

Antrag

der AfD-Fraktion

„Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr - Ausbau der Bundesautobahn 13 zwischen AK Schönefelder Kreuz und AD Spreewald muss priorisiert werden!

Am 1. März 2023 hat Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing die Ergebnisse der neuen „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ vorgestellt. Mit der neuen Prognose wird erstmals der Blick bis in das Verkehrsgeschehen des Jahres 2051 gerichtet, wonach die Straße dominanter Verkehrsträger bleibt.

Der Landtag stellt fest:

Der Ausbau der Bundesautobahn 13 zwischen AK Schönefelder Kreuz und AD Spreewald ist eine der unumgänglichen Notwendigkeiten, um das bis 2051 prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können. Zudem ist der Ausbau ein maßgeblicher Baustein, um die infrastrukturellen Voraussetzungen für Unternehmensansiedlungen im brandenburgischen Lausitzer Braunkohlerevier deutlich zu verbessern.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, sich unverzüglich für eine Einstufung des Projekts A13-G10-BB¹ beim Bundesministerium für Digitales und Verkehr als Vordringlichen Bedarf einzusetzen, mit dem Ziel, schnellstmöglich, spätestens jedoch bis zum Jahr 2030, die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen umzusetzen.

Begründung:

Der Ausbau der Bundesautobahn 13 zwischen dem AK Schönefelder Kreuz und dem AD Spreewald beschäftigt die Bürger der Landkreise Dahme-Spreewald, Oberspreewald-Lausitz und Spree-Neiße sowie der kreisfreien Stadt Cottbus seit vielen Jahren. Das Projekt wurde durch die Entscheidung des früheren Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Bundesverkehrswegeplan nur als Weiterer Bedarf eingestuft. Die Bundesregierung und das Land Brandenburg haben in Übereinstimmung den Ausbau auf unbestimmte Zeit ausgesetzt.

¹ Vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/A13-G10-BB/A13-G10-BB.html>, abgerufen am 08.03.2022.

Der ausbleibende Ausbau steht im klaren Widerspruch zu wissenschaftlichen Studien wie jener der IHK Cottbus², der Straßenverkehrsprognose 2030 der Landesregierung³, die spätestens ab 2030 ein starkes Anwachsen des Verkehrsaufkommens auf diesem Autobahnabschnitt prognostizieren.

Ebenso widerspricht die getroffene Entscheidung dem Abschlussbericht der Kommission „Wachstum, Strukturwandel und Beschäftigung“. Die Kommission wurde durch die Bundesregierung mit Einsetzungsbeschluss vom 6. Juni 2018 einberufen. Die Mitglieder der Kommission stellten einen breiten Querschnitt der gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Akteure dar. Sie sollten einen gesellschaftlich tragfähigen Konsens über die Gestaltung des regierungspolitisch gewollten energiepolitischen Strukturwandels in Deutschland erarbeiten, auf den sich alle Beteiligten in den kommenden Jahren verlassen könnten. Dabei stand die Schaffung konkreter Perspektiven für neue, zukunftssichere Arbeitsplätze in den betroffenen Regionen im Vordergrund. Im Abschlussbericht⁴ heißt es u. a.: „[...] ist der Ausbau der Autobahn 13 zwischen Schönefeld und Autobahndreieck Spreewald erforderlich. Die direkt betroffenen Kommunen in der Lausitz erwarten eine besondere Förderung und Unterstützung.“

Die Entscheidung, den weiteren Ausbau der Bundesautobahn 13 auf unbestimmte Zeit zu verschieben, ist dementsprechend eine Entscheidung gegen den Willen der Bürger der Regionen und ebenso gegen die zu erwartende Verkehrsentwicklung. Der Ausbau der Bundesautobahn 13 stellt zudem einen wesentlichen und unverzichtbaren Bestandteil in der Umsetzung des Strukturwandels in der Lausitz dar. Die Bevölkerung und die Wirtschaft Brandenburgs haben wiederholt deutlich gemacht, dass sie einen Ausbau der Bundesautobahn 13 wünschen und einfordern.

Ende Januar 2022 wurde publik, dass das im Bundesverkehrswegeplan 2030 vorgesehene und ebenfalls in Artikel 4 Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen aufgenommene und ausdrücklich ausgewiesene Projekt zum Ausbau der BAB 13 zwischen AK Schönefelder Kreuz und AD Spreewald nicht mehr weiterverfolgt werde, weil laut Pressemitteilungen⁵ der Bund nun den Ausbau von Bahnstrecken als wichtiger einstufe als den Ausbau von Straßen.

Bereits im Juni 2021 meldeten unterschiedliche Medien⁶, dass die damalige Bundesregierung und die Landesregierung Brandenburg sich darauf verständigt hätten, dass der sechsspurige Ausbau der BAB 13 nicht aus Geldern zum Strukturwandel der Lausitz bezahlt werden solle.

² Vgl. https://www.cottbus.ihk.de/verkehrs-engpassanalyse-flughafen-umfeldanbindung-sxf-ber/download/86_60572a5dc90eaec199945e25fd10cf.html (23.11.2019), abgerufen am 07.03.2022.

³ Vgl. https://www.ls.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/RE2020_02_%20Anlage%20_Region%20S%C3%BCd.pdf, abgerufen am 08.03.2020.

⁴ Vgl. <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Publikationen/Wirtschaft/abschlussbericht-kommission-wachstum-strukturwandel-und-beschaeftigung.html> (26.01.2019), abgerufen am 08.03.2022.

⁵ Vgl. „Dahme-Spreewald: Ausbaupläne für A13 gestoppt“, in: <https://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/LDS-Ausbauplaene-fuer-A13-gestoppt-keine-Lausitz-Mittel-fuer-Autobahn-Ausbau> (28.01.2022), abgerufen am 07.03.2022.

⁶ Vgl. „Brandenburg/Sachsen: Weniger ‚Kohlegeld‘ für Infrastruktur“, in: <https://www.eurailpress.de/nachrichten/politik/detail/news/brandenburg-sachsen-weniger-kohlegeld-fuer-infrastruktur.html> (04.06.2021), abgerufen am 08.03.2022; „Nach dem Kohleausstieg soll mehr Geld in Forschung und Industrie gesteckt werden“, in: <https://www.rbb24.de/studiocottbus/wirtschaft/2021/06/struktur-wandel-braunkohle-ausstieg-lausitz-bundes-projekte.html> (03.06.2021), abgerufen am 08.03.2022.

Unabhängig von der Frage, aus welchen Mitteln der Ausbau finanziert werden soll, besteht spätestens aufgrund der aktuellen Prognosen aus der „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ jedoch die dringende Notwendigkeit, die Kapazität der BAB 13 zu erhöhen, um das für die Zukunft prognostizierte Verkehrsaufkommen bewältigen zu können.

Die Ergebnisse der neuen „Gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose“ bestätigen den Status der Straße als dominanten Verkehrsträger.⁷ Die darin enthaltenen zentralen Botschaften für die Jahre bis 2051 lauten:

- Der Transitverkehr hat die höchste Wachstumsdynamik.
- Der Straßengüterverkehr steigt überdurchschnittlich, die Transportweiten nehmen zu.
- Die Straße baut ihre Dominanz bei Verkehrsaufkommen und -leistung aus.
- Das Verkehrsaufkommen auf der Straße wird sich mit einem Wachstum von 34 % deutlich dynamischer entwickeln als jenes auf Schiene (+14 %) und Wasserstraße (-10 %).
- Aufgrund des überdurchschnittlichen Wachstums straßenaffiner Güter wird die Verkehrsleistung auf der Straße mit 54 % stärker ansteigen als auf der Schiene mit 33 %.
- Transport- und Fahrleistung des Straßengüterverkehrs nehmen im Prognosezeitraum stark zu, die Fahrleistung bei leichten Nutzfahrzeugen erhöht sich bis 2051 um 78 %.
- Vor allem in den südlichen Regionen, im Großraum Hamburg sowie im Großraum Berlin nimmt der Verkehr zu.
- Während der motorisierte Individualverkehr in Groß- und Oberzentren sowie Kernstädten in Verdichtungsräumen gegenüber 2019 abnimmt, wächst dieser in ländlichen Gebieten sowie im Umland von Großzentren stark.

Diese Daten zeigen eindeutig auf, dass entgegen den bisherigen Beteuerungen der Politik auf Bundes- und Landesebene die Straße und der straßengebundene Verkehr auch innerhalb der kommenden Jahrzehnte die zentrale Last der Personen- und Güterbeförderung in Deutschland bewältigen werden. Dieser Entwicklung gilt es frühzeitig zu begegnen.

Bestärkt wird diese Forderung zudem durch klare Äußerungen des Bundesministers für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing, in Anwesenheit von Minister Guido Beermann beim Arbeitsgespräch mit Akteuren der Lausitz im Dock³, Schwarze Pumpe, am 17. Mai 2023,⁸ u. a. zum notwendigen Ausbau bestehender Straßeninfrastruktur insbesondere mit Blick auf die vorliegenden und in diesem Antrag zitierten Prognosen.

Dem hat die Landesregierung mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln nachzukommen.

⁷ Vgl. https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/prognose-berichtgleitende-langfrist-verkehrsprognose.pdf?__blob=publicationFile, abgerufen am 17.05.2023.

⁸ Vgl. <https://www.asg-spremberg.de/bundesverkehrsminister-volker-wissing-im-industriepark-schwarze-pumpe/>, abgerufen am 17.05.2023.