Verkehrsfreigabe

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit-Zubringer

B 96n Stralsund/Rügen

Abschnitt: Altefähr – Samtens-Ost

DEGES

Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013

EUROPÄISCHE UNION
Investition in Ihre Zukunft
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Mecklenburg Vorpommern
Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung

Der Rügenzubringer B 96n

Die B 96n verbindet als einzige Anbindung die Insel Rügen über die Strelasundquerung mit dem Festland. Gleichzeitig ist sie die Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz-Mukran und nimmt den Transitverkehr auf.

Als überregional bedeutsamer Straßenzubringer zur A 20 und als Europastraße E 22 ist die B 96n wesentliches Bindeglied im europäischen Verkehrsnetz sowie ein wichtiger Bestandteil der Transeuropäischen Netze (TEN). Mit ihrem Bau auf Rügen wird der letzte Teil des Gesamtkonzeptes „Zubringer Stralsund/Rügen von der A 20 bis Bergen“ realisiert. Der DEGES GmbH obliegt im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland sowie des Landes Mecklenburg-Vorpommern die Durchführung dieses Projektes als „Rügenzubringer“ von der Bundesautobahn A 20 östlich von Grimmen bis zur Ortsumgehung Stralsund und von dort nach Bergen auf Rügen.

Rügenbrücke

Mit der großräumigen Erschließung durch die B 96n in Verbindung mit der A 20 bieten sich Chancen für die Region, da gerade dienstleistungsorientierte Bereiche wie der Tourismus und die Logistik von der verbesserten Anbindung profitieren werden.

Verkehrsbelastung / Werktag 2025				
Abschnitt	**B 96 neu**		**B 96 alt**	
	DTVW	DTVW Sommer	DTVW	DTVW Sommer
Altefähr – Samtens-Ost	21.000	27.000	4.000	4.000
Samtens-Ost – B 196 Bergen	20.000	26.000	3.000	3.000

DTVW = durchschnittlicher täglicher Verkehr (Werktag)/24h

Verkehrsprognose 2025 für die B 96n und die B 96 alt

Stausituation, Ortsdurchfahrt Rambin

Die B 96n auf Rügen

Der Neubau der B 96n in den beiden Abschnitten Altefähr – Samtens-Ost und Samtens-Ost – Bergen ist erforderlich, um den aktuellen und insbesondere den künftigen, voraussichtlich noch stärkeren Verkehr sicherer und reibungsloser bewältigen zu können. Prognosen gehen für das Jahr 2025 von rund 23.000 bis 25.000 Kraftfahrzeugen pro Tag zwischen Altefähr und Bergen aus. Im Sommer führt die noch deutlichere Verkehrsmenge zu permanenten Staus.

Übersichtslageplan

Auf Rügen wird die Bundesstraße im unmittelbaren Anschluss an die bereits fertiggestellte und im Jahr 2008 unter Verkehr genommene Strelasundquerung bis nach Bergen als Kraftfahrstraße realisiert. Ab dem Knotenpunkt Bergen sorgt sie gemeinsam mit der B 196 für die Verteilung des weiträumigen Verkehrs und ist daher von erheblicher Bedeutung für die Wirtschaft und den Tourismus auf der Insel.

Durch die neue Anbindung kann die touristisch attraktive Insel zudem wesentlich leichter erreicht werden. Im Laufe des Jahres steigt der Verkehr bis zur touristischen Hochsaisaon im Juli und August kontinuierlich. Dabei sind starke Spitzenbelastungen durch die An- und Abreisetage der Wochenendgäste sowie durch den sogenannten „Bettenwechsel“ zu verbuchen. In den Sommermonaten werden die Kapazitätsgrenzen der B 96 regelmäßig deutlich überschritten.

Kilometerlange Staus sind an Wochenende und Feiertagen nicht ungewöhnlich – insbesondere vor den Knotenpunkten und in den Ortslagen Rambin und Samtens, aber auch vor der Ampelkreuzung Teschenhagen und dem Bahnübergang vor Bergen.

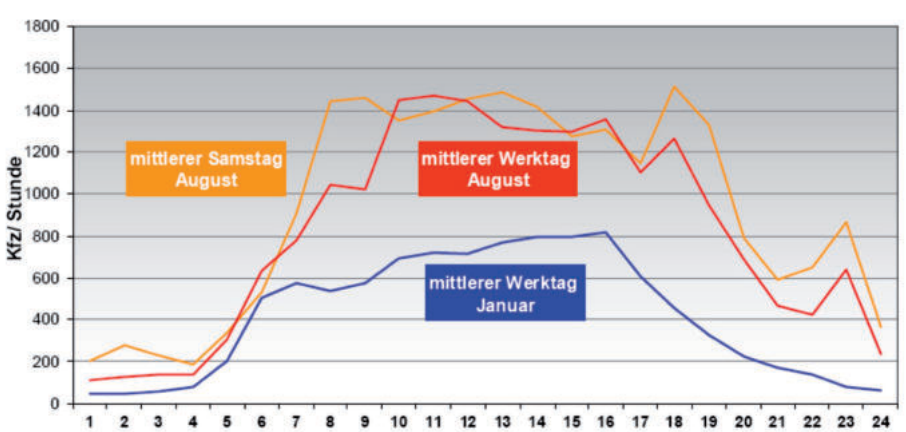
Auch erhebliche Engpässe und Risiken für den örtlichen Wirtschaftsverkehr – vor allem für den Hafen Sassnitz-Mukran – werden beseitigt und Transportzeiten verringert.

Die verbesserte Verkehrsinfrastruktur bedeutet neben dem wirtschaftlichem Entwicklungspotential auch eine verbesserte Lebensqualität für die Inselbewohner: Die Anwohner aller Ortsdurchfahrten zwischen Altefähr und Lancken-Granitz an der L 29, die gegenwärtig als erheblich überlastete Ausweichstrecke zur B 96 genutzt wird, besonders aber die Anwohner der Ortsdurchfahrten von Rambin und Samtens an der B 96 werden davon profitieren.

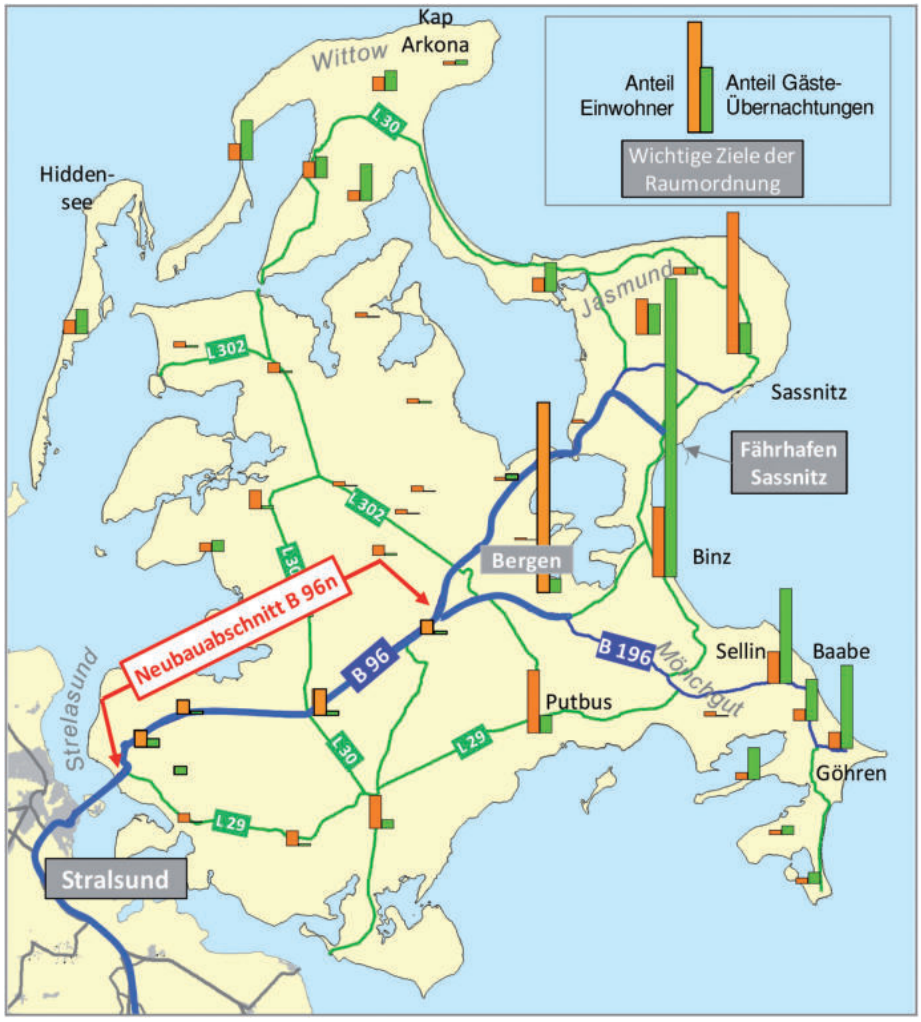
Planungsauftrag und Umsetzung

Der 20 km lange Inselabschnitt der B 96n auf Rügen ist aufgeteilt in den 14 km langen Südabschnitt einschließlich provisorischer Einschleifung nördlich von Samtens und den 6 km langen Nordabschnitt bis Bergen. Der Südabschnitt ist seit Juli 2011 im Bau und wird im Dezember 2015 dem Verkehr übergeben.

Die Umsetzung des Planungsauftrages B 96n ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.



Mittlere Tagesspiegel der Kfz-Belastungen für die B 96 auf Rügen (Dauerzählstelle Scharpitz im Jahre 2005)



Übersicht der Straßennetzstruktur, Straßenverkehr auf Rügen (Grafik: IVV-Berlin)

Umfangreichen Variantenuntersuchungen, die auch alle denkbaren Ausbauvarianten in der Trasse der alten B 96 berücksichtigten, kamen eindeutig zu dem Ergebnis, dass Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit nur gegeben sind, wenn neben der vorhandenen B 96 ein zusätzlicher eigenständiger Verkehrsweg realisiert wird.

Der am 8. Dezember 2015 offiziell freigegebene Abschnitt reicht von der Anschlussstelle Altefähr bis zur Anschlussstelle Samtens-Ost mit einer provisorischen Einschleifung in die alte B 96 (künftig L 296). Die neue Straße verläuft überwiegend in enger Bündelung mit der ursprünglichen B 96, die weiterhin für den langsam fahrenden Verkehr – auch für den landwirtschaftlicher Verkehr und Busse – erhalten bleibt.

Die Voraussetzungen für die Auflösung der plangleichen Bahnübergänge Kasselvitz, Götemitz und Drammendorf wurden durch Überführungsbauwerke für die Wirtschaftswege bereits Ende 2014 geschaffen.

Sie ist als zweispurige Kraftfahrstraße plus Zusatzfahrstreifen mit wechselseitig angeordneter Überholmöglichkeit konzipiert.

Eine Besonderheit stellt dabei der weiß abgegrenzte, grüne Mittelstreifen dar, der nicht überfahren werden darf.

Der grüne Streifen sorgt für eine klare Abgrenzung des Gegenverkehrs und die Wiedererkennbarkeit des Straßentyps.

Bündelung Straße und Bahn

Baubeginn am 15. Juni 2011 mit Bundeskanzlerin Angela Merkel

Die langen Staubildungen vor der häufig geschlossenen Schrankenanlage in Samtens werden somit der Vergangenheit angehören.

Ein Radweg zwischen Altefähr und Rambin sowie zwischen Rambin und Samtens wurde als zusätzliche Bauleistung fertiggestellt. Der Weiterbau in den Ortslagen Rambin und Samtens ist im Jahr 2016 vorgesehen.

Der Weg zum Baurecht

Parallel zu dem von 2004 bis 2010 durchgeführten Planfeststellungsverfahren für die B 96n auf Rügen lief die landesweite Neuordnung der Vogelschutzgebietskulisse durch das Land Mecklenburg-Vorpommern. Die vollständige Unterschutzstellung der erweiterten Vogelschutzgebiete auf Rügen war dabei Grundvorrausetzung für die Zulässigkeit des letzten Planungsabschnittes der B 96n auf der Insel.

Der Verlauf des Ausweisungs- bzw. Nachmeldeverfahrens hatte somit unmittelbare und grundlegende Auswirkungen auf den Verlauf der Planfeststellung. Vor allem die Erweiterung des nördlich liegenden Vogelschutzgebietes „Nordvorpommersche Boddenlandschaft /Nördlicher Strelasund“, das nunmehr bis an die alte B 96 erweitert wurde, zog umfangreiche Optimierungen der Straßentrasse nach sich.

Auch die Novellierung des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) von Dezember 2007 hatte umfangreiche Folgen für die Trasse. Die Umsetzung des komplexen naturschutzrechtlichen Regelwerks ist eine Herausforderung, aber auch unabdingbare Vorraussetzung für die Zulässigkeit aller Infrastrukturplanungen.

Im Ergebnis der erheblichen Trassenoptimierungen in Lage und Höhe war das Projekt B 96n mit dem europäischen Naturschutzrecht und vor allem auch mit den strengen Anforderungen an den Schutz der Gebiete von gemeinschaftlicher europäischer Bedeutung vereinbar und somit zulässig.

Das Trogbauwerk

Im Zuge des Neubaus der B 96 musste die elektrifizierte zweigleisige Bahnstrecke Stralsund – Sassnitz etwa 2 km vor der Ortslage Rambin niveaufrei gekreuzt werden. Dies erfolgt in unmittelbarer Trassenbündelung und in Tieflage in Form eines 500 m langen Unterführungsbauwerk. Für den Bau waren umfangreiche Gleisverlegungen erforderlich.

Trogbauwerk

Die ursprüngliche geplante Überführung der Bahn hätte zu erheblichen Beeinträchtigungen der Rastflächen nordischer Zugvögel und somit zur Unzulässigkeit des Projektes geführt. Der Bodenaushub im Trog West konnte wegen der anstehenden Boden- und Wasserverhältnisse nur als Unterwasserbaggerung ausgeführt werden.

Das etwa 17 Millionen Euro teure Bauwerk ist die technisch größte Herausforderung des Südabschnitts.

Erhalt eines Wanderkorridors für Amphibien während der Bauzeit (Tabuzone)

Technik und Ökologie – das integrative Schutzkonzept

Die Insel Rügen ist hinsichtlich der ökologischen Vielfalt und der Eigenart des Landschaftsbildes als Naturraum einzigartig. Die mit dem Bau der B 96n auf der Insel unvermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch geeignete Maßnahmen ausgeglichen. Den besonderen Umweltanforderungen wurde und wird auf allen Ebenen des Planungs- und Baugeschehens in vollem Umfang Rechnung getragen. Durch Trassierung der B 96n in enger Bündelung mit der ursprünglichen B 96 und der Bahnstrecke Stralsund-Bergen soll der Flächenverbrauch auf ein Minimum begrenzt werden. Die nach neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen optimierten technischen Lösungen für die Entwässerung, die Querung von Fließgewässern und zum Kollizsionsschutz werden kombiniert mit Biotopentwicklungsmaßnahmen in der umgebenden Landschaft. Ferner wird mit einem ästhetisch ansprechenden Gestaltungskonzept für die Bauwerke bewusst ein gestalterischer Akzent gesetzt.

Die größtmögliche Minderung von Beeinträchtigungen der faunistischen Lebensraumfunktionen besteht darin, die Zerschneidungsfunktion der neuen Straßen zu reduzieren. Hierfür sind als Tierquerungshilfen 15 Amphibien- und Kleintierdurchlässe, ein Gewässerdurchlass und vier Unterführungsbauwerke mit landschaftsökologischer Verbindungsfunktion umgesetzt worden. Im Nordabschnitt zielt das Bauwerk über den Sehrowbach (Fischotter) und die geplante Wildbrücke auf die Bedürfnisse großräumig agierender Tierarten.

Die günstige Trassierung bewirkt, dass die Schallimmissionswerte bei der Ortschaft Teschenhagen überwiegend eingehalten und bei Samtens sogar unterschritten werden.

Kompensationsmaßnahme Mellnitz-Üselitzer-Wiek

Lediglich an einigen Gebäuden der Ortschaft Rambin sind geringfügige Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Da die ursprüngliche B 96 jedoch künftig entlastet wird, werden auch hier die Lärm- und Abgasemissionen verringert.

Ein Beispiel für eine große Umweltmaßnahme im Zusammenhang mit dem Bau der 2. Strelasundquerung ist die Mellnitz-Üselitzer Wiek: Sie wurde nach einer Bauzeit von eineinhalb Jahren fertiggestellt und 2011 geflutet. Bei der Wiek handelt es sich um eine zuvor entwässerte Feuchtniederung, die seit den 1930er Jahren durch Eindeichung von der Puddeminer Wiek getrennt und unter Einsatz eines Schöpfwerkes entwässert und in Grün- und Ackerland umgewandelt worden war. Dadurch verschwanden weite Wasserflächen sowie Küstenüberflutungsmoore, und eine Mineralisierung der Torfböden setzte ein.

Daten und Fakten

Die Bundesstraße B 96n wurde zwischen der A 20 im Bereich Grimmen bis zur Anschlussstelle Abtshagen als einbahnige, vierstreifige Straßenanbindung gebaut und ist ab der Ortsumfahrung Stralsund bis zur Anschlussstelle Bergen als zweistreifige Bundesstraße mit Zusatzfahrstreifen (RQ 15,5) in Parallellage zur bestehenden Bundesstraße konzipiert.

Die geplante B 96n auf Rügen hat eine Gesamtlänge von insgesamt etwa 20,4 km.

