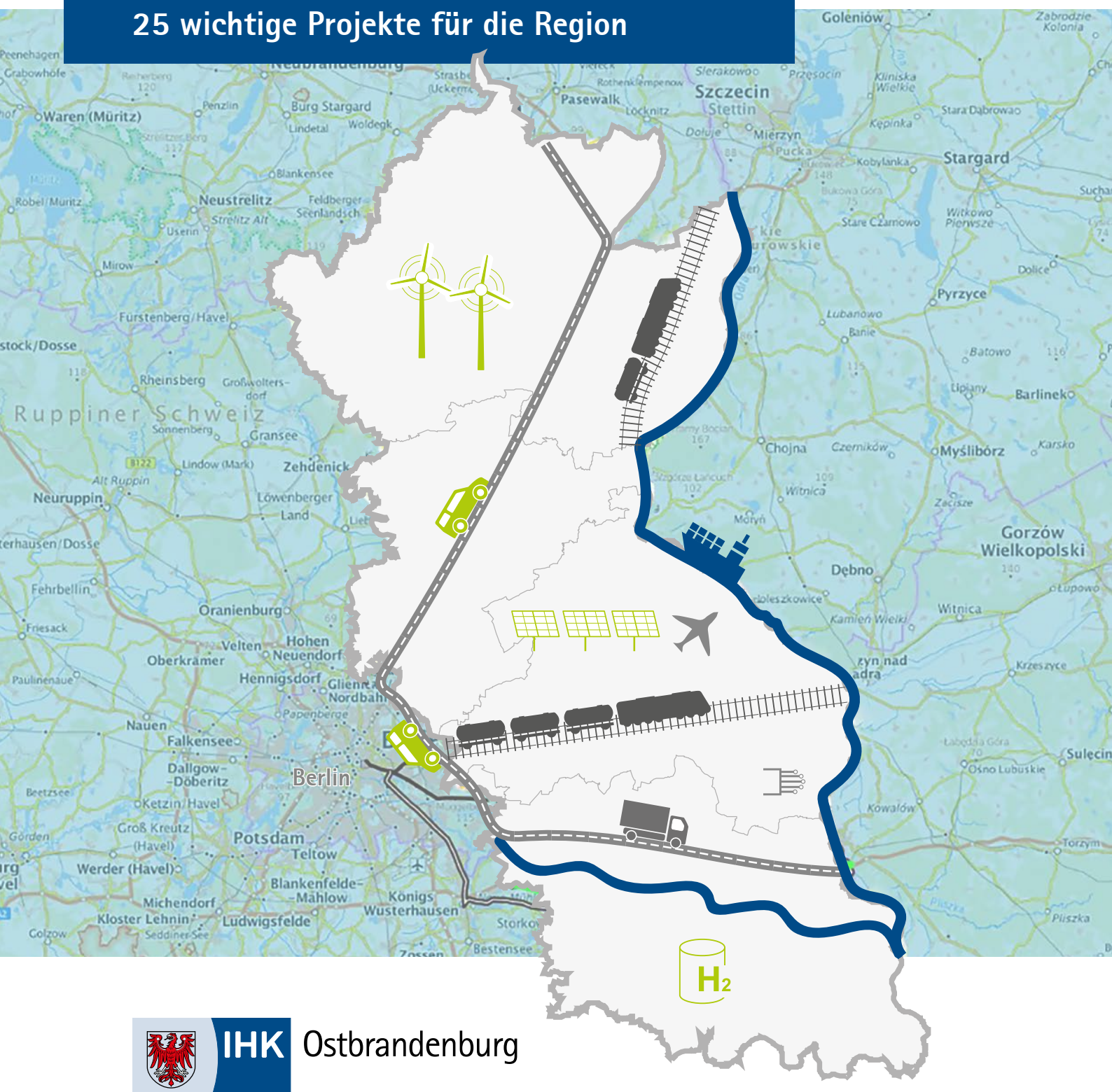


Infrastrukturatlas Ostbrandenburg

25 wichtige Projekte für die Region



IHK

Ostbrandenburg

1 Elektrifizierung & Zweigleisigkeit der Strecke Angermünde-Stettin	8
2 Wiederinbetriebnahme der Wriezener Bahn (Werneuchen-Wriezen)	8
3 Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Ostbahn (Berlin Ostkreuz-Kostrzyn)	9
4 Wiederinbetriebnahme der Strecke Bad Saarow-Pieskow nach Beeskow	9
5 Beseitigung Engstellen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) + Neubau Bahnhof Fangschleuse	10
6 Verlängerung RB 36 von Frankfurt (Oder) nach Königs Wusterhausen bis nach Berlin-Mitte	10
7 U-Bahn-Verlängerung Hönow nach Altlandsberg (U5)	11
8 Neubau der Schleuse Fürstenwalde	12
9 Schwedt	12
10 Ausbau Havel-Oder Wasserstraße und Instandhaltung Klützer Querfahrt	13
11 Instandhaltung/Ausbau Schleusen für den Wassertourismus	13
12 Fahrbahnerweiterung der Bundesautobahn A11	14
13 6-spüriger Ausbau der Bundesautobahn A12	14
14 Neubau der B158 Ortsumfahrung Ahrensfelde	15
15 Realisierung der Oder-Lausitz-Trasse	15
16 Neubau der B167 Ortsumfahrung Eberswalde	16
17 Fertigstellung der Ortsumfahrung B112 Eisenhüttenstadt und Neuzelle	16
18 Neubau der B1 zwischen Berlin und Kostrzyn	17
19 Vollständiger Ausbau der B158 Ortsumfahrung Bad Freienwalde	17
20 Neubau der Ortsumfahrung Neu-Zittau und Erkner	18
21 Lückenschluss L33 Hönow und Stadtgrenze Berlin	18
22 Sanierung der L332 Ortsdurchfahrt Sachsendorf	19
23 Sanierung der Fahrbahn Vogelsdorf bis L303 (Kreisel)	19
24 GPS-Anflugverfahren Neuhardenberg	20
25 Ausbau Glasfaser Ostbrandenburg	21



INFRASTRUKTURATLAS OSTBRANDENBURG

der Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg

Infrastrukturen sind die Lebensadern sozialen Zusammenlebens und wirtschaftlicher Existenz. Die Verfügbarkeit unserer Infrastrukturen bestimmt maßgeblich unsere Zukunft – ob Straßen, Glasfasernetz, Bahntrassen, Wasserwege oder Flughäfen – jede Entscheidung zum Erhalt oder Ausbau unserer Infrastruktur entscheidet über die Möglichkeiten der weiteren Entwicklung. Ein funktionierendes und leistungsfähiges Infrastrukturnetz ist für Brandenburg als Flächenland von besonderer Bedeutung.

