



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat G12
Invalidenstraße 44
10115 Berlin
Stichwort "BVWP 2030"

28. April 2016

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030

Die Industrie- und Handelskammern (IHKs) sind die gesetzlich verankerten Selbstverwaltungsorganisationen der gewerblichen Wirtschaft in den Ländern Berlin und Brandenburg. Die Fläche der repräsentierten IHKs bildet die Metropolregion Berlin-Brandenburg. Die Industrie- und Handelskammern vertreten die Interessen von mehr als **430.000 Unternehmen** (280.000 Mitglieder IHK Berlin, 36.000 Mitglieder IHK Cottbus, 39.000 Mitglieder IHK Ostbrandenburg, 78.000 Mitglieder IHK Potsdam).

Lage der Region im europäischen Raum

Rückgrat des Verkehrs im EU-Binnenmarkt bildet das eng umrissene multimodale TEN-V-Kernnetz, welches wiederum auf einem dichten Netz von Zubringern auf regionaler und nationaler Ebene basiert. Sechs Korridore des Kernnetzes verlaufen durch Deutschland, davon allein drei Korridore - also die Hälfte - auf dem Gebiet der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Diese sind der Nord-Ostsee-Korridor, der Korridor Orient-östliches Mittelmeer sowie der Korridor Skandinavien-Mittelmeer. Seit Jahren setzen sich die Industrie- und Handelskammern Berlin-Brandenburg für eine Verbesserung der Verkehrsverbindungen in den drei o. g. Korridorregionen ein. Als Mitglied der Nord-Süd-Initiative, als Unterstützer von diversen EU-Projekten wie Scandria und Sonora, der Urban-Node-Initiative Berlin-Brandenburg sowie als Mitglied der Kammerunion Elbe-Oder haben wir in der Vergangenheit immer wieder eindeutig Position bezogen für den gezielten und zügigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in der Hauptstadtregion als Voraussetzung von wirtschaftlicher Prosperität.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist ein zentraler Knoten im europäischen Verkehrsnetz, wodurch sich neue bzw. erweiterte Entwicklungsmöglichkeiten ergeben. Das Verkehrsnetz soll den sozialen, wirtschaftlichen und territorialen Zusammenhalt stärken. Kohäsion, Effizienz, Nachhaltigkeit sowie Nutzervorteile sind die Kategorien, die durch eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur verbessert werden sollen. Gerade im Zusammenhang mit steigenden Verkehrsmengen der überregionalen und transnationalen Verkehrsströme ist für die Wirtschaft in Berlin und Brandenburg auch die regionale Erreichbarkeit von immanentem Interesse.

Auch das Wachstum des Seehafenhinterlandverkehrs ist für die Unternehmen der Metropolregion Berlin-Brandenburg von großer Bedeutung. Durch die Globalisierung der Weltwirtschaft ist in den letzten 15 Jahren ein dynamisches Wachstum des Seehandels angetrieben worden. Die Containerverkehre in den Seehäfen sind überproportional gestiegen. Auch die Logistikdreh-scheibe Berlin-Brandenburg konnte bisher und wird auch zukünftig von dieser Entwicklung überdurchschnittlich profitieren. Die Güterverkehrszentren, aber auch die Häfen der Region sind in diesem Zusammenhang erfolgreich und entwickeln sich positiv. Dies gilt es, durch den Erhalt und Ausbau der entsprechenden Verkehrswege zu unterstützen.

Insgesamt begrüßen die Industrie- und Handelskammern Berlin-Brandenburg die Verlagerung der Schwerpunkte in der Systematik des BVWP 2030 hin zum Vorrang des Erhalts der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

Stellungnahme zu den überregionalen Eisenbahnverbindungen

Die Industrie- und Handelskammern hätten erwartet, dass mit Vorlage des Entwurfes zum BVWP 2030 auch die eingereichten Projektvorschläge zu den Schienenverbindungen abschließend bewertet sind. Es besteht die Gefahr, dass sich wichtige Maßnahmen zur Ertüchtigung von Schienenverbindungen weiter verzögern. Insbesondere vermissen wir die Identifizierung der Hauptstadtregion als wichtigen Großknoten, dies ist vor dem Hintergrund des Zusammenlaufens dreier TEN-T-Korridore nicht nachvollziehbar. Hier erwarten wir in der Konkretisierung des Eisenbahnkapitels eine entsprechende Korrektur bzw. Aufnahme als Bahnknoten.

Eisenbahnstrecke Berlin–Angermünde–Grenze D/PL–Stettin [2-027-V01]

Die Eisenbahnstrecke liegt im Kernnetz der Transeuropäischen Netze. Nach dem im Dezember 2012 unterzeichneten Staatsvertrag zwischen Deutschland und Polen zum Ausbau der Bahnstrecke zwischen Berlin und Stettin bis zum Jahr 2020 muss der Ausbau nun schnellstmöglich zweigleisig angegangen werden. Stettin ist mit seinen über 400.000 Einwohnern die nächstgelegene Großstadt für Berlin. Mit dem zweitgrößten Seehafen ist Stettin das Berliner Tor zur Ostsee. Mit Schiffbau, Industrie, Wissenschaft und Kultur bietet die Stadt großes Potenzial als osteuropäischer Zukunftsmarkt.

