

Bilanz und Erwartungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur in Brandenburg und Berlin



Industrie- und Handelskammern
in Berlin-Brandenburg

Berlin-Brandenburg auf dem Weg zu einem europäischen Verkehrsknoten

1. Hoher Rückstand war aufzuholen

Zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung im Oktober 1990 war die Verkehrsinfrastruktur in Berlin und Brandenburg durch erhebliche Defizite auf allen Verkehrsträgern gekennzeichnet, die für viele Jahre einen erheblichen Wettbewerbsnachteil für den Wirtschaftsstandort Berlin-Brandenburg bedeuteten.

2. Positive Bilanz der Ausbaumaßnahmen

Nach 20 Jahren Ausbaurbeiten beginnen nun die Vorteile, die moderne und leistungsfähige Verkehrswege bieten, die noch vorhandenen Defizite zu überwiegen. Von den Erneuerungs- und Ausbaumaßnahmen der vergangenen Jahre haben vor allem der Straßen- und Schienenverkehr, aber auch die Binnenschifffahrt profitiert.

- Die wichtigen Autobahnen nach Hannover und Leipzig und große Teile des Berliner Rings (A10) sind sechsspurig ausgebaut.
- Wichtige Eisenbahnstrecken wurden ausgebaut, die Reisezeiten mit der Bahn in vielen Verbindungen drastisch verkürzt. Drei Hochgeschwindigkeitsstrecken binden die Region in den schnellen innerdeutschen Eisenbahnverkehr ein. Im Jahre 2006 gingen in Berlin der neue zentrale Hauptbahnhof und die neue Nord-Süd-Verbindung in Betrieb. Damit verfügt die Region über den modernsten Eisenbahnknoten Europas.
- Die Fertigstellung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg („Willy Brandt“) in Schönefeld rückt in greifbare Nähe und wird der Entwicklung des Flugverkehrs in der Hauptstadtregion weiteren Zuwachs bescheren.

Damit präsentiert sich die europäische Metropolregion Berlin-Brandenburg als eine Verkehrsregion, die bezüglich der Zahl ihrer Verkehrsverbindungen als auch ihrer Qualität und Leistungsfähigkeit zu anderen europäischen Regionen aufgeschlossen hat. Die Region verfügt über ein Grundnetz mit neun Autobahnen, von denen sechs durch den Berliner Ring (A 10) verbunden sind, mit Eisenbahnstrecken, die in den neuen Knoten Berlin münden, und mit drei Bundeswasserstraßen, die in Berlin zusammenkommen. Diese infrastrukturelle Erschließung bietet eine gute Chance, die Region wieder zu einem europäischen Knoten des Personenverkehrs und der Güterlogistik zu machen.

Dieser sehr positiven Entwicklung stehen noch erhebliche Defizite gegenüber:

- Die Diskussion über umfangreiche Nachtflugbeschränkungen behindert die nachhaltige Entwicklung des internationalen Luftverkehrs am neuen Standort Berlin-Schönefeld und damit die internationale Wettbewerbsfähigkeit dieser Region.
- Bei einer ganzen Reihe von Eisenbahnstrecken, vor allen nach Norden, Osten und Süden, geht der Ausbau nicht oder nur ungenügend voran.

- Der Ausbau der Wasserstraßen liegt im Vergleich zu den erzielten Verbesserungen bei Schiene und Straße noch deutlich zurück. Die Anstrengungen zur Herstellung wettbewerbsfähiger Wasserstraßen dürfen angesichts der klimapolitischen Vorteile der Binnenschifffahrt nicht kurzfristigen Haushaltskonsolidierungen geopfert werden.
- Die Stadt-Umland-Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg müssen weiter verbessert und das Angebot des ÖPNV in diesem Raum verstärkt werden. Die Kooperation beider Länder bei der Infrastrukturentwicklung ist zu vertiefen und bei der Gemeinsamen Landesplanung zu institutionalisieren.

3. Das muss aus Sicht der Wirtschaft noch getan werden

a) Neuen Flughafen zügig realisieren und in Verkehrsnetze einbinden!

