

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann,
Dr. Lothar Bisky, Diana Golze, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/10222 –**

Stellenwert der Bundesautobahn 12 bei der weiteren Entwicklung des Güter- und Personenverkehrs

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens Ende 2007 fielen auch an den Grenzübergängen zwischen der Volksrepublik Polen und der Bundesrepublik Deutschland die Zollkontrollen für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr weg. Damit verband sich auch die Hoffnung, dass sich die enormen Verkehrsprobleme auf der Bundesautobahn (BAB) 12 (Dreieck Spreeau–Grenzübergang Frankfurt/Oder) deutlich entschärfen würden. Dies ist offenbar nicht eingetreten. Vertreter der örtlichen Wirtschaft wie das Solarunternehmen Conergy und die Klosterbrauerei Neuzelle beklagen, dass insbesondere angesichts der Baustellen auf der BAB 12 eine Einhaltung von Termingeschäften durch Logistikfirmen nahezu unmöglich sei (vgl. Märkische Oderzeitung, Ausgabe vom 2. September 2008). Seit Mitte Februar 2008 laufen auf der BAB 12 Arbeiten zum grundhaften Ausbau auf dem Abschnitt Storkow–Fürstenwalde (West). In diesem Jahr ist in der Zeit von Februar bis Dezember 2008 der Ausbau der Richtungsfahrbahn in Richtung Polen vorgesehen, d. h. auf dem rund 6 km langen Teilstück wird der gesamte Verkehr (in beide Richtungen) über je eine Spur auf der Gegenfahrbahn (Richtung Berlin) abgewickelt. Von März bis November 2009 soll die Gegenfahrbahn (Richtung Berlin) neu gebaut werden. Dann sollen auf der schon ausgebauten Fahrbahn je zwei Richtungsfahrestreifen eingerichtet werden. In den Jahren 2010 bis 2012 sollen noch Ausbauarbeiten bei Briesen und zwischen Storkow und dem Autobahndreieck Spreeau erfolgen. Für die gesamte Bauzeit und darüber hinaus ist mit erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere des Güterverkehrs auf dieser wichtigen Ost-West-Magistrale zu erwarten.

1. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Entwicklung der Verkehrsströme in Richtung Polen, insbesondere des Güterverkehrs auf der BAB 12, seit dem Inkrafttreten des Schengener Abkommens und dem Wegfall der Grenzkontrollen für Lkw in dieser Region vor?

2. Wie setzt sich nach den vorliegenden Erhebungen der Verkehr auf der BAB 12 zusammen (Anteile von Lkw und Pkw, von Container-, Schüttgut und anderen Transportgütern sowie von örtlichem und überregionalem Verkehr)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auswertbare Daten liegen für die Dauerzählstelle Fürstenwalde (2005, 2006 und 1. Quartal 2008) und für die Dauerzählstelle Güldendorf nahe der Bundesgrenze zu Polen (2005 bis 2007) vor. Die Werte für das 1. Quartal 2008 sind als vorläufig zu betrachten, da die Daten für 2008 noch nicht abschließend geprüft sind. Die Ganzjahresergebnisse für 2008 können von den vorliegenden Ergebnissen für das 1. Quartal 2008 abweichen.

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (Kfz/24 h, gerundet)

Dauerzählstelle	Richtung	Gruppe	2005	2006	2007	2008, 1. Quartal
Fürstenwalde	Bundesgrenze	alle Kfz	16 600	17 000	keine auswertbaren Daten	16 900
		SV	4 350	4 750		5 400
	Berlin	alle Kfz	15 600	15 900		16 300
		SV	4 100	4 400		5 200
Güldendorf	Bundesgrenze	alle Kfz	8 900	8 900	9 400	keine auswertbaren Daten
		SV	3 450	3 600	3 700	
	Berlin	alle Kfz	7 600	7 600	8 100	
		SV	3 300	3 450	3 750	

SV: Schwerverkehr (Busse sowie Lkw ohne und mit Anhänger einschl. Sattelzüge mit zulässigem Gesamtgewicht über 3,5 t), die Güterverkehrsstärke kann aus den Daten der Dauerzählstellen nicht ermittelt werden.

Erhebungen über die Beladung und die Fahrziele liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Wie bewertet die Bundesregierung die wirtschaftlichen Folgen durch das lang anhaltende Baugeschehen auf der BAB 12, besonders hinsichtlich der in überregionalen Märkten tätigen Unternehmen in der Region Ostbrandenburg?

Über wirtschaftliche Folgen des Baugeschehens liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Bauarbeiten an Bundesfernstraßen, insbesondere an Bundesautobahnen, sind für die flüssige und sichere Durchführung von Transporten unerlässlich. Während der Bauphase lassen sich – zeitlich befristet – Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses nicht immer vermeiden.

Nach Beendigung der Bauarbeiten profitieren letztlich alle Verkehrsteilnehmer, also auch die verladende Wirtschaft, von diesen Maßnahmen. Dies gilt auch für die BAB 12.

4. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung zu einer deutlichen Beschleunigung der Bauarbeiten auf der BAB 12, und wie bewertet sie in dem Zusammenhang die Forderung der Brandenburger Landesregierung, die Bauarbeiten an der BAB 12 müssten „in drei Schichten an sieben Tagen erfolgen“ (vgl. Märkische Oderzeitung, Ausgabe vom 2. September 2008)?

