

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Annalena Baerbock, Stefan Gelbhaar, Lisa Badum, Matthias Gastel, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Renate Künast, Steffi Lemke, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verkehrsentwicklung und Ausbau der Autobahn 24

Am 15. Juli 2011 wurde der Plan des Landes Brandenburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, handelnd in Auftragsverwaltung für die Bundesrepublik Deutschland, für den sechsstreifigen Ausbau der Autobahn (A) 24 und den Ausbau der A 10 rechtskräftig planfestgestellt.

Am 30. Dezember 2016 wurde im Bundesgesetzblatt das am 23. Dezember 2016 ausgefertigte Sechste Gesetz zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (6. FStrAbÄndG) veröffentlicht. Dieses sogenannte Ausbaugesetz zum Bundesverkehrswegeplan 2030 listet mit laufender Nummer 439 auf Seite 3372 den Ausbau der A 24 zwischen der AS Kremmen (AS = Anschlussstelle) und dem AD Wittstock/Dosse (AD = Autobahndreieck) mit sechsstreifigem Ausbau (Ausbauzielvorgabe E6) in der Dringlichkeit des weiteren Bedarfs mit Planungsrecht auf. Auch im Projektinformationssystem (PRINS) zum Bundesverkehrswegeplan 2030 wird der Ausbau der A 24 mit sechs Fahrstreifen aufgelistet.

Am 15. Dezember 2017 wurde das europaweite Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt A 10/A 24 (ÖPP = Öffentlich-Private Partnerschaft) beendet. Den Zuschlag erhielt das Konsortium aus niederländischer Royal BAM Group und HABAU Hoch- und Tiefbaugesellschaft mbH. Vertragsbeginn war der 1. März 2018. Das Projektvolumen für die insgesamt 65 Kilometer langen Autobahnabschnitte beträgt über die Projektlaufzeit von 30 Jahren circa 1,4 Mrd. Euro. Das ÖPP-Gesamtprojekt umfasst laut Angaben des Bundesverkehrsministeriums den sechsstreifigen Ausbau der A 10 zwischen den Dreiecken Havelland und Pankow sowie die Sanierung und den begrenzten Ausbau, nicht den planfestgestellten und im 6. FStrAbÄndG festgeschriebenen sechsstreifigen Ausbau der A 24 zwischen den Anschlussstellen Neuruppin und Kremmen. In Beteiligungen der Fachbehörden wird jedoch auf den Planfeststellungsbeschluss und seine Änderungen abgestellt.

Im Juli 2018 begann der grundhafte Ausbau der A 24 nordwestlich von Berlin, offenbar basierend auf den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2011 für den Abschnitt Dreieck Havelland-Neuruppin. Hierfür wurden entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss umfangreiche Vorbereitungen entlang der Trasse der A 24 für einen sechsstreifigen Ausbau vorangetrieben: so wurden Gehölze beseitigt und technische Anlagen sowie technische Leitungen verlegt.

Statt der durchgehenden Sechsspurigkeit wird auf der A 24 nun zwischen den Anschlussstellen Kremmen und Fehrbellin lediglich ein verbreiteter, befahrbarer Standstreifen errichtet. Zudem sollen Wechselsignalbrücken errichtet werden, um bei Bedarf den Standstreifen für den Verkehr freigegeben zu können.