Zwischen beiden Städten findet auf der Schiene aber nur Regionalverkehr statt. Mit einer Fahrzeit von knapp zwei Stunden ist zwar wieder das Niveau von 1930 erreicht, aber immer noch nicht der Bedeutung der Verbindung angemessen. Die an sich zweigleisige elektrifizierte Strecke zwischen Berlin und Stettin ist seit dem Ende des 2. Weltkrieges auf dem Streckenabschnitt von Passow bis Stettin Scheune (Szczecin Gumience) auf einer Länge von 40 km nur eingleisig und nicht elektrifiziert. Durch diese Infrastrukturlücke wird die Betriebsführung auf der gesamten 138 km langen Strecke erheblich eingeschränkt und behindert die Verkehrs- und Regionalentwicklung. Zudem sorgt die lange Reisezeit für eine starke Nutzung des Individual- bzw. Kleinbusverkehrs, insbesondere zwischen Stettin und den Berliner Flughäfen. Dies führt nicht nur zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, sondern auch den damit verbundenen negativen externen Effekten (Abgas, Stau, Erschütterungen).

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Wiederaufbau der Dresdner Bahn [L05 und N18]

Die Aufnahme der Ausbaustrecke Berlin-Dresden in den Bundesverkehrswegeplan 2030 als laufendes und fest disponiertes Projekt wird begrüßt. Insbesondere der Wiederaufbau der Dresdner Bahn muss nach dem ersten Planfeststellungsbeschluss im November 2015 nun zügig vorangehen. Allerdings stehen zwei weitere Planfeststellungsbeschlüsse noch aus. Auch hier muss schnell Baurecht entstehen. Denn mit der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs im Mai 2006 verkehren die meisten Fern- und Regionalzüge Richtung Dresdner Bahn vom Hauptbahnhof durch den Tiergartentunnel der Nord-Süd-Fernbahn. Bis zur Wiederherstellung der innerstädtischen Strecke zwischen dem Bahnhof Berlin-Südkreuz und dem südlichen Berliner Außenring fahren die Züge einen Umweg über die Anhalter Bahn. Über die innerstädtische Dresdner Bahn soll künftig der Airport-Express die City mit dem Flughafen BER verbinden. Die Ersatzstrecke über die Anhalter Bahn ist zum einen deutlich länger, zum anderen wird ihre Kapazität ab spätestens 2019 für den Fernverkehr nach München und Frankfurt/Main dringend benötigt.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg plädieren daher für eine zügige Umsetzung des Projekts.

Ausbau der Strecke Berlin-Cottbus-Görlitz-Breslau [N24] (Projekt-Nr. 31 & Projekt-Nr. PB 2-028-V01)

Die Strecke Berlin-Cottbus-Görlitz ist Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) und Bestandteil des Nord-Süd-Korridors und stellt eine wichtige Verbindung zwischen Deutschland und Polen dar. Zudem bildet diese Verbindung die wichtigste Anbindung an die Stadt Cottbus, die zweitgrößte Stadt im Land Brandenburg und Oberzentrum in Südbrandenburg.

Cottbus benötigt für die ab 2022 von der Deutschen Bahn angekündigte Wiederanbindung an das deutsche Fernverkehrsnetz eine durchgängig, zweigleisige, leistungsfähige Verbindung nach Berlin sowie eine verbesserte Anbindung an den Flughafen BER.

1. Teilprojekt Wiederherstellung Zweigleisigkeit Cottbus-Lübbenau:

Die heute eingleisige Schienenverbindung Cottbus-Lübbenau muss dringend zweigleisig ausgebaut werden. Diese Eingleisigkeit führt zu massiven Verspätungen. Das Land Brandenburg hat am 7. März 2016 dazu eine Planungsvereinbarung mit der DB Netz AG über die ersten beiden Planungsphasen in Höhe von 2,4 Millionen Euro abgeschlossen. Damit hat das Land Brandenburg eindeutig die Wichtigkeit des zweigleisigen Ausbaus Cottbus-Lübbenau herausgestellt.

Der zweigleisige Streckenausbau von Lübbenau bis Cottbus bedeutet eine Vernetzung der wirtschaftlichen Entwicklungspotenziale auch in Richtung Polen. Hier ist vordringlich die Anbindung der polnischen Wirtschaftsräume an den künftigen Hauptstadtflughafen BER zu beachten.