Unsere täglichen Berührungspunkte mit der regionalen Infrastruktur sind von Herausforderungen geprägt, sei es das stetig steigende Verkehrsaufkommen in Ostbrandenburg oder der oftmals schlechte Zustand vorhandener Infrastruktur insgesamt. Die Bemühungen des Landes Brandenburg bzw. des Bundes hinsichtlich der Instandhaltung und des Ausbaus können nicht mithalten. Dies macht sich nicht nur durch die starke Belastung des Verkehrs im Randberliner Raum bemerkbar, sondern auch durch die gleichermaßen starke Betroffenheit des ländlichen Raumes. Zudem verläuft der überregionale Transitverkehr in Europa durch Ostbrandenburg, sodass allein die A12 zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) von rund 4 Millionen Lkw jährlich genutzt wird. Zusätzliche Verkehre werden durch wirtschaftliche Entwicklung und Ansiedlung von Unternehmen wie TESLA oder BER initiiert, welche bei der Dimensionierung der Verkehrswege bisher nicht hinreichend berücksichtigt wurden.

Somit besteht aus Sicht der Wirtschaft dringender Handlungsbedarf. Unternehmerinnen und Unternehmer wünschen sich eine proaktive Politik, die Herausforderungen rechtzeitig erkennt sowie schnellstmöglich Lösungen benennt und in die Wege leitet. Daher hat die IHK Ostbrandenburg es sich zur Aufgabe gemacht, verstärkt auf die Herausforderungen im Verkehrsbereich aufmerksam zu machen, um bei den Verantwortlichen in Landes- und Bundespolitik Gehör zu finden.

Die folgende Auflistung wichtiger Infrastrukturvorhaben ist nicht abschließend. Wir haben uns auf die aus unserer Sicht prioritären Projekte beschränkt. Dies gilt für Verkehrsinfrastruktur, ebenso für Stromtrassen und Gas- und Wasserstoffpipelines. Die Letzt genannten haben wir nicht gesondert mit Projekten erwähnt, spielen aber auch zukünftig eine entscheidende Rolle für die wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung Ostbrandenburgs. Hierbei geht es sowohl um den Erhalt bestehender Infrastruktur als auch um die Schließung vorhandener Lücken oder die Schaffung erforderlicher Kapazitätserweiterungen.

1

Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Strecke Angermünde–Stettin

Zügiger Ausbau der Strecke erforderlich, da Potenziale für den Personen- und Güterverkehr seit Jahren ungenutzt bleiben.

Seite 8

2

Wiederinbetriebnahme der Wriezener Bahn (Werneuchen–Wriezen)

Große Chance für eine stillgelegte Bahnstrecke, um eine Region mit nachhaltiger Mobilität zu versorgen.

Seite 8

3

Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Ostbahn (Berlin Ostkreuz–Kostrzyn)

Dringend notwendige Ergänzung zur ausgelasteten Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt (Oder).

Seite 9

4

Wiederinbetriebnahme der Strecke Bad Saarow–Pieskow nach Beeskow

Der Landkreis Oder-Spree ist durch einen erhöhten Pendlerverkehr gekennzeichnet. Daher sind Schienenverbindungen von hoher Bedeutung.

Seite 9

5

Beseitigung Engstellen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) + Neubau Bahnhof Fangschleuse

Dies ist eine ausgelastete Strecke, die in Zukunft deutlich leistungsfähiger werden muss.

Seite 10

6

Verlängerung RB 36 von Frankfurt (Oder) nach Königs Wusterhausen bis nach Berlin-Mitte

Der Regionalverkehr sollte einen höheren Stellenwert darstellen, da dieser sonst nicht als Alternative wahrgenommen wird.

Seite 10

7

U-Bahn-Verlängerung Hönow U5

Diese Verlängerung ist eine notwendige Verbindung ins Berliner Umland für Pendler und Ausflügler.

Seite 11

8

Neubau der Schleuse Fürstenwalde

Die gegenwärtige Schleuse Fürstenwalde ist gänzlich marode und bei einem Defekt droht das Erliegen der Binnenschifffahrt. Der Neubau hätte längst verwirklicht werden sollen.

Seite 12

9

Schwedt

Diese Wasserstraße weist eine hohe Bedeutung für die Region auf, insbesondere für das neue Schiffshebewerk. Die aktuellen Probleme müssen schnellstmöglich beseitigt werden.

Seite 12

10

Ausbau Havel-Oder Wasserstraße und Instandhaltung Klützer Querfahrt

Wichtige Verbindung von Berlin über Schwedt nach Stettin und weiter zur Ostsee. Ein ausreichender Tiefgang muss dauerhaft gesichert werden.

Seite 13

11

Instandhaltung/Ausbau Schleusen für den Wassertourismus

Die Schleusen sind das Rückgrat des Wassertourismus, der besonders in Brandenburg einen außerordentlich hohen Stellenwert besitzt.

Seite 13

12

Fahrbahnerweiterung der Bundesautobahn A11

Der Verkehr ins boomende Stettin und zu den Ostseehäfen sorgt für eine starke Zunahme der Verkehre auf der A11.

Seite 14

13

6-spuriger Ausbau der Bundesautobahn A12

Die Bundesautobahn A12 weist den höchsten Schwerlastanteil auf. Kein Grenzübergang in Deutschland hat mehr Nutzer. Sie trägt den Titel "Staureichste Autobahn Deutschlands" (Quelle ADAC).

Seite 14



14

Neubau der B158 Ortsumfahrung Ahrensfelde

Schon zu DDR-Zeiten geplant jedoch bisher nicht umgesetzt, versinkt Ahrensfelde Tag für Tag im Stau und es entstehen hohe Kosten für Unternehmen und Pendler.

Seite 15

15

Realisierung der Oder-Lausitz-Trasse

Das wahrscheinlich wichtigste Infrastrukturprojekt in Ostbrandenburg. Bisher nur in Teilabschnitten fertiggestellt.

Seite 15



16

Neubau der B167 Ortsumfahrung Eberswalde

Eberswalde benötigt dringend eine Ortsumfahrung, sodass der auswärtige Verkehr umgeleitet wird und die Stadt entlastet werden kann.

Seite 16



17

Fertigstellung der Ortsumfahrung B112 Eisenhüttenstadt und Neuzelle

Wichtiger Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Trasse und eine Nord-Süd-Verbindung mit überregionaler Bedeutung.

Seite 16

18

Neubau der B1 zwischen Berlin und Kostrzyn

Das Verkehrsaufkommen wird spätestens ab dem Neubau der Brücke über die Oder stark zunehmen, denn dies ist bereits jetzt eine beliebte Ausweichroute für die überlastete A12.