Die Fragesteller setzen sich explizit nicht für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 ein.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Verkehrsbelastung auf der A 24 zwischen dem Dreieck Havelland und der AS Suckow seit 2009 entwickelt, wie hat sich hierbei jeweils der Anteil des Schwerlastverkehrs entwickelt, und wie hoch war die jeweilige Verkehrsspitzenbelastung (bitte die Verkehrsbelastung auf einzelnen Abschnitten zwischen diesem Gesamtabschnitt angeben, jahresscheibengenau angeben und die jeweiligen Zählstellen benennen)?
2. Welche Entwicklung der Verkehrsbelastung und insbesondere des Anteils an Schwerlastverkehr auf der A 24 wurden seit 2009 jeweils zwischen den Abschnitten Dreieck Havelland und der AS Suckow prognostiziert, und mit welcher Verkehrsspitzenbelastung wurde jeweils gerechnet (bitte alle Einzelabschnitte zwischen diesem Gesamtabschnitt differenziert darstellen, jahresscheibengenau angeben und die jeweiligen Zählstellen benennen)?
3. Welche Verkehrsprognosen liegen der Bundesregierung für die A 24 bis zum Jahr 2030 vor, und wie entwickeln sich für die verschiedenen Prognosen jeweils die Anteile des Schwerlastverkehrs (bitte einzelne Abschnitte angeben, jahresscheibengenau angeben, jeweils die Anzahl der Kfz pro 24 Stunden und Anteile des Schwerlastverkehrs benennen, sowie Zeitpunkt, Dauer bzw. Umfang der Prognose angeben)?
4. Wie hat sich die Anzahl der Unfälle auf der A 24 zwischen den Abschnitten Dreieck Havelland und AS Suckow seit 2009 entwickelt, wie viele Menschen wurden bei den Unfällen in den Jahren seit 2009 jeweils leichtverletzt, schwerverletzt und getötet (bitte alle Einzelabschnitte zwischen diesem Gesamtabschnitt differenziert darstellen, jahresscheibengenaue Angaben machen und nach Unfallart differenzieren)?
5. In welchen Abschnitten der A 24 soll ein Ausbau für eine mögliche temporäre Seitenstreifenfreigabe erfolgen (bitte exakt die Abschnitte benennen und Kilometerangaben aufführen)?
6. In welchen Abschnitten der A 24 sollen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (z. B. Wechselsignalbrücken) errichtet werden (bitte exakt die Abschnitte benennen und Kilometerangaben aufführen)?
7. Welche vorbereitenden Maßnahmen zum Ausbau der A 24 (wie zum Beispiel Beseitigung von Gehölzen, Verlegung von Versorgungs- und Energie- sowie Stromleitungen o. Ä.) wurden seit 2011 gemäß dem gültigen Planfeststellungsbeschluss bereits vorgenommen (bitte alle Maßnahmen und Vorbereitungen detailliert mit Jahr, Zeitpunkt, Art und Umfang, Dauer und Kosten auflisten)?
8. Aus welchem Grund wurden die vorbereitenden Maßnahmen des Planfeststellungsbeschlusses von 2011 für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 gemäß Planfeststellungsbeschluss ausgeführt, obwohl die Bundesregierung zusammen mit dem Land Brandenburg bereits 2014 entschieden hat, den sechsstreifigen Ausbau der A 24 nicht vorzunehmen, sondern einen neuen Projektzuschnitt vorzunehmen?
9. Welche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 waren gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehen?