Die Fertigstellung des Flughafens Berlin-Brandenburg („Willy Brandt“) ist unverändert das Schlüsselprojekt für die wirtschaftliche Entwicklung der Region. Erst nach seiner Inbetriebnahme kann die Region Berlin-Brandenburg mit anderen Hauptstadtregionen mithalten. Die Bedeutung des Luftverkehrs für die Wirtschaft der Region, insbesondere für Berlin, ist in den letzten Jahren weiter angestiegen. Die hohen Zuwachszahlen zeigen, dass diese Region europa- und weltweit zunehmend gefragt ist. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der Ausbau einer Drehkreuzfunktion, wofür zwingend Flüge in den Randzeiten notwendig sind. Um die Chancen für weiteres wirtschaftliches Wachstum nicht zu vermindern, muss alles unternommen werden, damit der Flughafen Berlin-Brandenburg und seine Verkehrsverbindungen über Schiene und Straße zeitnah zum Eröffnungstermin (3. Juni 2012) verwirklicht sind. Der Ausbau der Dresdner Bahn in Berlin als prioritäre Trasse für den Airport-Express darf nicht weiter verzögert werden.

Für die Business Aviation, deren Bedeutung für den Wirtschaftsstandort weiter wächst, ist ein tragfähiges Konzept sowohl für den Flughafen Berlin-Brandenburg als auch u.a. für die Flugplätze in Schönhagen, Strausberg und Cottbus/Drewitz zu entwickeln, damit sie auch langfristig in den Flughafenbetrieb integriert werden kann.

b) Eisenbahn wettbewerbsfähig machen!

Im Bundesverkehrswegeplan enthaltene Strecken, bei denen der Ausbau nicht oder nur langsam vorankommt, müssen schnellstmöglich realisiert werden:

- Die dauerhafte Wiederherstellung des „normalen“ Betriebszustandes der Berliner S-Bahn
- Berlin – Oranienburg – Rostock (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h)
- Berlin – Eberswalde – Stralsund (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h)
- Berlin – Angermünde – Stettin (durchgehende Elektrifizierung und Höchstgeschwindigkeit 160 km/h)
- Berlin – Cottbus – Horka – Breslau (durchgehende Elektrifizierung und Höchstgeschwindigkeit 160 km/h , insbesondere des Abschnitts Cottbus - Horka)
- Berlin – Flughafen Berlin-Brandenburg – Elsterwerda – Dresden (Höchstgeschwindigkeit 160 km/h)

- Leipzig – Erfurt – Nürnberg (Ausbau des noch fehlenden Abschnitts der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin – München, Projekt 8 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit)
- Berlin – Strausberg – Küstrin - Gorzow (Ausbau Bahnhof Strausberg und Durchbindung/Verlängerung bis zum Ostkreuz bzw. Berliner Hauptbahnhof)
- Vervollständigung des ursprünglichen Pilzkonzeptes für den Eisenbahnknoten Berlin, insbesondere mit dem Wiederaufbau der Nordbahn.

c) Autobahnen und übergreifende Straßenverbindungen weiter ausbauen!

Einige notwendige Vorhaben zur Erneuerung und Erweiterung des Straßen- und Autobahnnetzes sind noch nicht fertig gestellt. Besonders wichtig sind:

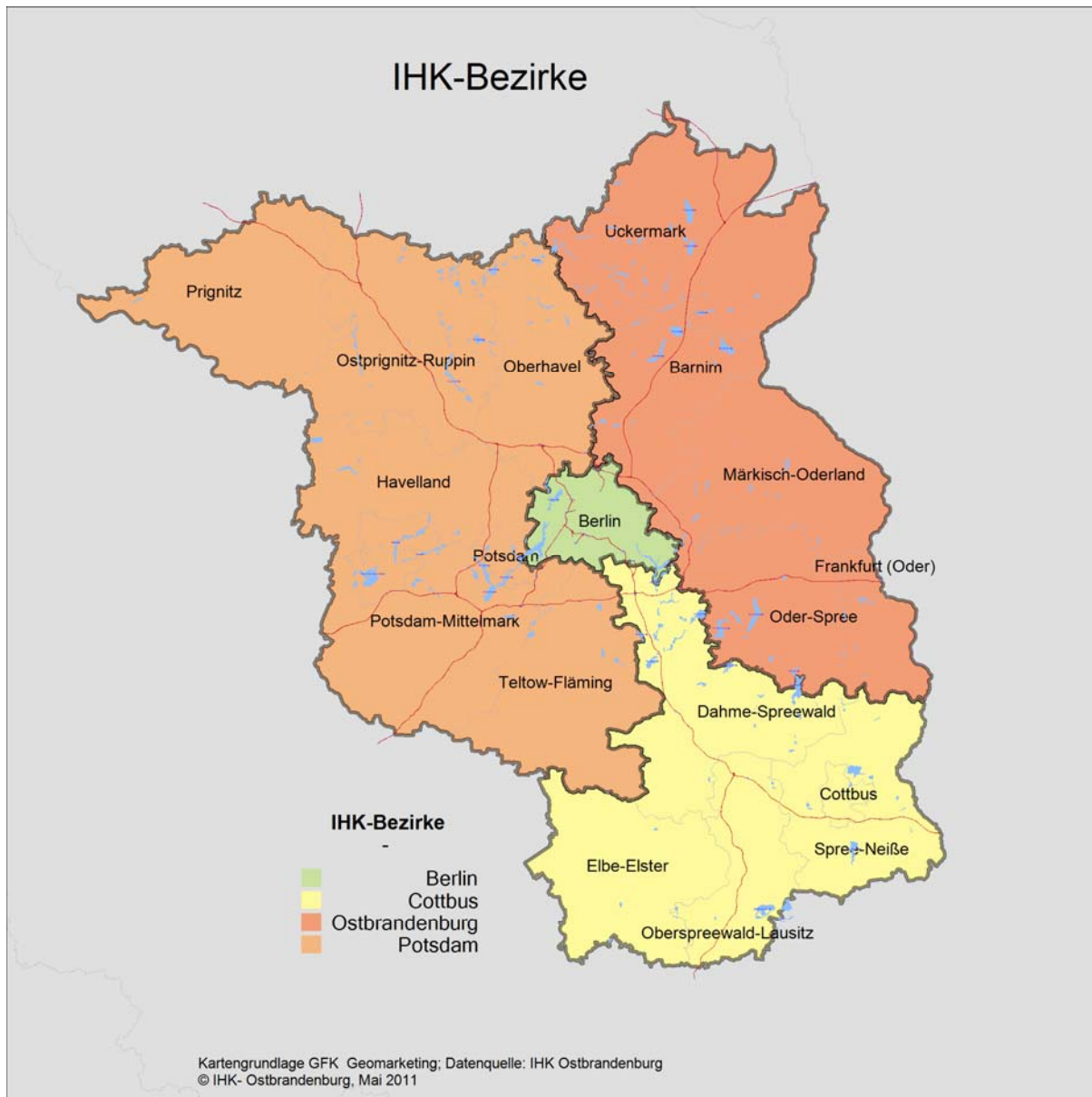
- A 12 zwischen Berlin und Frankfurt(Oder): 6-streifiger Ausbau, denn mit der EU-Osterweiterung nahm das Verkehrsaufkommen auf der A 12 zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) erheblich zu. Die Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin-Brandenburg prognostiziert weiter stark steigende Verkehrsmengen. Nur ein sechsspuriger Ausbau kann perspektivisch Abhilfe schaffen. Ein modernes Verkehrsbeeinflussungssystem zur optimalen Nutzung des zur Verfügung stehenden Verkehrsraumes und eine durchgehende Standspur sind bis dahin dringend notwendig.
- A 9 zwischen Berlin und Leipzig: 6-spuriger Ausbau, denn das gestiegene Verkehrsaufkommen macht eine zügige Vervollständigung des sechsspurigen Ausbaus erforderlich.
- Der vollständige sechsspurige Ausbau des Berliner Rings, der sechsspurige Ausbau der A 24 zwischen AD Havelland und AD Wittstock und die zügige Fertigstellung der grundhaften Sanierung der A 11.
- A 14 zwischen Schwerin, Wittenberge und Magdeburg: 4-streifiger Ausbau zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Verkürzung der Transport- und Reisewege.
- Weiterbau der A 100 von Neukölln nach Treptow mit dem Ziel einer vollständigen Schließung des mittleren Berliner Rings.
- Die grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen müssen durch Schaffung neuer leistungsfähiger Grenzübergänge für den Wirtschaftsverkehr verbessert werden. Die Freigabe bestehender Verkehrsverbindungen auch für den gewerblichen Verkehr ist umzusetzen.
- Die Weiterführung der Oder – Lausitz –Trasse ist zu beschleunigen, eine Verlängerung bis in die Metropolregion Leipzig (Sachsendreieck) in Angriff zu nehmen.
- Ebenfalls muss der Ausbau der überregional bedeutenden Verbindung B 87 (Frankfurt (Oder)-Lübben-Luckau-Leipzig) zügig umgesetzt werden.
- Bau der B 102 neu von Rathenow über Premnitz zur Autobahn A 2 Anschlussstelle Wollin
- Die B 96 zwischen Oranienburg und Fürstenberg/Havel ist die Verkehrsader für diesen Wirtschaftsraum. Es sind alle Anstrengungen zum zügigen Ausbau dieser Bundesstraße zu unternehmen.
- Der Ausbau der B 198 zwischen der A 11, Anschlussstelle Joachimsthal und Schwedt(Oder) ist dringend erforderlich.
- Als wichtige Ost-West-Verbindung ist der Ausbau der B 189 zwischen Wittenberge und Wittstock (bis Mirow) zu beschleunigen.