2. Teilprojekt Elektrifizierung der eingleisigen Schienenverbindung Cottbus-Horka-Görlitz:

Die dringend notwendige Elektrifizierung der eingleisigen Strecke Cottbus-Horka-Görlitz hat im Entwurf des BVWP als Maßnahme des „potenziellen Bedarfs“ die in den vordringlichen oder auch in den weiteren Bedarf aufsteigen kann, unter Projektnummer „PB 2-028-V01“, Berücksichtigung gefunden. Das ist, gemessen an der Bedeutung dieser Verbindung, als zentrale Verbindungsmagistrale zwischen Deutschland und Polen eine viel zu geringe Priorität. Ohne die Elektrifizierung der Strecke Cottbus-Horka-Görlitz ist eine schnelle Schienenverbindung der Hauptstadtregion mit Polen, Osteuropa und Asien nicht möglich. Tatsächlich vorhandene Potenziale zur Güterverlagerung auf die Schiene sind derzeit im internationalen Transport nicht möglich. Dies hat wiederum negative Auswirkungen für den Wirtschaftsverkehr. Es kommt zu einer Verlagerung von Transportleistungen von der Schiene auf die Straße.

Die Industrie- und Handelskammer Cottbus hat aktuell eine Schienenverkehrspotenzialanalyse für diesen Streckenabschnitt bei einem renommierten Gutachter in Auftrag gegeben, die ermittelt hat, welche Verkehre künftig auf diesen Teil der Schienenverbindung verlagert werden können. Das Ergebnis: Bis zu 4 Millionen Tonnen p.a. sind im Güterverkehr zusätzlich auf diese Schienenverbindung verlagerbar, wenn die Strecke durchgängig elektrifiziert wäre. Die Zuganzahl würde sich von heute täglich 44 auf bis zu 77 Züge täglich erhöhen.

Auch die Verbindung der deutschen Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mit den wirtschaftsstarken polnischen Metropolen Breslau und Krakau mit schnellen Fernverkehrszügen ist auf Grund der fehlenden durchgängigen Elektrifizierung bisher nicht möglich. Heute benötigt der Kulturzug Berlin-Breslau mit fast 5 Stunden Fahrzeit doppelt so lange wie vor dem zweiten Weltkrieg.

3. Teilprojekt Wiederherstellung Zweigleisigkeit im Bahnhof Königs Wusterhausen:

Wichtiger Bestandteil der Herstellung der Leistungsfähigkeit der Gesamtverbindung Berlin-Cottbus-Horka und weiter nach Osteuropa und Asien ist die Neugestaltung im Bahnhof Königs Wusterhausen. Hierzu muss dieser zwingend das ursprünglich vorhandene zweite Regionalbahngleis zurückerhalten. Die heute auf dem Mittelbahnsteig das ehemalige Regionalbahngleis nutzende S-Bahn muss in Richtung Osten verlegt werden und so der Platz für das zweite Regionalbahngleis freigemacht werden.

Engpass 1 – die zweigleisige Brücke über den Nottekanal

Engpass 2 – die zweigleisige Brücke über die Storkower Straße (Landesstraße L 30)

Zur Beseitigung dieser Engpässe - mit dem Ziel der Erreichung der durchgehenden Zweigleisigkeit - wäre eine umfassende Umgestaltung und betriebliche Neuorganisation des Bahnhofsbereichs erforderlich.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Gesamtprojekts (mit allen drei Teilbereichen) in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Ausbau der Strecke Berlin-Müncheberg-Grenz D/PL-Gorzow [Projekt-Nr: 1-032]

Die Eisenbahnverbindung Berlin-Küstrin (Ostbahn) liegt im Kernnetz des TEN-T-Korridors „Nord-Ostsee“ und bildet seit Jahren die wichtigste Verkehrsverbindung im grenzüberschreitenden Personenverkehr zwischen Deutschland und Polen. Zugleich gewinnt die Trasse als Ausweichstrecke für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr immer stärker an Bedeutung. Die Erhöhung der Taktdichte des ÖPNV auf der parallel verlaufenden Schienenverbindung Berlin-Frankfurt(Oder)-Grenze (D/P) wird die Kapazität für den Güterverkehr zusätzlich verringern und die Nutzung der Ostbahn erforderlich machen. Insbesondere auch aus klimapolitischen Gesichtspunkten ist eine Stärkung der Schiene für Personen- und Güterverkehr auf dieser wichtigen Ost-West-Strecke unabdingbar, wird die Inbetriebnahme des Flughafens BER zusätzliche Verkehrsströme aus Polen in die Hauptstadtregion generieren. Aus diesen Gründen sind der durchgängig zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke unabdingbar. Die Elektrifizierung ermöglicht darüber hinaus eine bessere Einbindung des Schienenpersonenfernverkehrs in den Berliner Eisenbahnknoten und schafft zugleich eine zweite elektrifizierte Eisenbahnverbindung für den Güterverkehr zwischen Deutschland und Polen.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg plädieren daher die Einstufung des Projektes in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht (WB*).

Stellungnahme zu den überregionalen Wasserstraßen

Das Netz der Bundeswasserstraßen hat für die Unternehmen der Metropolenregion Berlin-Brandenburg eine herausragende Bedeutung, hilft die Nutzung der Binnenschifffahrt doch die Standort- und Transportbedingungen zu verbessern. Hier geht es nicht nur um die Verlagerung der Güterströme von der Straße auf das Binnenschiff, sondern insbesondere auch um die Möglichkeit, übergroße bzw. überschwere Anlagenteile bzw. Projektladungen aus und in die Region zu transportieren. Die Bundeswasserstraßen sichern bereits heute eine Vielzahl von Arbeitsplätzen und damit einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung in der Region. Nach Beseitigung letzter Nadelöhre werden die Gütermengen deutlich steigen, hilft doch der Binnenschifftransport die CO₂-Belastung (CO₂-Footprint) zu senken und die Ziele der Klimapolitik zu erreichen. Aus diesem Grund begrüßen die Industrie- und Handelskammern Berlin-Brandenburg die Berücksichtigung wichtiger strukturpolitischer Elemente für die Region, wie die Aufnahme des Teltowkanals und der Elbe in die Netzkategorie C, die Aufnahme der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) [W37] in den Vordringlichen Bedarf, die Aufnahme der Schleuse Kleinmachnow im Teltowkanal (TeK) [W39] und die Aufnahme der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW)[W38]. Die Wirtschaft erwartet nach Fertigstellung des Gesamtkonzeptes Elbe, dass die darin enthaltenen Maßnahmen zur Verbesserung der Schifffahrtbedingungen auf der Elbe zeitnah umgesetzt werden, unabhängig von der Berücksichtigung der Elbe im BVWP 2030.

Vorgezogener Ersatzneubau der Schleuse Kleinmachnow (Projekt W 39) in den Vordringlichen Bedarf

Die Verbindung vom westdeutschen Kanalnetz bis zur Oder liegt u. a. im TEN-T-Kernnetz des Nord-Ostsee-Korridors und muss im Sinne der Priorisierung „großräumig bedeutsamer Projekte“ angemessen weiterentwickelt werden. Das heißt, sie muss für Großmotorgüterschiffe mit einer Länge >110 m passierbar sein. Die Häfen Königs Wusterhausen und Eisenhüttenstadt sowie der Werkhafen ArcelorMittal Eisenhüttenstadt hängen unmittelbar von dieser Verbindung ab. Sowohl für die Logistikregion Schönefelder Kreuz als auch für den Wirtschaftsstandort Eisenhüttenstadt ist eine qualifizierte Erreichbarkeit mit Binnenschiffen über die E-71 ein wichtiger Standortfaktor.

Darüber hinaus sind wir der Überzeugung, dass der Ausbau des Teltowkanals (inkl. Schleusenneubau in Kleinmachnow) nach wie vor Bestandteil des VDE 17 (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit) ist.

Im Entwurf des BVWP 2030 wird für die Schleuse Kleinmachnow ein Transportaufkommen von 1,4 Mio. t/a prognostiziert. Im Jahr 2015 wurde das Aufkommen mit 1.104.000 t an der

Schleuse Kleinmachnow nahezu erreicht. Auch im Mittel der letzten drei Jahre (2013-2015) wurde trotz baubedingter zeitweiser Schleusensperre das für 2030 prognostizierte Aufkommen ebenfalls nahezu erreicht (1.030.000 Tonnen). Angesichts dieser Zahlen und der möglichen Zuwächse bei Verlängerung der Schleuse ist die aktuelle Einstufung als Maßnahme des Weiteren Bedarfs unverständlich.

Das von einem unabhängigen Gutachter nachgewiesene Kosten-Nutzen-Verhältnis des Ersatzneubaus der Schleuse Kleinmachnow mit 130 m Länge (Untersuchung durch Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, 2014) liegt bei 11,11. Diese Untersuchung wurde im Vorfeld an das BMVI übergeben. Im Entwurf ist aber nur von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,9 die Rede - sicherlich liegt hier ein Fehler vor, der korrigiert werden muss. Die Maßnahme gehört unter Berücksichtigung der Umstände in das Kernnetz und die Maßnahmenliste mit Vordringlichen Bedarf.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Einstufung der Spree-Oder-Wasserstraße (SOW) in die Kernnetz-kategorie C

Laut BVWP wird für die SOW ein Transportaufkommen von 0,59 Mio. t/a prognostiziert. Die Einstufung nach C erfolgt ab einer Güterverkehrsprognose von >0,6 Mio. t/a. Im Jahr 2013 wurde das Aufkommen mit 669.128 t an der Schleuse Wernsdorf und mit 608.147 t an der Schleuse Fürstenwalde bereits überschritten. Auch im Mittel der letzten drei Jahre (2013-2015) wurde das für 2030 prognostizierte Aufkommen bereits nahezu erreicht (554.000 Tonnen an der Schleuse Fürstenwalde).

Angesichts dieser Zahlen ist die aktuelle Einstufung unverständlich. Im BVWP-Entwurf steht zudem selbst „...bei der Festlegung des Kernnetzes sind ... weitere ... Aspekte zu berücksichtigen.“ Der wichtigste und zentralste Aspekt ist hier die Engpassbeseitigung in der Mitte des Oder-Spree-Kanals an der Schleuse Fürstenwalde (SOW).

Vorgezogener Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde (Projekt W 38) in den Vordringlichen Bedarf

Die Schleuse ist mit ihrer Länge von 67 m ein Engpass und aufgrund des Alters von 125 Jahren und der damit verbundenen Bausubstanz das entscheidende Hindernis auf der Spree-Oder-Wasserstraße (E71) und damit auf dem TEN-T-Korridor „Nord-Ostsee“. Eine weitere Verzögerung der Planung und Realisierung der Schleuse Fürstenwalde hätte fatale wirtschaftliche Folgen. Nicht nur durch Entwertung bisheriger öffentlicher und privater Investitionen in Schleusen, Häfen und Unternehmen, sondern auch durch Investitionszurückhaltung bzw. -verlagerung. So würde eine Folge sein, dass z. B. in den Häfen in Eisenhüttenstadt nicht mehr investiert wird und Investitionen bei großen umschlagenden Unternehmen in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt zurückgehalten werden. Ebenfalls wäre damit die Verbindung zwischen den schlesischen Industriegebieten in Polen und dem westeuropäischen Wasserstraßen- und Kanalnetz unterbrochen und damit das formulierte Ziel des BVWP 2030 „Das wichtigste Ziel, Erhaltung und Ersatz der Bestandsnetze Vorrang zu geben“ konterkariert. Die im Entwurf des BVWP 2030 gewünschte Priorisierung auf „Großräumig bedeutsame Projekte“ würde nur mit der Aufnahme des Neubaus der Schleuse Fürstenwalde und damit dem Erhalt der Kanalverbindung zwischen Berlin und der Oberen Oder gewährleistet.

Die im Entwurf des BVWP enthaltene Maßnahme W 38 greift daher mit der dargestellten Investition in den vorgezogenen Ersatzneubau der drei Schleusen Wernsdorf (2006 grundinstandgesetzt und verlängert), Fürstenwalde und Kersdorf (2013 grundinstandgesetzt und verlängert) zu weit. Der im Zeithorizont bis 2030 maßgeblich erforderliche Verkehrsnutzen ist bereits mit dem vorgezogenen Ersatzneubau der Schleuse Fürstenwalde gegeben. Die Maßnahmen an den beiden anderen Schleusen (Wernsdorf, Kersdorf) könnten zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden und stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem zwingend erforderlichen Neubau der Schleuse Fürstenwalde.

Das nachgewiesene Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Ersatzneubaus der Schleuse Fürstenwalde (Untersuchung durch Wagener & Herbst Management Consultants GmbH, 2014) liegt

bei 8,98. Diese Untersuchung wurde im Vorfeld an das BMVI übergeben. Im Entwurf ist aber nur von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,9 die Rede - sicherlich liegt hier ein Fehler vor, der korrigiert werden muss. Der Neubau der Schleuse Fürstenwalde gehört unter Berücksichtigung der Umstände in das Kernnetz und die Maßnahmenliste mit Vordringlichen Bedarf.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Stellungnahme zu den überregionalen Straßenverbindungen

Autobahn A10: sechsstreifiger Ausbau Westlicher Berliner Ring [A10-BB-As Spandau/A10-G10-BB-T2-BB]

Der westliche Berliner Ring ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) und Bestandteil des Nord-Süd-Korridors. Der Abschnitt zwischen den Autobahndreiecken (AD) Werder und AD Havelland übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen der Bundeshauptstadt und dem westlichen Berliner Umland. Mit den Güterverkehrszentren Wustermark sowie Brieselang ist die Verbindung auch von großer Bedeutung für die Logistikkreuzung Berlin-Brandenburg. Der gegenwärtige 4-streifige Zustand, z. T. ohne Standstreifen, wird dem steigenden Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Auch in Bezug auf die Standards bzgl. der Verkehrssicherheit wird der gegenwärtige Ausbauzustand dem Verkehrsaufkommen nicht mehr gerecht. Der Bau des nördlichen Teils des Westrings wird gegenwärtig ausgeschrieben. Um den zunehmenden Wirtschaftsverkehr auf diesem Straßenabschnitt bewältigen zu können, ist ein zeitnaher sechsstreifiger Ausbau des gesamten westlichen Berliner Rings erforderlich.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Realisierung A12 sechsstreifiger Ausbau AD Spreeau – AS Frankfurt (Oder)-Mitte [A12-G10-BB]

Erfreulich ist die Aufnahme der Maßnahme im Bundesverkehrswegeplan 2030, die Einstufung als Neues Vorhaben – Weiterer Bedarf (WB) **entspricht** allerdings **nicht der notwendigen Priorität**.

Die A12 zwischen dem Berliner Ring (A10) und der Grenze zur Republik Polen bei Frankfurt (Oder) ist die wichtigste Straßenverbindung auf dem TEN-T Korridor „Nord-Ostsee“. Diese Relation ist für den internationalen Güterverkehr in Deutschland nach der A40 die zweitwichtigste Mautstrecke. Allein im Jahr 2015 wurden hier über 3,3 Millionen mautpflichtige Kraftfahrzeuge gezählt. Zugleich weist die A12 den größten Schwerverkehrsanteil in Deutschland (über 42 % an der Zählstelle Guldendorf) mit all den Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit und Sicherheit der Strecke auf. Der heutige Ausbauzustand der Bundesautobahn 12 zwischen dem Berliner Ring und Frankfurt (Oder) wird der Bedeutung dieser wichtigen europäischen Ost-West-Achse nicht gerecht. Bis heute ist diese Strecke weder durchgängig grundhaft saniert noch ist ein durchgängiger Sicherheitsstandstreifen vorhanden. Die für das Jahr 2030 prognostizierten 43.000 Kfz/Tag wurden schon im Jahr 2014 an der Dauerzählstelle an der A12 in Fürstenwalde mit durchschnittlich 47.600 Kfz/Tag deutlich überschritten. Die Aufnahme der Planungen sowie der sechsstreifige Ausbau sind deshalb dringend und schnell notwendig.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

A13 Realisierung eines sechsstreifigen Ausbaus zwischen AK Schönefelder Kreuz und AD Spreewald [A13-G10-BB]

Die Autobahn A 13 ist die Hauptverkehrsachse in Nord-Süd-Richtung zwischen dem Berliner Raum, über die Lausitz, nach Sachsen sowie weiter in den tschechischen Raum sowie über die A 15 nach Polen. Die Autobahn stellt eine wichtige Verbindung auf dem TEN-T-Korridor "Orient" zwischen Berlin-Breslau und Berlin-Dresden-Prag dar und erfüllt zudem eine der wichtigsten Zubringerfunktionen zum zukünftigen Hauptstadtflughafen BER.

Das prognostisch am stärksten beanspruchte Teilstück der A13 liegt zwischen dem Schönefelder Kreuz und dem Spreewalddreieck. Das mit 62 km lange und derzeit mit 4 Fahrstreifen ausgebaute Teilstück muss, um den künftigen Ansprüchen genügen zu können, auf 6 Fahrstreifen mit Standstreifen ausgebaut werden.

Die für das Jahr 2030 prognostizierten 45.000 Kfz/Tag wurden schon im Jahr 2014 an der Dauerzählstelle an der A13 in Motzen mit durchschnittlich 52.600 Kfz/Tag deutlich überschritten. Zudem ist der Anteil des Schwerlastverkehrs (SV) bereits heute überproportional hoch und wird künftig mit 16 bis 21 % prognostiziert. Das Land Brandenburg rechnet sogar mit einer Verdreifachung des Schwerlastverkehrs bis 2025 auf der A13.

Alle über die A13 führenden Brückenbauwerke wurden bereits so breit gebaut, dass diese ohne erneuten Umbau einen zusätzlichen Fahrstreifen je Richtung aufnehmen können. Die Aufnahme der Planungen sowie der sechsstreifige Ausbau sind deshalb dringend und schnell notwendig.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

Autobahn A14 – Karstädt – AS Dahlenwarsleben [A14-G20-St-BB-T2-BB]

Die Wirtschaft begrüßt die Aufnahme der Bundesautobahn A14 in die Kategorie Neue Vorhaben – Vordringlicher Bedarf (VB). Der Lückenschluss der Autobahn A14 (Magdeburg-Wittenberge-Schwerin) ist eine der letzten großen Infrastrukturmaßnahmen in Ostdeutschland und erschließt eine der größten autobahnfreien Regionen Deutschlands. Die insgesamt 154 km lange Autobahn soll auf dem Gebiet vom Land Brandenburg mit einer Länge von 31 km, in Mecklenburg-Vorpommern mit 28 km und Sachsen-Anhalt mit 95 km verlaufen. Auch die große Bedeutung der Autobahn für die Entwicklung des strukturschwachen Landkreises Prignitz ist in diesem Zusammenhang hervorzuheben. Im Rahmen des TEN-T-Korridor „Orient“ ist der Lückenschluss A14 für die angestrebten neuen Transportwege von großer Bedeutung.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg plädieren daher für eine zügige Umsetzung des Projekts.

Autobahn A24: sechsstreifiger Ausbau AS Kremmen – AD Wittstock/Dosse [A24-G10-BB-T1-BB]

Der südliche Teil der A24 soll sechsstreifig ausgebaut werden. Die Industrie- und Handelskammern Berlin-Brandenburg sprechen sich für eine zügige Planung und Realisierung des gesamten Verlaufs der A24 von Kremmen bis Wittstock aus. Ausreichende private Mittel für den Bau bzw. Ausbau sollten zur Verfügung gestellt werden können.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher die Einstufung des Projekts in den Vordringlichen Bedarf (VB).

A100 AD Neukölln – Storkower Straße [A100-IP10-BE-IP]

In einer Stadt mit starkem Bevölkerungswachstum, mit mehr Beschäftigung, in einer Zeit wo der Online-Handel immer mehr an Bedeutung gewinnt, wird die Verkehrsmenge steigen. Auch wenn sich der Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes entwickelt, wird der Kfz-Verkehr absolut gesehen zunehmen. Die Verkehrsprognose des Bundes prognostiziert dem Raum Berlin ein beträchtliches Verkehrswachstum, das in der Höhe nur von demjenigen Wachstum im Raum München/Oberbayern übertroffen wird. Als „Stadtring“ bündelt die Stadtautobahn A100 den Verkehr um die Innenstadt und verteilt ihn großräumig in der Stadt. Der Wirtschaftsverkehr kommt schneller an sein Ziel. Durch die Verlängerung wird die A100 attraktiver als die Innenstadtdurchfahrung in vielen Berliner Ost-West-Relationen. Untersuchungen haben ergeben, dass allein mit dem 16. Bauabschnitt (AD Neukölln-Treptow) fast drei Mal so viele Bewohner entlastet wie belastet werden. Mit dem 17. Bauabschnitt (Treptow-Storkower Straße) verbessert sich dieses Verhältnis dann auf den Faktor 10.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg plädieren daher für eine zügige Umsetzung des Projekts.

B96-Nord [B96-G10-BB-T1-BB/B96-G10-BB-T2-BB/B96-BB-T3-BB]

(Kreuz Oranienburg, OU Teschendorf, OU Gransee, OU Fürstenberg)

Die Industrie- und Handelskammern Berlin-Brandenburg begrüßen die Aufnahme der B96-Nord in die Kategorie Vordringlicher Bedarf – Neue Vorhaben.

Die Bundesstraße B96 ist einer der wichtigsten Verbindungen zwischen der Metropolregion Berlin-Brandenburg und Skandinavien sowie dem Baltikum. Die B96 befindet sich im Schnittpunkt mehrerer europäischer Verkehrskorridore und ist von großer Bedeutung für den Seehafenhinterlandverkehr. Durchschnittlich fahren auf der B96 am Tag rund 12.000 Fahrzeuge. Durch die Engpässe und Ortsdurchfahrten ergeben sich massive Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr. Zahlreiche Straßenabschnitte haben ihre Kapazitätsgrenze erreicht. In den Hauptverkehrszeiten sowie in der Sommer-Ferienreisezeit ist die B96 stark überlastet. Zudem verhindert der gegenwärtige Ausbaustand die städtebauliche Entwicklung, insbesondere von Fürstenberg.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg plädieren daher für eine zügige Umsetzung des Projekts.

B158 OU Ahrensfelde [B158-G10-BB-BE]

Die Bundesstraße 158 ist die bedeutendste Verkehrsader im Nord-Osten Berlins. Als Märkische Allee bündelt sie den Verkehr aus den Stadtbezirken Lichtenberg und Marzahn-Hellersdorf. Auf Brandenburger Seite stellt sie als Blumberger Chaussee den Zubringer zum Autobahnring der A10, dem östlichen Berliner Umland und in der Verlängerung auch eine wichtige Verbindung nach Polen dar. Mit der Ortsdurchfahrt Ahrensfelde passiert die ansonsten mehrspurig ausgebaute Strecke jedoch einen Engpass, der seit jeher hohe Belastungen mit sich bringt. Mit täglich über 21.000 Kfz ist der zweistreifige Abschnitt in Ahrensfelde über seiner Belastungsgrenze. Während die Kraftfahrer zu den Hauptverkehrszeiten täglich Staus ausgesetzt sind, leiden die Einwohner unter übermäßigen Lärm- und Abgasemissionen und „Schleichwegverkehren“ durch die Wohngebiete. Ebenso führt die Dauerstausituation zu hohen finanziellen Belastungen der Unternehmen in der Region.

Eine leistungsfähige Ortsumgehung würde die Ortslage Ahrensfelde vom andauernden Durchgangsverkehr befreien. Auch aufgrund einer besseren Anbindung an die Autobahn und der wichtigen Verbindungsfunktion dieser Bundesstraße zwischen dem nord-östlichen Brandenburg und dem Land Berlin und zur Reduzierung der negativen Auswirkungen ist der Bau als gedeckelte Troglösung zwingend notwendig.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern eine schnelle Umsetzung des Projektes als gedeckelte Troglösung.

B 87 Bedarfsgerechter Ausbau der Bundesstraße Leipzig – Lausitz (LeiLaNord) im Abschnitt Herzberg (Elster) – Lübben (Spreewald) – Frankfurt (Oder)

Die Bundesstraße B87 verbindet die drei Bundesländer Thüringen, Sachsen und Brandenburg. Sie ist die kürzeste Verbindung zwischen dem Wirtschaftsraum Leipzig, der Spreewaldregion und der Grenzstadt zu Polen, Frankfurt (Oder). Darüber hinaus verbindet die B 87 die Autobahn A 14 (Leipzig) mit der A13 im Spreewalddreieck. Sie stellt damit die wichtigste Ost-West-Verbindung der Bundesländer Brandenburg und Sachsen dar. Auf Grund dieser Verbindungsfunktion wird die B87 schon heute von überproportional vielen Kraftfahrzeugen und auch gerade von sehr vielen Lkws genutzt. Sie ist jedoch von einer Vielzahl von Ortsdurchfahrten gekennzeichnet, die den Verkehr deutlich verlangsamen. Sie muss dringend aufgewertet werden, um die dramatisch steigenden Transitverkehre durch den Süden Brandenburgs zu beherrschen und zugleich die Region wirtschaftlich zu entwickeln.