10. Welche der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 gemäß Planfeststellungsbeschluss vorgesehen waren, wurden im Zuge des Ausbaus, bzw. der geplanten Instandsetzung der A 24 realisiert, und welche der Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht realisiert (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen)?
11. Welche Immissionsschutzmaßnahmen für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 waren laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehen?
12. Welche der Immissionsschutzmaßnahmen, die für den sechsstreifigen Ausbau der A 24 laut Planfeststellungsbeschluss vorgesehen waren, wurden im Zuge des Ausbaus, bzw. der geplanten Instandsetzung der A 24 realisiert, und welche der Maßnahmen wurden aus welchen Gründen nicht realisiert (bitte detailliert auflisten und jeweils begründen)?
13. Welche konkreten Untersuchungen welcher verschiedenen Varianten bei der Projektentwicklung der A 24 haben der Bund und das Land Brandenburg zwischen 2011 und 2014 durchgeführt (vgl. die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage – Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 19/5690; bitte alle Untersuchungen, Gutachten, Studien u. Ä. mit Jahr der Beauftragung, Untersuchungszeitpunkt und Untersuchungszeitraum, Untersuchungszweck, wesentlichen Untersuchungsergebnissen, Auftragnehmern und Kosten darstellen)?
14. Auf welcher rechtlichen Grundlage erfolgt der vom Planfeststellungsbeschluss von 2011 abweichende Ausbau der A 24 (bitte diese Frage nicht im Sachzusammenhang mit anderen Fragen beantworten)?
15. Auf welcher rechtlichen Grundlage weicht die Bundesregierung beim Ausbau der A 24 vom Ausbaugesetz 6. FStrAbÄndG ab, in dem mit laufender Nummer 439 auf Seite 3372 der Ausbau der A 24 zwischen der AS Kremmen und dem AD Wittstock/Dosse mit sechsstreifigem Ausbau (Ausbauzielvorgabe) in der Dringlichkeit des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht aufgeführt wird?
16. Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau der A 24 vom 15. Juli 2011 (vgl. S. 69), dass „der 6-streifige RQ 36 auch in Würdigung der Einsatzgrenzen der RAA 2008 erforderlich [ist und] die über 80 Prozent großen Unterschiede in den richtungsbezogenen Fahrbahnbelegungen [...] durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht ausgeglichen werden [können]“?
17. Inwiefern waren der Planfeststellungsbeschluss zur A 24 und das Ausbaugesetz zur A 24 (6. FStrAbÄndG, laufende Nummer 439 auf Seite 3372) vertragliche Bestandteile des ÖPP-Vertrages, inwiefern wurden die Vertragspartner auf die Beachtung der hier genannten Anforderungen und Bestimmungen verpflichtet, und in welchen Punkten ermöglicht der ÖPP-Vertrag eine Abweichung von den Anforderungen und Bestimmungen des Planfeststellungsbeschlusses und des Ausbaugesetzes?
18. Wie wird die Ausbauzielvorgabe des Fernstraßenausbaugesetzes (sechsstreifiger RQ 36 (RQ = Regelquerschnitt)) umgesetzt werden, wie konkret ist die Ausbauzielvorgabe des Fernstraßenausbaugesetzes in den ÖPP-Verträgen geregelt, und wie werden aktuelle und zukünftige neue verkehrliche Entwicklungen und Bedürfnisse (wie z. B. die Errichtung von Kreisverkehrsplätzen an den Anschlussstellen anstatt von Lichtsignalanlagen) innerhalb der Verträge realisiert?
19. Wie viele Grünbrücken gibt es derzeit auf der A 24 (bitte die konkreten Standorte inklusive Kilometerangaben exakt benennen, und die Grünbrücken der A 24 den jeweiligen Bundesländern zuordnen)?

20. Wie viele Grünbrücken sollen nach den aktuellen Planungen der Bundesregierung bis zu welchen Zeitpunkten an der A 24 gebaut werden, wo sollen sie entstehen (bitte die konkreten Standorte inklusive Kilometerangaben exakt benennen), und welche finanziellen Mittel wird der Bund für ihre Planung und Errichtung investieren?
21. Wie viele Kilometer Wildschutzzäune wurden seit 2012 an der A 24 errichtet, welche Kosten sind hierfür entstanden, und aus welchem Haushaltstitel bzw. welchem Bundesprogramm wurde die Errichtung der Zäune finanziert (bitte die exakten Standorte und Kilometerlängen der Wildschutzzäune sowie das Errichtungsjahr und die Kosten tabellarisch auflisten)?
22. Wie viele Kilometer Wildschutzzäune gibt es derzeit an der A 24 (bitte die exakten Standorte und Kilometerlängen der Wildschutzzäune sowie das Errichtungsjahr und die Zuordnung zu den Bundesländern tabellarisch auflisten)?
23. Wie viele Mittel sind seit 2012 für das Ziel der Wiedervernetzung an der A 24 investiert worden, und welche konkreten Maßnahmen wurden jeweils mit welchen Summen aus welchen Programmen, Haushaltstiteln, Sonderfonds oder Budgets finanziert bzw. gefördert?
24. Aus welchen Gründen werden, obwohl nach heutigem Naturschutzrecht von Bund und Ländern beim Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen regelmäßig Querungshilfen für Tiere mit dem Ziel der Vernetzung von Lebensräumen vorzusehen sind, die beiden für die A 24 neu geplanten Grünbrücken bisher nicht gebaut?
25. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung seit 2012 im Bereich der A 24 (insbesondere zwischen Dreieck Havelland und AS Suckow, bitte konkrete Standorte und den Umfang der Maßnahmen benennen) ergriffen, um das gemeinsam von Bundesumweltministerium und Bundesverkehrsministerium erarbeitete Bundesprogramm Wiedervernetzung zu realisieren, die Zerschneidung von Lebensräumen durch das Verkehrsnetz zu reduzieren, den Austausch zwischen Populationen trotz der Barrierewirkung von Straßen zu ermöglichen, und die Lebensräume für Tiere und Pflanzen zu schützen?

Berlin, den 27. Februar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion