

20.09.23

## Hintergrundinformationen

### **Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss „Verlegung und 2-/4-streifiger Ausbau der Bundesstraße 96 mit Ortsumgehung Teschendorf/ Löwenberg“**

#### Vorbemerkung und Ziele

Der BUND Brandenburg hat Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss des Landesamtes für Bauen und Verkehr vom 28.02.2023 für das Vorhaben „Verlegung und 2-/4-streifiger Ausbau der Bundesstraße 96 mit Ortsumgehung Teschendorf/ Löwenberg“ von (Bau-km 0-160 bis 17+563) beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt.

Dies ist nur ein Abschnitt der Bundesstraße, deren Ausbau von Oranienburg bis Neubrandenburg geplant ist. Der BUND wendet sich seit Jahren gegen die überdimensionierten Ausbaupläne der B96 zwischen Oranienburg und Neubrandenburg, weshalb er dieses Projekt auch in seine Broschüre "Desaster im Dutzend, zwölf Autobahnen, die kein Mensch braucht" aufgenommen hat<sup>1</sup>.

Zwischen Neubrandenburg und Löwenberg soll die B96 größtenteils neben der bisherigen Trasse als drei- und zweispuriger Neubau erfolgen, südlich von Löwenberg als vierstreifiger Neubau ebenfalls zusätzlich zur weiter bestehenden alten zweispurigen Straße. Es ist auch immer noch zu befürchten, dass es in Fürstenberg zu einer Trassenführung kommt, die zu einer Flächenzerschneidung im Naturpark Stechlin-Ruppiner Land zwischen dem Peetschsee und dem Röblinsee führt. Dies alles führt zu einer Versiegelung riesigen Ausmaßes, welches nicht mit der Notwendigkeit schnellerer Fernverbindungen zwischen Berlin und der Ostsee oder gar Skandinavien begründet werden kann. Denn es gibt mit den Autobahnen A11/A20 und A24/A19 bereits zwei schnelle Autobahnen zwischen Berlin und der Ostsee.

Der BUND Brandenburg wendet sich mit seiner Klage gegen den ersten jetzt planfestgestellten Abschnitt der neuen B96. Der anerkannte Naturschutzverband möchte erreichen, dass statt des geplanten vierspurigen Ausbaus ein an die tatsächlichen naturräumlichen Gegebenheiten angepasster Ausbau erfolgt, der dem wirklichen Verkehrsbedarf Rechnung trägt.

Dies bedeutet im Wesentlichen, dass ein zweispuriger Ausbau mit gelegentlichen Überholspuren ausreichend wäre.

---

<sup>1</sup> [https://www.bund.net/fileadmin/user\\_upload\\_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet\\_desaster\\_im\\_dutzend\\_broschuere.pdf](https://www.bund.net/fileadmin/user_upload_bund/publikationen/mobilitaet/mobilitaet_desaster_im_dutzend_broschuere.pdf)

Alle Argumente wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgetragen, konnten aber das Landesamt für Bauen und Verkehr nicht dazu bringen die Planungen zu ändern bzw. anzupassen. Außerdem liegen im jetzt beklagten Planfeststellungsbeschluss zahlreiche Fehler vor, so dass der BUND Brandenburg sich entschlossen hat Klage einzureichen.

### Verkehrsbedarf

Der planfestgestellte Abschnitt der B96 ist deutlich überdimensioniert, außerdem liegt der Planung keine exakte Erfassung der Auslastung zugrunde. Eine regelmäßige öffentliche Verkehrszählung gibt es zwischen Nassenheide und Löwenberg nicht. Es liegen lediglich Zählungen vor von südlich von Nassenheide und nördlich von Löwenberg.

Südlich von Nassenheide wurden 2010 täglich 17.139 Fahrzeuge gezählt und 2021 17.919 Fahrzeuge. Das ist ein **Zuwachs in 11 Jahren von insgesamt 780 Fahrzeugen oder von insgesamt 4,6%**.

Nördlich von Löwenberg wurden 2010 8.880 Fahrzeuge gezählt und 2021 9.319 Fahrzeuge. Das ist ein **Zuwachs in 11 Jahren von insgesamt 439 Fahrzeugen oder von insgesamt 4,9%**.

In den der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellten Planfeststellungsunterlagen gibt es keine Daten über den gegenwärtigen Verkehr zwischen Nassenheide und Löwenberg, sondern nur Prognosedaten. Erst eine tiefere Recherche, die der BUND nur im Rahmen der Klage in den zur Verfügung gestellten Verfahrensakten durchführen konnte, hat Daten von durchgeführten Verkehrszählungen zu Tage gefördert.

Aus diesen Daten ergibt sich:

Zwischen Nassenheide und Teschendorf fahren gegenwärtig ca. 14.000 und zwischen Teschendorf und Löwenberg ca. 12.000 Kfz am Tag.

Im lokalen Verkehr werden hiervon zukünftig mindestens 3.000 Kfz/Tag weiter die alte B96 benutzen. Von dem gegenwärtigen Verkehr werden deshalb nur 9.000-11.000 Kfz/Tag über die neue Ortsumfahrung fahren.

**Für diesen Verkehr reicht eine 2-spurige Straße mit gelegentlichen Überholstreifen völlig aus.**

Die Verkehrsbehörden planen stattdessen die neue Straße für einen Verkehr von 21.000 - 22.000 Kfz/Tag. Ein Grund für eine solch extreme Steigerung des Verkehrs ist nicht erkennbar.

Hinzu kommt: Nach den Richtlinien für den Straßenbau reicht selbst für den prognostizierten Verkehr von 22.000 Kfz/Tag ein 3-spuriger Querschnitt aus.

Der planfestgestellte Ausbau der B96 bis zur B167 mit einem vierstreifigen Regelquerschnitt (RQ) 21 basiert also auf einer fehlerhaften Abwägung. Denn selbst eine Verbindungsfunktionsstufe I hätte nur einen dreistreifigen Querschnitt in RQ 15,5 gerechtfertigt.

Wäre die Behörde von einer tatsächlich zutreffenden und fachgerechten Einstufung ausgegangen, hätte die Verbindungsfunktionsstufe II angesetzt werden müssen. Im Zusammenhang mit einer realistischen Verkehrsprognose hätte ein RQ 11,5+ (zweistreifig mit gelegentlichen Überholspuren) ausgereicht.

**Eine bindende Planrechtfertigung aus den Ausbaugesetzen für einen vierspurigen Ausbau der B96 bis zur B167 liegt nicht vor und der Planfeststellungsbeschluss ist damit in jedem Fall rechtswidrig.**

### **Naturschutz und Wasserhaushalt**

Zudem hätte die Abwägung über die Dimensionierung des Vorhabens die aus dem Habitatschutz, dem Artenschutz, der Raumordnung und dem Klimaschutz folgenden Minimierungsgebote zu einer Beschränkung auf einen zwei- bis dreispurigen Ausbaus führen müssen. Insbesondere das SPA-Gebiet „Obere Havelniederung“ und das FFH-Gebiet „Moncapricesee“ werden rechtsverletzend beeinträchtigt.

Außerdem werden die Vorgaben der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) verletzt. Der Planfeststellungsbeschluss (PFB) selbst enthält keine nähere Prüfung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit der WRRL, sondern verweist stattdessen nur auf den Fachbeitrag (FB) WRRL. Dabei erklärt er in unzulässiger Weise das Vorhaben und die Erlaubnisse mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes für vereinbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist im gesamten PFB und insbesondere zu Fragen des Wasserrechts letztlich mehr oder weniger pauschal auf die Unterlagen des Vorhabenträgers und beschränkt sich auf floskelhafte Bemerkungen, die belegen sollen, dass eine Prüfung stattgefunden hätte („die Behörde hat sich davon überzeugt, dass (...)“ – wie sie sich überzeugt hat und welche Gründe sie als tragend erachtet hat, bleibt in weiten Teilen unklar). Die WRRL jedenfalls wird im Planfeststellungsbeschluss selbst nur an wenigen Stellen überhaupt behandelt.

Dem Fachbeitrag WRRL fehlt es zudem an einer fehlerfreien und vollständigen Ermittlung des IST-Zustands der betroffenen Gewässer und des Grundwassers als maßgeblichem Ausgangspunkt einer Auswirkungsprognose.

So ist der im Fachbeitrag WRRL beschriebene IST-Zustand der Wasserkörper, den der Planfeststellungsbeschluss ohne eigene Prüfung übernommen hat, veraltet.

Der Planfeststellungsbeschluss datiert vom 28.02.2023. Damit hätte der Vereinbarkeitsprüfung der IST-Zustand der betroffenen Gewässer und des Grundwassers aus dem Bewirtschaftungsplan Elbe zugrunde gelegt werden müssen, wie er vom Land Brandenburg am 22.12.2021 bekannt gemacht worden ist und von der obersten Wasserbehörde für behördenverbindlich erklärt wurde. Dem Planfeststellungsbeschluss liegt jedoch der veraltete Bewirtschaftungsplan 2016 – 2021 und das Maßnahmenprogramm 2016 – 2021 zugrunde.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Folgende Oberflächenwasserkörper sind im konkreten Planfeststellungsgebiet betroffen: Soldatengraben; Teschendorfer Graben; Plötzgraben; Moncapricegraben; Betroffen ist zudem der folgende Grundwasserkörper: Obere Havel (DEGB\_DEBB\_HAV\_OH\_3)

## **Zusammenfassung**

Der überdimensionierte Ausbau der Bundesstraße 96 ist weder mit dem aktuellen noch dem zukünftig zu erwartenden Verkehrsbedarf zu rechtfertigen. Die Einordnung der Verbindungsfunktionsstufen im vorliegenden Planfeststellungsbeschluss ist fehlerhaft. Wird diese Planung umgesetzt, zieht sie eine erhebliche Verschwendung öffentlicher Mittel nach sich. Außerdem werden erhebliche Auswirkungen auf Natur, Landschaft und Wasserhaushalt in Kauf genommen. Die mit dem Ausbau geplante Verkehrsentlastung der an der B96 liegenden Orte, kann ebenso mit einem geringeren Ausbau und einer angepassten Linienführung erreicht werden.

### **Weitere Informationen unter:**

<http://www.b96-ausbau-so-nicht.de/documents/B96-Ausbau---so-nicht-Langfassung-20180618.pdf>