Oberste Priorität haben neben der OU Markendorf (Vordringlicher Bedarf) die beiden OUs Lübben (Spreewald) und Löhsten (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht) sowie die OU Herzberg (Elster) an der B87. Insbesondere die OU Lübben (Spreewald) hat eine besondere Bedeutung, da aufgrund des überproportionalen Anteils an reinem Durchgangsverkehr mit hohem Schwerlastverkehrs durch die Spreewaldstadt, meist Richtung Polen, der Status von Lübben als Kur- und Erholungsort des Landes Brandenburg gefährdet ist. Gerade auf den

Tourismus und den vom Land Brandenburg dafür verliehenen Sonderstatus ist die Stadt jedoch dringend angewiesen, um wirtschaftlich bestehen zu können. Daher hat das Land Brandenburg bereits vor mehreren Jahren mit den Vorplanungen für eine OU von Lübben (Spreewald) begonnen.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern die Einstufung aller Projekte in den Vordringlichen Bedarf (VB), um eine durchgängige Leistungsfähigkeit der B 87 zu erreichen, insbesondere der OUn Lübben (Spreewald) und Herzberg (Elster).

B 168/B 97 Umsetzung der OU Cottbus in drei Verkehrsabschnitten [B97-G20-BB]

Cottbus ist die zweitgrößte Stadt im Land Brandenburg und Oberzentrum Südbrandenburg. Sie ist zudem das Zentrum der sich aufgrund der geänderten klimapolitischen Ziele des Bundes im Strukturwandel befindlichen Region Lausitz, die derzeit seine wirtschaftsstrukturelle Basis erweitert. Die Stadt Cottbus ist für die ganze Region Wirtschafts- und Arbeitsplatzschwerpunkt und aufgrund dessen sowie wegen ihrer unmittelbaren Grenznahe zu Polen in einem hohen Maß mit Transitverkehr belastet. Den höchsten Anteil macht der Schwerverkehr aus, der auf seiner Route von Osteuropa in die westlichen Bundesländer oder auch weiter in das westliche Europa die Stadt Cottbus passiert. Daher ist eine Ortsumgehung (OU) Cottbus geplant, die einerseits die Stadt von innerstädtischem sowie Transit-Verkehr entlasten und gleichzeitig zur wirtschaftlichen Entwicklung der Südbrandenburger Region beitragen soll. Die Planung sieht eine Umfahrung in drei Verkehrsabschnitten (VA) vor, von denen der 1. VA bereits realisiert und für den Verkehr freigegeben wurde. Der 2. VA bildet den Anschluss an die Autobahn A 15 und ist im Entwurf des BVWP 2030 erwartungsgemäß in die Kategorie – laufend und fest disponiert – eingestuft. Dagegen wurde der weiterführende 3. VA in die Kategorie Weiterer Bedarf eingestuft, womit eine Realisierung oder zumindest ein Planungsbeginn bis 2030 ausgeschlossen sind. Die OU Cottbus kann jedoch erst mit Realisierung aller drei Abschnitten ihre gesamte Wirkung entfalten. Der Umfang der Entlastung wird mindestens 10.000 Kfz/24h betragen, allein in dem am meisten vom Schwerlast-Transitverkehr betroffenen Stadtteil Gallinchen ist eine Verkehrsminderung um ca. 6.000 Kfz/Tag und 1.700 SV/Tag zu erwarten.

Auch für den künftig größten Binnensee des Landes Brandenburg, den Cottbuser Ostsee als Nachfolgenutzung für den ausgelaufenen Braunkohletagebau Cottbus-Nord, wird die Cottbuser OU eine wesentliche Zubringerfunktion haben. Der Cottbuser Ostsee mit seinen touristischen Angeboten wird zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor für die Stadt Cottbus und leistet damit einen Beitrag zum erfolgreichen Strukturwandel der Lausitz.

Die Industrie- und Handelskammern in Berlin und Brandenburg fordern daher, die Einstufung des Projekts OU Cottbus 3. VA in den Vordringlichen Bedarf (VB) vorzunehmen.



Melanie Bähr
Stellvertretende Hauptgeschäftsführerin
IHK Berlin



Gundolf Schülke
Hauptgeschäftsführer IHK Ostbrandenburg
für die Landesarbeitsgemeinschaft der IHK's im
Land Brandenburg

Industrie- und Handelskammer zu Berlin,
IHK Berlin | Fasanenstraße 85 | 10623 Berlin
Tel. (0 30) 3 15 10-413 | Fax (0 30) 3 15 10-105
E-Mail: sdr@berlin.ihk.de
Internet: www.ihk-berlin

Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg
IHK Ostbrandenburg | Puschkinstr. 12b | 15236 Frankfurt (Oder)
Tel. 0335 5621-0 | Fax 0335 5621-1196
E-Mail: info@ihk-ostbrandenburg.de
Internet: www.ihk-ostbrandenburg.de