Asphalteinbau

Betoneinbau

Trogbauwerk in Bau

Sie ist in zwei Verkehrseinheiten unterteilt: Anschlussstelle Altefähr bis Anschlussstelle Samtens-Ost und Anschlussstelle Samtens-Ost bis Anschlussstelle Bergen.

Das Investitionsvolumen beträgt ca. 151,6 Mio. €, davon 7,7 Mio. € Grunderwerb und 4,1 Mio. € Radweg.

Neben drei Anschlussstellen werden insgesamt 17 Brückenbauwerke und eine Lärmschutzwand im Bereich der Kleingartenanlage Rambin gebaut. Zu den besonderen Bauwerken gehören die Grün- und Wildbrücke, die Talbrücke über den Sehrowbach und ein Trogbauwerk mit Überführung der Gleisanlagen über die B 96n.

Darüber hinaus kreuzt die B 96n die Landesstraße L 30, die Kreisstraßen K 11 RÜG und K 12 RÜG. Ebenfalls werden durch die B 96n mehrfach die Bahnanlagen der Deutschen Bahn AG gequert. In diesem Zusammenhang erfolgt die Aufhebung von vier Bahnübergängen.

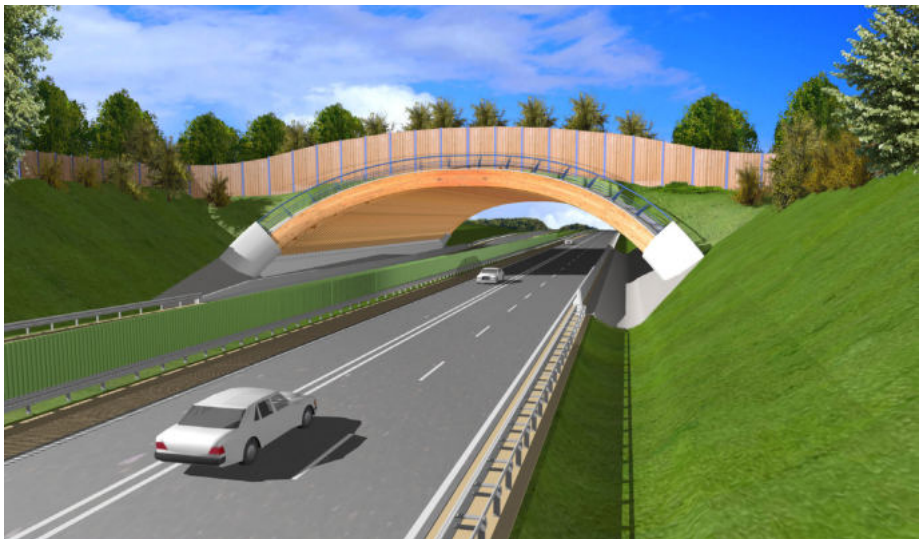
Öffentliche Radtour 11. Oktober 2015

Im Zuge der B 96n werden Ortsverbindungsstraßen, Wirtschaftswege und 15 Regenrückhaltebecken neu gebaut sowie 15 Amphibien- und Kleintierdurchlässe errichtet.

Zu den Baumaßnahmen gehören weiterhin die Herstellung der landschaftspflegerischen Maßnahmen zur Kompensation der unvermeidbaren Eingriffe in Landschaft und Natur sowie zur Landschaftsgestaltung.

Der Planfeststellungsbeschluss erging am 26. Juli 2010 nach drei Nachanhörungen zwischen 2005 und 2009. Bauzeit des Abschnitts Altefähr bis Samtens-Ost: Mitte 2011 bis Ende 2015

Im Juli 2013 erfolgte bereits die Verkehrsfreigabe für den ersten 2,5 km langen Streckenabschnitt zwischen Altefähr und dem Trogbauwerk.



Grünbrücke in Höhe von Burgvitzer Wald (Simulation)

Ausblick

Für den 6 km langen Nordabschnitt bis zum Knotenpunkt Bergen besteht durch den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss Baurecht. Seit Juli 2015 liegt die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Baubeginn vor. Die DEGES ist aufgefordert, unverzüglich mit den Bauvorbereitungen zu beginnen.

Herausgeber: DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH; Zimmerstraße 54; 10117 Berlin; Tel.: 030/2 02 43-0; Fax: 030/2 02 43-291 www.deges.de Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der DEGES herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden. Stand: Dezember 2015
Fotos: Seite 2, 4 unten, 5 oben, 6 unten, 7 - René Legrand