Seite 17



19

Vollständiger Ausbau der B158 Ortsumfahrung Bad Freienwalde

Diese Fahrtstrecke ist besonders für Pendler und für den Verkehr nach Polen über Hohenwutzen von großer Bedeutung.

Seite 17

20

Neubau der Ortsumfahrung Neu-Zittau und Erkner

Der Verkehr in den Ortslagen Neu-Zittau und Erkner verzeichnet bereits jetzt ein starkes Aufkommen durch den Ballungsraum Berlin und bedarf einer Entlastung.

Seite 18

21

Lückenschluss L33 Hönower und Stadtgrenze Berlin

Dies ist ein Nadelöhr auf dem Weg nach Berlin, welches eine Beseitigung erfordert.

Seite 18

22

Sanierung der L332 Ortsdurchfahrt Sachsendorf

Sachsendorf erfährt in den letzten Jahren einen kontinuierlichen Zuzug. Hierfür muss die Infrastruktur ebenfalls stetig ausgebaut und saniert werden.

Seite 19

23

Sanierung der Fahrbahn Vogelsdorf bis L303 (Kreisel)

Trotz hoher Verkehrsbelastung und Berlin-Nähe schlechter Fahrbahnzustand, das Vorhaben stehe exemplarisch für den Zustand vieler Landesstraßen.

Seite 19

24

GPS-Anflugverfahren Neuhardenberg

Für die wirtschaftliche Entwicklung des Flugplatzes ist ein GPS-Anflugverfahren essentiell, sodass zukünftig größere Maschinen starten und landen können. Dadurch entstehen qualitativ hochwertige Arbeitsplätze im ländlichen Raum.

Seite 20

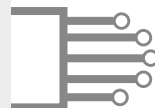


25

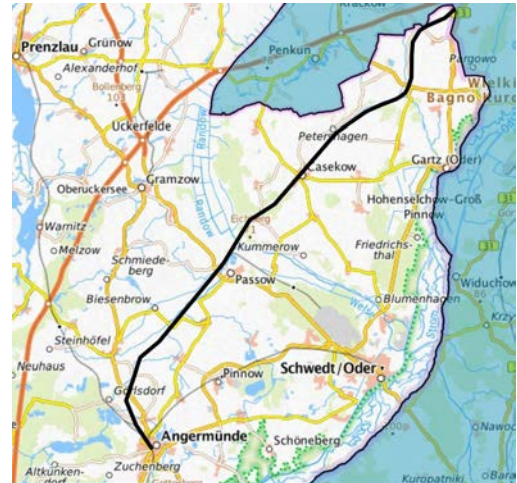
Ausbau Glasfaser Ostbrandenburg

Die Zukunftsfähigkeit einer Region ist maßgeblich von einer durchgehenden digitalen Infrastruktur abhängig. Daher sollte ein flächendeckender Ausbau stattfinden.

Seite 21



1 Elektrifizierung & Zweigleisigkeit der Strecke Angermünde-Stettin



Die Bahnstrecke Angermünde-Stettin ist eine bedeutende Verkehrsachse zwischen der polnischen Großstadt und Berlin. Die Vorteile einer Zweigleisigkeit und Elektrifizierung dieser Bahnstrecke sind jahrelang gegenüber der Politik erläutert worden. Mittlerweile werden die Planungen zu diesem Bauvorhaben realisiert und eine Inbetriebnahme des zweiten Gleises sowie eine Taktverdichtung sind geplant, eine Fertigstellung wurde bereits mehrmals verschoben. Der Ausbau dieser Bahnstrecke bewirkt nicht nur eine stärkere

Vernetzung der beiden Metropolen, sondern auch eine Belebung des ländlichen Raumes. Zudem profitiert der Industriestandort Schwedt/Oder von einer besseren Verkehrsanbindung und die Verlagerung des Personen- und Güterverkehrs wird ermöglicht. Aus diesen Gründen ist es erforderlich, dass der Zeitplan zu diesem Bauvorhaben eingehalten wird.

2 Wiederinbetriebnahme der Wriezener Bahn (Werneuchen-Wriezen)

Die Wriezener Bahn wurde Ende der 90er Jahre aufgrund eines niedrigen Fahrgastaufkommens aufgegeben. Seitdem haben sich die Gegebenheiten gewandelt. In Berlin und dem Berliner Umland ist die Verfügbarkeit von Wohnraum und Gewerbeflächen kontinuierlich gesunken, sodass das Angebot erheblich eingeschränkt ist. Diese Entwicklung wirkt sich ebenfalls auf Regionen aus, die nicht unmittelbar an Berlin angrenzen. Daher weist die Wiederinbetriebnahme dieser Bahnstrecke das Potenzial auf, die Attraktivität der ländlichen Region für die städtische Bevölkerung zu verstärken und gleichzeitig bedeutende Verkehrsachsen wie die B158 Ortsdurchfahrt von Ahrensfelde signifikant zu entlasten. Hinzu kommt, dass die Wriezener Bahn nicht entwidmet wurde, der Gleiskörper wurde nicht überbaut und die Region spricht sich für eine Reaktivierung aus. Daher ist es nun die Aufgabe der Politik, Planungen zu dieser Bahnstrecke anzustreben und das Bauvorhaben zu verwirklichen.



3 Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der Ostbahn (Berlin Ostkreuz–Kostrzyn)



Die Ostbahn, die nicht nur für deutsche und polnische Pendler attraktiv ist, kann ihr Potenzial durch die fehlende Zweigleisigkeit und Elektrifizierung nicht vollständig ausnutzen.

Die Interessengemeinschaft Ostbahn (IGOB) stellt ein breites Bündnis dar, welches sich unterstützend dem Ausbau der Strecke widmet. Als Strecke der Deutschen Bahn hat die Ostbahn eine wichtige Bedeutung für den Personen- und Güterfernverkehr (u. a. RailBaltica) und daher ist die Politik zum Handeln aufgefordert. Des Weiteren stellt die Ostbahn eine wichtige Entlastungsstrecke für die Verbindung zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) dar, die schon beinahe vollständig ausgelastet ist

und durch den aufkommenden Güter- und Personenverkehr von Tesla noch geringere Kapazitäten für den grenzüberschreitenden Güterverkehr aufweist. Die Bedeutsamkeit der Ostbahn ist somit gegeben, sodass die Planungen zum Ausbau der Strecke unmittelbar aufgenommen werden sollten. Dadurch können Nadelöhre (u. a. durch partielle Begegnungsstellen) schnellstmöglich korrigiert werden.



4 Wiederinbetriebnahme der Strecke Bad Saarow–Pieskow nach Beeskow

Ende der 90er Jahre wurde das ostdeutsche Bahnnetz aufgelöst, welches als das dichteste Bahnnetz der Welt bekannt war, und damit wurde auch die Bahnstrecke zwischen Bad Saarow und Beeskow aufgegeben. Durch den späteren Abbau des Gleiskörpers und der Entwidmung der Strecke wird die Reaktivierung deutlich erschwert. Die Ansiedlung von Tesla in Grünheide und die dazugehörigen benötigten Kapazitäten rückt diese Bahnstrecke immer wieder in den Fokus der Öffentlichkeit, um eine Entlastung erzielen zu können. Die Erweiterung der Strecke nach Bad Saarow-Pieskow ist eine vielversprechende Entwicklung, die einen Beitrag zur Verkehrswende leistet. Sollte Letzteres weiter angestrebt werden, gehört die Reaktivierung dieser Bahnstrecke zu den Voraussetzungen, um eine gelungene Verkehrswende auch in der Region zu erzielen.



5 Beseitigung Engstellen zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) + Neubau Bahnhof Fangschleuse

Die Bedeutung der Bahnstrecke zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) ist immens und an 80 Güterzügen messbar, die die Strecke täglich nutzen. Zudem ist dies die wichtigste Regionalexpressverbindung (RE1) des Landes Brandenburg und hat daher auch einen hohen Stellenwert im internationalen Fernverkehr. Dabei weist die Strecke Richtung Mittel-/Osteuropa noch erhebliches Potenzial auf. Die Fernverbindungen im Personenverkehr Richtung Polen sind merklich optimierbar hinsichtlich der Taktung und der Auswahl an Bahnstrecken. Der Güterverkehr hat ebenfalls ein deutlich höheres Potenzial bei der Betrachtung der täglichen 21.000 Lastkraftwagen, die bis 2030 auf der parallel verlaufenden Autobahn 12 erwartet werden. Denn diese Strecke stellt einen Teilabschnitt der "rollenden Seidenstraße" von Asien nach Europa dar. Daher ist es wichtig, die Engstellen auf dieser Strecke zu beseitigen. Diese befinden sich in Frankfurt (Oder) am Personen- sowie am Grenzbahnhof. Zudem ist es empfehlenswert, weitere (lange) Überholstrecken zu errichten, sodass die Möglichkeit des Überholens von Güterzügen besteht. Der Neubau des Bahnhofes Fangschleuse ist ein wichtiger Bestandteil für den Wirtschaftsstandort und die Region.



6 Verlängerung RB 36 von Frankfurt (Oder) nach Königs Wusterhausen bis nach Berlin-Mitte

Die RB 36 von Frankfurt (Oder) über Beeskow und Storkow Richtung Königs Wusterhausen ist eine bedeutende Bahnstrecke für Pendler. Idealerweise müsste diese Strecke bis Berlin-Mitte erweitert werden, auch

wenn der Bahnhof Königs Wusterhausen ein Nadelöhr darstellt. Denn Regionalstrecken sind dann besonders attraktiv und werden stärker genutzt, wenn die ländlichen Räume umsteigefrei mit den urbanen Zentren verbunden sind, hierzu trägt die Durchbindung der RB36 nach Berlin bei.



7 U-Bahn-Verlängerung Hönow nach Altlandsberg (U5)



Das Verkehrsaufkommen in der Berliner Umgebung ist immens und die öffentlichen Verkehrsmittel sollten daher weiter ausgebaut werden. Die Stadt Altlandsberg plädiert für eine Anbindung der Berliner U-Bahnlinie 5 bis in ihr Stadtgebiet. Anhand solcher Ideen wird die Verkehrswende schrittweise realisierbar und umsetzbar. Das Vorhaben hilft gleichermaßen, Berlin von PKW-Verkehr zu entlasten und Arbeitskräfte und Touristen umweltfreundlich in das östliche Berliner Umland zu befördern.

8 Neubau der Schleuse Fürstenwalde

Die Schleuse in Fürstenwalde ist das älteste Bauwerk dieser Art in der Region und stellt gleichzeitig ein Nadelöhr auf der Spree-Oder-Wasserstraße dar. Daher ist es sehr wichtig, dass die Schleuse unverzüglich neu gebaut wird. Die begonnene Planung muss zügig umgesetzt werden und die Politik muss die Finanzierung des Neubaus sicherstellen. Das Potenzial der Oder-Spree-Wasserstraße rechtfertigt ein solches Projekt, da dadurch die Bundesautobahn 12 entlastet wird. Sollte die Schleuse nicht erneuert werden, sind die bereits getätigten Investitionen in die Schleusen Werns-

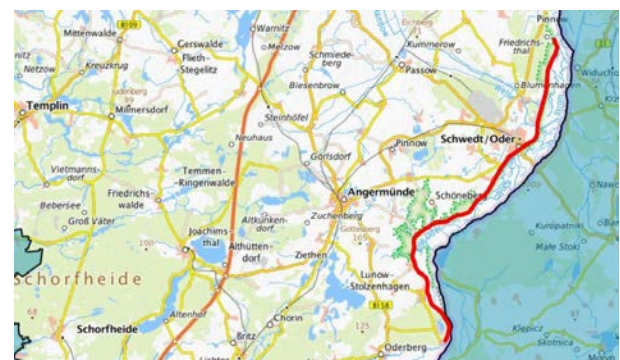
dorf und Kersdorf nicht effizient genutzt worden. Sollte ein Schaden an der Schleuse Fürstenwalde auftreten, ist die Spree-Oder-Wasserstraße nicht mehr nutzbar. Zudem ist dadurch nicht nur der Güterverkehr gestört, sondern auch der Wassertourismus, da die Schleuse auch von Sportbooten genutzt wird.



9 Schwedt

Die Region Schwedt ist seit dem Bestehen der PCK ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt. Es gibt eine Reihe von Projekten die nötig sind, um den Wirtschaftsstandort Schwedt für den Transformationsprozess fit zu machen. Den vollständigen Ausbau der B 198 auf 2+1 Spuren von der A 11 bis zur B 2 gilt es fertigzustellen, eine Weiterführung von Angermünde bis zum Pinnower Kreis ist in die Planung mit aufzunehmen. Schwedt würde außerdem sehr von einer Fertigstellung der Oder-Lausitz-Trasse profitieren.

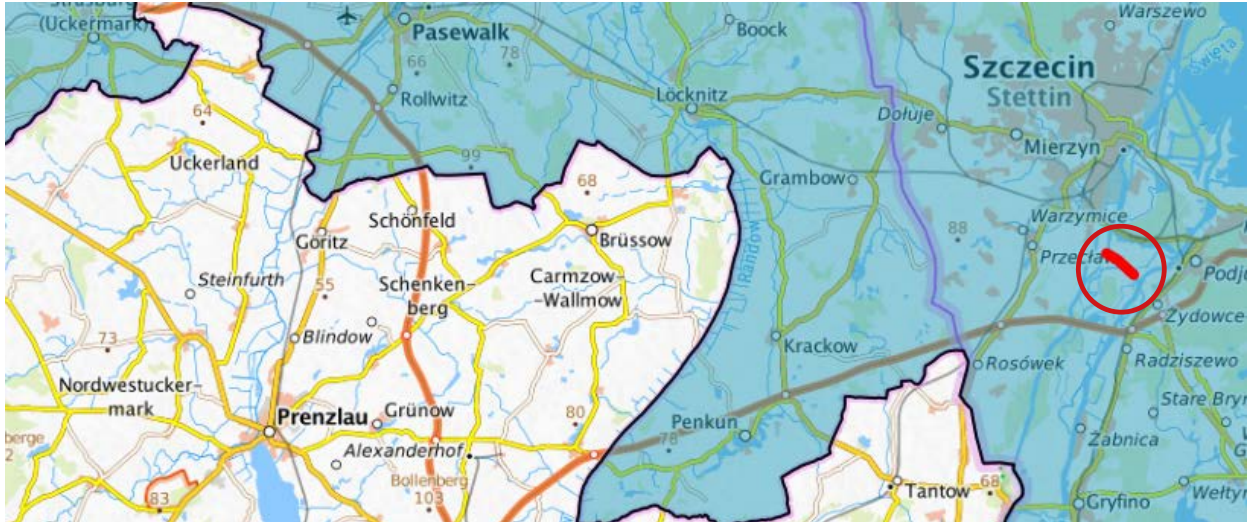
Aber auch die Nutzung der immer noch frei gehaltenen Trasse (im Nationalpark) nach Polen würde Schwedt deutlich besser an das Verkehrsnetz anbinden. Es gibt in der Region die Idee eine kombinierte Straßen- und Schienenstrecke nach Polen



zu führen. Schwedt würde sehr profitieren, könnte endlich der (Schwerlast)Verkehr im Grenzverkehr aus der Innenstadt verschwinden. Gleichzeitig ermöglicht die direkte Schienenverbindung nach Polen eine hervorragende Anbindung an die Metropolregion Stettin.

Und auch die Binnenschifffahrt gilt es im Blick zu behalten. Die Hohensaaten-Friedrichsthaler-Wasserstraße ist Teil des Wasserweges zwischen Berlin und der Ostsee. Sie muss unbedingt weiter instandgehalten werden.

10 Ausbau Havel-Oder Wasserstraße und Instandhaltung Klützer Querfahrt



Schon jetzt sind deutliche Impulse durch das neue Schiffshebewerk auf dem Wasserweg der Havel-Oder-Wasserstraße (HOW) zu verzeichnen. Der begonnene Ausbau der HOW muss zügig beendet werden. Der Bedarf auf der Wasserstraße Berlin-Stettin wird in den nächsten Jahren deutlich zunehmen.

Hier gehört auch die stetige Instandhaltung der Klützer Querfahrt unbedingt zu den erforderlichen Maßnahmen. Die bereits erfolgte Ausbaggerung ist zu begrüßen.

11 Instandhaltung/Ausbau Schleusen für den Wassertourismus

Der Wassertourismus erlebt einen Aufschwung in Brandenburg und ist fest mit den Wasserrevieren in Berlin und Mecklenburg-Vorpommern verbunden. Zudem steigt die Zahl der Touristen, die ihren Urlaub auf dem Wasser verbringen wollen. Jedoch wird die Attraktivität in Brandenburg durch eingeschränkte Öffnungszeiten an den Schleusen gehemmt. Daher ist politischer Handlungsbedarf notwendig, um die Öffnungszeiten der Schleusen den touristischen Anforderungen anzugleichen, sodass der Tourismus weiter ausgebaut werden kann. Der massive Investitionsstau an den Schleusen birgt die Gefahr plötzlicher und langanhaltender Sperren ganzer Wassersportreviere (u. a. Kannenburg, Zaaren), dies muss durch kontinuierliche Instandhaltung bzw. Ausbau der Schleusen verhindert werden.



12 Fahrbahnerweiterung der Bundesautobahn A11

Alle Verkehrsverbindungen Richtung Polen haben in den letzten Jahren deutlich an Bedeutung gewonnen, hierzu gehört auch die Bundesautobahn 11, die vom Berliner Ring zur A20 und nach Stettin in Polen führt. Über eine Million mautpflichtige Lastkraftwagen haben den Grenzübergang der Bundesautobahn 11 nach Stettin genutzt und jährlich gibt es weitere Zuwächse. Jedoch verfügt diese Autobahn nicht über einen durchgehenden Standstreifen, der die Sicherheit des Verkehrs erhöhen würde. Zusätzlich sollten weitere Maßnahmen zur Kapazitätserhöhung geschaffen werden, denn die prognostizierten Verkehrszahlen sehen Steigerungen insbesondere im Transitverkehr. Die A11 wird intensiv für Reisen an die Ostsee genutzt und ist als Verkehrsader für die Uckermark und den Barnim von großer Bedeutung.



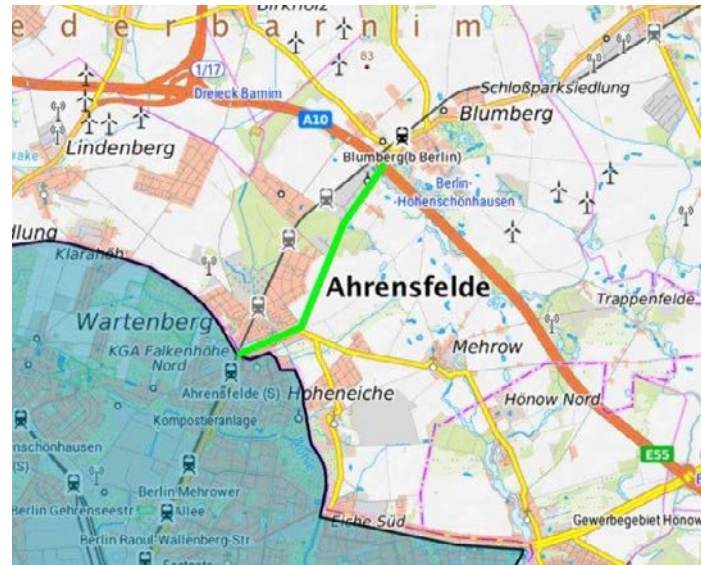
13 6-spuriger Ausbau der Bundesautobahn A12

Die Bundesautobahn 12 ist durch die Nutzung von 3,9 Millionen Lastkraftwagen frequentierter als jede andere Autobahn in Deutschland. Hierzu trägt vor allem der Schwerlastverkehr überproportional bei. Durch die hohe Staubildung ist die A12 ein Unfallschwerpunkt und stellt eine enorme Verkehrsbelastung für die Region dar. Die A12 ist im Bundesverkehrswegeplan für einen 6-streifigen Ausbau vorgesehen. Die dazugehörigen Planungen sind bisher nicht begonnen worden und ein Termin für den Ausbau ist noch nicht festgelegt. Daher wird ein umgehender Start für die Planungen zur Umsetzung des Bauvorhabens befürwortet, sodass der Baubeginn von der Oder hin nach Berlin schnellstmöglich anvisiert werden kann.



14 Neubau der B158 Ortsumfahrung Ahrensfelde

Ahrensfelde findet seit Jahren Erwähnung in den täglichen Verkehrsmeldungen. Bereits seit Jahrzehnten steht daher eine Entlastungsstraße zum Diskurs. Brandenburg, Berlin und der Bund haben sich auf einen Plan verständigt, der eine Art Tunnellösung/Deckelung vorsieht, da die Siedlungsdichte eine Umgehungsstraße deutlich erschwert. Kritik des Bundesrechnungshofes führte jedoch dazu, dass diese Idee aufgegeben wurde. Allerdings stellt die Deckelung weiterhin die favorisierte Lösung aus Sicht der IHK dar, da die Trennungswirkung innerhalb von Ahrensfelde nur durch dieses Vorhaben reduziert werden kann. Aktuell wird das Projekt erneut geprüft und verzögert das Bauvorhaben beträchtlich. Währenddessen sind die Belastungen nach wie vor existent und führen zu zusätzlichen Kosten bei den Unternehmen. Die Ortsumfahrung Ahrensfelde ist im Bundesverkehrswegeplan als vordringlicher Bedarf gekennzeichnet, sodass Lösungen möglichst schnell erarbeitet werden können.



15 Realisierung der Oder-Lausitz-Trasse

Die ersten Ideen und Vorhaben zur Oder-Lausitz-Trasse sind bereits 1989 nach der politischen Wende entstanden. Jedoch ist die Umsetzung noch nicht vollständig realisiert worden, da bisher nur Teilabschnitte verwirklicht wurden. Zudem ist es nicht ersichtlich, wann das Bauvorhaben fertiggestellt werden soll.

Mit den aktuellen Gegebenheiten und der stetig steigenden Verkehrsbelastung wäre es vorteilhaft, über eine derart leistungsfähige Verbindung in Ostbrandenburg zu verfügen. Denn dieses Bauvorhaben wäre für die Lausitz eine wichtige Erweiterung ihrer Anbindung, da der Verlauf der Oder-Lausitz-Trasse vom Kreuz Uckermark bis zur Autobahn 13 im Süden führt. Außerdem verbessert sich durch dieses Vorhaben die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes auch abseits der Autobahnen.



16 Neubau der B167 Ortsumfahrung Eberswalde



Das Verkehrsaufkommen ist in Eberswalde und besonders im Ortsteil Finowfurt von Herausforderungen geprägt. Der Bau einer Umgehungsstraße würde zu einer erheblichen Entlastung und Verbesserung der Verkehrslage führen. Nachdem das Linienbestimmungsverfahren durch die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- u.-bau GmbH abgeschlossen ist, wird zurzeit die Entwurfsplanung bearbeitet. Der Fokus bei der Planung liegt insbesondere auf dem Schallschutz sowie der möglichst zu vermeidenden Zerschneidung von land- und forstwirtschaftlichen Flächen.

17 Fertigstellung der Ortsumfahrung B112 Eisenhüttenstadt und Neuzelle

Der Bau der Ortsumfahrung Eisenhüttenstadt-Neuzelle wird von den ansässigen Bürgern unterstützt. Diese Ortsumfahrung ist ebenfalls ein Teil der Oder-Lausitz-Trasse und würde einen weiteren Teilabschnitt fertigstellen. Die Planungen der Strecke sind bereits begonnen worden und es besteht zudem eine favorisierte Streckenführung. Um das Bauvorhaben schließlich realisieren zu können, müssen die Planungen weiter vorangetrieben und das Baurecht geschaffen werden. Der Bau der Ortsumfahrungen entlastet erheblich die Ortslage von Neuzelle und stärkt damit das touristische Potenzial des Ortes.



18 Neubau der B1 zwischen Berlin und Kostrzyn

Die Bundesstraße 1 hat im Laufe der Geschichte schon mehrmals ihren Namen gewechselt, aber die Zahl 1 blieb immer erhalten. Die Prognosen für die B1 signalisieren, dass der Verkehr deutlich zunehmen wird. Die Fertigstellung der neuen Brücke über die Oder nach Polen ist hierbei ein zentraler Baustein. Die Brücke wird durch einen Auftrag der polnischen Behörden neu gebaut und soll vor 2030 fertiggestellt werden. Durch den Neubau wird sich der Verkehr auf der B1 und auf der A12 bei Stau verändern. Denn der Neubau der Brücke wird keine Tonnage-Beschränkung aufweisen und dadurch ist es möglich, dass Lastkraftwagen mit 40 Tonnen die Brücke nutzen können. Die Belastungen in den Ortslagen entlang der B1 werden deutlich zunehmen, sodass der Bau von Umgehungsstraßen angegangen werden muss. Zusätzlich kann der Neubau von Teilabschnitten mit 2 Spuren in beiden Richtungen zu einer Entlastung beitragen.



19 Vollständiger Ausbau der B158 Ortsumfahrung Bad Freienwalde

Die Planung der Ortsumgehung von Bad Freienwalde befindet sich in den letzten Zügen. Für die Innenstadt von Bad Freienwalde implementiert die Ortsumgehung eine Befreiung vom Durchgangsverkehr und damit eine hohe Entlastung, da dieser meist das Ziel Hohenwutzen oder Polen anvisiert. Damit bietet der Neubau der Ortsumfahrung eine Möglichkeit zur Neuorientierung der Verkehrssituation in Bad Freienwalde.



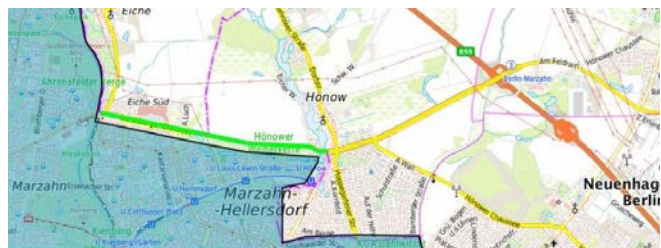
20 Neubau der Ortsumfahrung Neu-Zittau und Erkner

Die Orte Neu Zittau und Erkner sind klassische Nadelöhere, einerseits idyllisch umgeben von Seen und schöner Landschaft, andererseits durch ein starkes Verkehrsaufkommen bestimmt. Besonders durch Pendler, die von und nach Berlin reisen oder den östlichen Berliner Ring nutzen, wird das starke Verkehrsaufkommen verursacht. Zudem steigt die Einwohnerzahl in Erkner kontinuierlich und die Ansiedlung von Tesla wirkt sich auf den Verkehrsfluss aus, sodass eine Ortsumfahrung notwendig ist.



21 Lückenschluss L33 Hönow und Stadtgrenze Berlin

Die Landesstraße 33 stellt eine weitere Engstelle im Straßenverkehr von Brandenburg nach Berlin dar. Diese Straßenverbindung ist ein gutes Beispiel für die optimierbare Zusammenarbeit beider Bundesländer. Jedoch haben Planungen zum 4-streifigen Ausbau begonnen, die fokussiert werden sollten, sodass sich der Verkehr an diesem Nadelöhr deutlich entspannen kann. Ursprünglich war vorgesehen, dass dieser Straßenabschnitt vor der internationalen Gartenbauausstellung (IGA) fertiggestellt wird, die 2017 in Marzahn/Hellersdorf stattfand.



22 Sanierung der L332 Ortsdurchfahrt Sachsendorf

Die Landesstraße 332 verläuft durch den Landkreis Märkisch-Oderland, zwischen Dolgelin und Rathstock und durch den Ort Sachsendorf. Die Straße ist im derzeitigen Zustand schwer befahrbar, obwohl sie für die Bewohner von Sachsendorf die einzige überörtliche Straßenverbindung darstellt. In demselben Zustand befinden sich viele andere Straßen im ländlichen Raum, welche aber alle für die Anwohner vor Ort eine große Bedeutung aufweisen. Daher besteht bei dieser Landesstraße Handlungsbedarf des Landes Brandenburg, da die Anwohner im ländlichen Raum auf das Auto angewiesen und Alternativen kaum vorhanden sind.



23 Sanierung der Fahrbahn Vogelsdorf bis L303 (Kreisel)

Die Landesstraße 30 befindet sich im Berliner Umland. Sie ist durch eine starke Frequentierung charakterisiert, die aus der dichten Besiedlung der Umgebung resultiert. Trotzdem befinden sich Teilabschnitte dieser Landstraße in schlechtem Zustand. Daher ist kein störungsfreier Begegnungsverkehr von LKW und Bus möglich. Des Weiteren wird diese Straße von vielen Schülern per Fahrrad genutzt. Jedoch besteht durch den fehlenden Radweg und den desolaten Straßenzustand ein hohes Unfallrisiko. Daher besteht hier Handlungsbedarf durch das Land Brandenburg, um diese stark befahrene Straße zu sanieren. Dieses Vorhaben steht exemplarisch für viele Landesstraßen in einem schlechten Zustand.



24 GPS-Anflugverfahren Neuhardenberg



Der Flugplatz in Neuhardenberg verfügt über eine Landebahn von 2.400 m x 50 m, die in Brandenburg einzigartig ist – mit Ausnahme des BER. Diese Landebahn kann rund um die Uhr angeflogen werden. Darüber hinaus liegt der Flugplatz im ländlichen Raum und ist daher bereits heute als wirtschaftsfördernd anzusehen.

Zusätzlich verfügt der Standort über große Flächenpotenziale und hat bereits eine Reihe von Ansiedlungsanfragen erhalten. Das Ziel ist, hochwertige Arbeitsplätze für die Flugzeugwartung zu schaffen. Dabei könnte der Airport Neuhardenberg im Bereich der Geschäftsflieger dieses Vorhaben für die Region weiter antreiben. Die Erreichbarkeit bei schlechtem Wetter wird durch das Instrumentenanflugverfahren sichergestellt, welches jedoch aufgrund ausstehender Genehmigungsverfahren noch nicht umgesetzt werden konnte. Bei erfolgreicher Genehmigung ist es zudem möglich, den Flugplatz in Neuhardenberg als Ausweichflugplatz für Havarien und Notfälle am BER zu nutzen.



25 Ausbau Glasfaser Ostbrandenburg

Die zunehmende Digitalisierung der Wirtschaft, Landwirtschaft und Verwaltung kann lediglich realisiert werden, wenn die Breitbandinfrastrukturen flächendeckend verfügbar sind. Die Städte der Umgebung Berlins haben durch die Bevölkerungsdichte den Vorteil, dass die Versorgung von vielen Menschen mit weniger Aufwand als im ländlichen Raum betrieben werden kann. Jedoch leben auch im ländlichen Raum viele Menschen und es sind viele regionale Unternehmen ansässig, die ebenfalls auf eine ideale Netzwerkverfügbarkeit angewiesen sind. Zukünftige Geschäftsmodelle wie