- Ausbau der B 101 zwischen Luckenwalde und Jüterbog.
- Vierspuriger Ausbau der B 96 am südlichen Stadtrand von Berlin (Kirchhainer Damm)
- Beseitigung der Nadelöhre an der Berliner Stadtgrenze (B 158 Ahrensfelde, B 2 Weißensee, L 33 Hönow)
- Tangentialverbindung Ost als Nord-Süd-Verbindung zwischen der Märkischen Allee und der Spindlersfelder Straße zur Entlastung der staugeplagten Stadtstraßen im Umfeld
- Süd-Ost-Verbindung zwischen Rummelsburger Straße und der Buschkrugallee zur Anbindung an die Autobahn A 113

d) Wasserstraßen nicht vernachlässigen!

Für den Ausbau der Wasserstraßen standen in den letzten Jahren zu wenige Mittel zur Verfügung. In Brandenburg gewinnen die Binnenhäfen als Logistikknoten und Ansiedlungsschwerpunkte zunehmend für die wirtschaftliche Entwicklung an Bedeutung. Diese Entwicklung muss – auch in Anbetracht der steigenden Güterverkehrsmengen und der damit verbundenen ökologische Auswirkungen – fortgesetzt werden. Insbesondere das durch den Bund geplante Abhängen der ostdeutschen Wasserstraßen und die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtregion muss verhindert werden. Die Wirtschaft fordert:

- Fertigstellung des Projekts 17 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, inkl. Erweiterung der Schleuse Kleinmachnow und Ausbau des Havelkanals
- Oder-Havel-Wasserstraße (inkl. Hohensaaten – Friedrichsthaler Wasserstraße: Fertigstellung des neuen Schiffshebewerks Niederfinow und zügige Umsetzung des geplanten Streckenausbaus inkl. Brückenanhebung)
- Spree-Oder-Kanal: zügige Fortsetzung der Rekonstruktionsmaßnahmen, inkl. Neubau der Schleuse Fürstenwalde
- Sicherstellung der Schiffbarkeit der Elbe mit einer durchgehenden Wassertiefe von 1,6 m u.a. zur Sicherung des Seehafenhinterlandverkehrs



Impressum

Herausgeber:

Arbeitskreis der Industrie- und Handelskammern Berlin und Brandenburg

Redaktion:

IHK Berlin: Dr. Lutz Kaden

IHK Cottbus: Jens Krause

IHK Ostbrandenburg: Robert Radzimanowski

IHK Potsdam: Johannes Ginten

Fotos:

IHK-Archive, Fotolia

Stand: Juli 2011