Die Möglichkeit einer nachträglichen Beschleunigung des grundhaften Ausbaus mit gleichzeitigem Anbau des bisher fehlenden Seitenstreifens für die Rich-

tungsfahrbahn nach Polen zwischen den Anschlussstellen Storkow und Fürstenwalde-West wurde intensiv geprüft. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass wegen der erheblichen Mehrkosten, der geringen Bauzeitverkürzung (ca. sechs Wochen) und der – in Relation zu anderen Bundesautobahnen – geringen Verkehrsbelastung die erwogene Beschleunigung nicht vertretbar ist. Bei dem im vorgenannten Presseartikel gezogenen Vergleich mit dem beschleunigten Ausbau des Autobahndreiecks Nuthetal wird verkannt, dass dort die Verkehrsbelastung – und damit die Zahl der täglich betroffenen Verkehrsteilnehmer – dreimal so hoch ist und eine Bauzeitverkürzung von voraussichtlich sechs Monaten erreicht wird.

Die im vorgenannten Presseartikel dem Wirtschaftsminister des Landes Brandenburg zugeschriebene Forderung bezieht sich ausdrücklich auf den 2009 anstehenden zweiten Bauabschnitt, in dem die Gegenfahrbahn grundhaft erneuert und mit einem Seitenstreifen ausgestattet wird. Während dieser Baumaßnahme können auf der jetzt in Bau befindlichen Fahrbahn je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung eingerichtet werden, so dass eine höhere Leistungsfähigkeit der Baustellenverkehrsführung gegeben sein wird.

5. Welche Maßnahmen innerhalb des Pakets A 4 „Stauvermeidung durch Optimierung des Baustellenmanagements“ des im Juli 2008 beschlossenen Masterplan Güterverkehr und Logistik hält die Bundesregierung für geeignet und umsetzbar, um die Auswirkungen des Baugeschehens auf der BAB 12 zu minimieren?

Ein Umsetzungskonzept wird in Zusammenarbeit mit den Bundesländern aufgestellt.

6. Wie steht die Bundesregierung zum Vorschlag, die BAB 12 schnell und wirksam durch die Schaffung einer „Rollenden Landstraße“ bzw. Containerverkehr auf der Bahn zwischen dem Güterverkehrszentrum Großbeeren und Frankfurt/Oder bzw. im grenzüberschreitenden Verkehr nach Poznan zu entlasten?

Die Bundesregierung misst der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Verkehrsträger Wasserstraße und Schiene eine große Bedeutung zu. Sie fördert den Kombinierten Verkehr sowohl durch besondere Rahmenbedingungen, wie z. B. höheres Lkw-Gesamtgewicht von 44 t beim Vor- und Nachlauf auf der Straße, Ausnahmen von Fahrverboten, Steuerbefreiung oder -erstattung, als auch finanziell durch Baukostenzuschüsse für den Aus- und Neubau leistungsfähiger Umschlagterminals (Schiene/Straße bzw. Wasserstraße/Schiene/Straße). Dabei präferiert die Bundesregierung den unbegleiteten Kombinierten Verkehr mit Containern, Wechselbehältern und Sattelanhängern. Der begleitete Kombinierte Verkehr, bei dem ganze Lkw auf Eisenbahnwagons verladen werden und die Fahrer in einem Liegewagen mitfahren (Rollende Landstraße), wird nur auf Relationen durchgeführt, wo er wirtschaftlich betrieben werden kann. Hier spielen vor allem die hohen Kosten für Anschaffung, Betrieb und Unterhaltung der notwendigen Niederflurwagen und das ungünstige Verhältnis des Transportgutes zum Gesamtgewicht eine Rolle (so genannte hohe Totlast).

7. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Finanzierung der „Rollenden Landstraße“ im grenzüberschreitenden Verkehr?

Nach der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ist auch die Förderung von Anlagen zur Verladung auf die „Rollende Landstraße“ möglich. Parallel dazu besteht die Möglichkeit, dass Anlagen

durch die DB Netz AG – ebenfalls auf Antrag – gebaut werden. Diese können nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes gefördert werden.

8. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, dass eine „Rollende Landstraße“ auch die Unfallhäufigkeit auf der BAB 12 verringern kann?

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass weniger Verkehr auch zu weniger Unfällen führen kann. Ob und inwieweit die Einführung einer „Rollenden Landstraße“ auf dem konkreten Streckenabschnitt möglich ist und infolgedessen die Zahl der Unfälle reduziert werden kann, kann nicht beurteilt werden.

9. Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang den Bericht des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung über Möglichkeiten der Abwendung von Unfallgefahren auf der BAB 12 in Richtung Polen (30. Sitzung, Ausschuss für Infrastruktur und Raumordnung, in 4/472 vom 22. März 2007, Anlage 2)?

In dem von der Landesregierung vorgelegten Bericht werden Unfallrisiken im Zusammenhang mit den grenzbedingtem Rückstaus behandelt und das gemeinsam von Bund und Land umgesetzte Maßnahmenpaket beschrieben. Wegen der Entwicklung seit Wegfall der Personenkontrollen können einige dieser Maßnahmen entfallen.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 bis 8 verwiesen.

10. Welche Position vertritt die Bundesregierung bezüglich eines möglichen Ausbaus der BAB auf sechs Fahrstreifen vor dem Jahr 2015, und welche Alternativen, vor allem hinsichtlich der Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, zieht die Bundesregierung in Betracht?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen, Anlage nach § 1 Abs. 1 Satz 2 des Fernstraßenbaugesetzes, ist der sechsstreifige Ausbau der BAB 12 zwischen dem Autobahndreieck Spreeau und der Anschlussstelle Frankfurt (Oder)-West in der Dringlichkeitsstufe „Weiterer Bedarf“ enthalten. Daher besteht kein Planungsauftrag.

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 6 und 7 verwiesen.