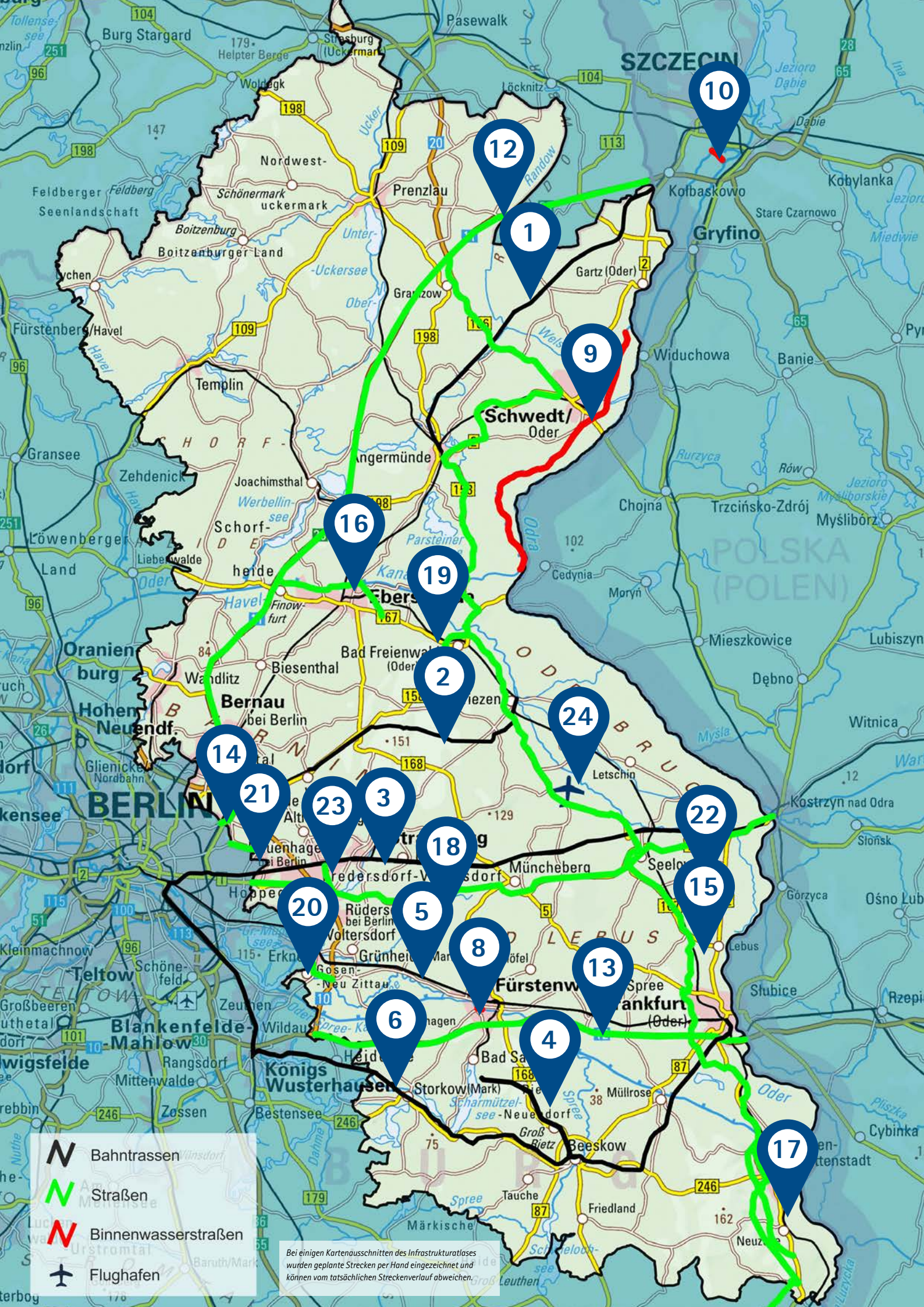
das autonome Fahren, die autonome Binnenschifffahrt oder der Bereich von Robotikanwendungen setzen eine sehr gute Datenverfügbarkeit voraus. Eine moderne und zukunftssichere Glasfaserinfrastruktur ist eine Notwendigkeit, damit der ländliche Raum und seine Entwicklung nicht nachteilig beeinflusst wird. Nicht nur Festnetzanschlüsse, sondern auch steigende Bedarfe im Hinblick auf öffentliche WLAN-Standorte oder der notwendige Ausbau eines 5G-Netzes sichern die Zukunftsfähigkeit des ländlichen Raumes.



Die vorgestellten Infrastrukturvorhaben machen deutlich, dass in den letzten 30 Jahren viele bedeutende Projekte nicht verwirklicht wurden. Dies liegt nicht nur an den zeitaufwendigen Plan- und Genehmigungsverfahren, sondern auch an der zu geringen Aufmerksamkeit an unserer Region durch die Verkehrsministerien in Land und Bund. Erschwerend kommt hinzu, dass insbesondere die Verkehrsvorhaben an der Berliner Landesgrenze oftmals in der Hauptstadt auf geringes Interesse gestoßen sind. Dies hat sich durch die Ansiedlung von TESLA und der guten Entwicklung des BER sowie des Flughafenumfeldes grundsätzlich geändert. Jedoch richtet sich die Aufmerksamkeit derzeit fast ausschließlich auf die Entschärfung der zusätzlich entstandenen Engpässe und Nadelöhre. Daher werden andere wichtige Infrastrukturvorhaben noch nicht beschlossen und zeitnah vorangebracht. Insbesondere die Qualität der Landesstraßen ist in der Fläche oftmals katastrophal. Das Land Brandenburg kommt hier weder ausreichend der Pflicht zur Instandhaltung, geschweige denn zur Sanierung von Landesstraßen nach. Nicht einmal das Konzept der Abstufung von Landesstraßen (zu Kreis- oder Kommunalstraßen) nach durchgeführter Sanierung wird derzeit umgesetzt. Doch insbesondere im ländlichen Raum werden die Landesstraßen immer eine wichtige Funktion in der Verbindung von Städten und Dörfern einnehmen. Ein entsprechender Plan für die Qualitätsverbesserung der Landesstraßen ist daher längst überfällig.

Im Rahmen des Erhalts und der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur gilt ein besonderes Augenmerk dem Zustand der Brückenbauwerke. Entstehen hier Beschränkungen oder Sperrungen hat dies in der Regel weitreichende Folgen für die Region und den Individual- und Wirtschaftsverkehr.

Es ist ein gemeinsames Engagement der Region erforderlich, um gegenüber den verantwortlichen Ministerien in Potsdam und Berlin die umfassendere Verbesserung der Infrastruktur zu fordern. Andernfalls verliert die Region an Attraktivität, Lebensqualität und Wohlstand. Zudem müssen sich die Unternehmerinnen und Unternehmer mit Themen auseinandersetzen wie der zukünftigen Wettbewerbsfähigkeit oder inwieweit sie ausreichend Personal im Flächenland Brandenburg finden können. Für eine gute Zukunft Ostbrandenburgs braucht es eine attraktive und leistungsfähige Infrastrukturausstattung bis in die "letzte Milchkanne".



 Bahntrassen

 Straßen

 Binnenwasserstraßen

 Flughafen

Bei einigen Kartenausschnitten des Infrastrukturatlases wurden geplante Strecken per Hand eingezeichnet und können vom tatsächlichen Streckenverlauf abweichen.

IMPRESSUM:

Herausgeber:

© Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg

Puschkinstraße 12 b

15236 Frankfurt (Oder)

Tel.: 0335 5621-0

E-Mail: info@ihk-ostbrandenburg.de

Redaktion:

Guido Noack

Tel.: 0335 5621-1329

noack@ihk-ostbrandenburg.de

Sonja Sucic

Robert Radzimanowski

radzimanowski@ihk-ostbrandenburg.de

Layout und Satz:

Jana Gerlach

Fotos/Grafiken:

IHK Ostbrandenburg

Stand: Mai 2025

ihk-obb.de/atlas

www.ihk.de/ostbrandenburg



Es wird darauf hingewiesen, dass alle Teile dieser Broschüre urheberrechtlich geschützt sind und eine Weitergabe bzw. auszugsweises Kopieren nur mit Genehmigung der Industrie- und Handelskammer Ostbrandenburg erfolgen darf.