammenlegung und entsprechende Formgebung so anzupassen, dass eine möglichst geringe Anzahl von Becken gebaut werden muss. Die daraus entstandenen größeren RRB, sowie alle anderen, insbesondere RRB 1, sind naturnah und unter Vermeidung zu großer Einschnitte bzw. Abtragungen entsprechend der RAS-EW landschaftsgerecht einzubinden!

### c. Vor-Kopf-Bauweise

Basierend auf der bereits vereinbarten Durchführung der Vor-Kopf-Bauweise im Bereich des Waldes bei Groß Kubbelkow, ist die Anwendung dieser Bauweise in ähnlich relevanten Bereichen unumgänglich und aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes notwendig. Die aus Verbändesicht betroffenen Trassenabschnitte sind in **Anlage 6** in Form von Forderungsplänen und einer zugehörigen Forderungstabelle (s. **Anlage 6a**) angefügt.

## IV. Zusammenfassung

### a. Nutzen und Vorteil der BUND/NABU-Alternativplanung

Das vorgeschlagene alternative Verkehrskonzept der Umweltverbände inkl. seiner Ergänzungen bündelt die Forderungen des Natur- und Landschaftsschutzes, mit den geforderten verkehrs- und bautechnischen Notwendigkeiten einer leistungsfähigen Bundesstraße. Es erfüllt alle von Seiten des Umweltschutzes, der Bürgern, der Wirtschaft und der Behörden geforderten Bedingungen und Randparameter:

- Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Straßenverbindung im Sinne einer Kraftfahrstraße unter Berücksichtigung der Einbindung des ÖPNV und SPNV
- Berücksichtigung natur- und umweltschutzrechtlicher Belange
- Entlastung der Orte Ramin und Samtens vom Durchgangsverkehr
- Verkehrliche Entlastung der L 29
- bautechnische Durchführbarkeit während der Bauzeit
- Sicherstellung der Wirtschaftswegebeziehungen
- Anbindung aller relevanten Gewerbe- und Tourismusziele an der Strecke
- Verträglichkeit mit dem EkrG hinsichtlich BÜSTRA, BÜSA und dem Blinklichtprogramm

- gewährleistete Planfreiheit hinsichtlich der Abwicklung von Hafenhinterlandverkehren im Planungsbereich

### **b. Stellungnahme der Verbände zur DEGES - Planung**

Die Neubauplanung der B 96n ist auch in ihrer revidierten, stärker mit der B 96 alt und der Bahnstrecke gebündelten Linienführung (sog. Netzfall 6+) keine Alternative zu dem vom FORUM RÜGEN-STRALSUND (sog. Netzfall 7) im April 2004 vorgeschlagenen Alternativkonzept (inkl. aller Ergänzungen)!

Die Planungen der DEGES zerstören durch Ihre enorme Breite (B96 alt + z.T. Bahn + B96 n = min. 25 m!), mit z.T. Blendschutzwällen das Landschaftsbild enorm und ziehen noch mehr Verkehr in sensible Bereiche u.a. Schutzbereiche für Zugvögel und andere stark bedrohten Arten. Sie schneiden die örtliche Wirtschaft zum Teil erheblich vom durchfließenden Verkehr ab und behindert den schnellen Zugang von Touristen und Kunden (z.B. Bauernmarkt in Rambin, Gewerbegebiet Teschenhagen). Zudem wird einseitig der motorisierte Individualverkehr MIV zu Lasten des ÖPNV bzw. SPNV auf einer der schönsten Inseln Deutschlands gefördert.

Die Planung der DEGES wird daher weiterhin von BUND und NABU in großen Teilen abgelehnt und ein umwelt- und sozialverträglicherer bestandsorientierter Neubau der B 96 vorgeschlagen, der nur in besonderen Ausnahmesituationen von der bestehenden Trasse abweicht. Dementsprechend kommen die Verbände der Forderung der DEGES bzgl. der geforderten OU in den o.g. Orten nach!

Die Verbände fordern insgesamt eine sachgerechte Prüfung ihres Alternativkonzeptes inkl. aller Ergänzung hinsichtlich ihrer verkehrs- und bautechnischen Umsetzung! Die Verbände vertreten die Meinung, dass das Alternativkonzept nicht ausreichend unter der Berücksichtigung der verkehrlichen Entlastung durch eine Verschiebung des Modal-Split zu Gunsten des ÖPNV, SPNV und anderer alternativer Verkehrsträger von der DEGES untersucht wurde!

### **c. Fazit und Forderungen der Verbände**

Die Verbände fordern eine erneute Prüfung ihres (ergänzten) Alternativkonzeptes, unter Ansatz einer Entlastungswirkung durch den ÖPNV und den SPNV bei der Verkehrsstärkenberechnung (DTV). Sie vertreten die Meinung, dass unter der realistischen und möglichen Verschiebung des Modal-Split zugunsten der Schiene die o.g. Fälle kapazitiv ausreichend sind und somit die Landschaftszerstörung, starke Beeinträchtigung der örtlichen Wirtschaft einschließlich des Tourismus, sowie die Gefährdung der Fauna und Flora durch eine „Paralleltrassierung“ zu verhindern ist!