

Landkreis Ostprignitz-Ruppin • PF 1354 • 16802 Neuruppin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Bundesminister
Andreas Scheuer
Invalidenstr. 44
10115 Berlin

AMT: Dezernat I

BEARBEITER: Herr Nüse, Zimmer 263

DIENSTSITZ: Neustädter Str. 14

16816 Neuruppin

DATUM: Neuruppin, 4. Juli 2018

A 24 – Havellandautobahn - zweifelhafte Rechtskonformität des Ausbaus

Sehr geehrter Herr Minister,

in diesen Tagen beginnt der grundhafte Ausbau der A 24 nordwestlich von Berlin. Dieser basiert auf einem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2011 für den Abschnitt Dreieck Havelland - Neuruppin. Für diesen Abschnitt war ein sechsspuriger Ausbau planfestgestellt worden. Dies bedeutet nach meinem Rechtsverständnis, dass die nunmehr vorgesehenen Baumaßnahmen auch diesen Rechtsstand herstellen müssen. Letztlich ist ein Planfeststellungsbeschluss eine besondere Form der Baugenehmigung, der wie diese das zu bebauende Projekt verbindlich auf Basis der Planvorlagen vorschreibt.

Zu meinem Erstaunen wurde jedoch vor wenigen Wochen meines Wissens erstmals öffentlich und offiziell darüber informiert, dass ein modifiziertes Vorhaben gebaut wird. Statt der durchgehenden Sechspurigkeit wird zwischen den Anschlussstellen Kremmen und Fehrbellin lediglich ein verbreiteter befahrbarer Standstreifen errichtet. Zudem werden **Wechselsignalbrücken** errichtet, um bei Bedarf den Standstreifen für den Verkehr frei zu geben, wobei dann **kein Standstreifen** zur Verfügung stehen wird und sich die zulässige **Höchstgeschwindigkeit** von jetzt 130 km/h auf 120 km/h **verringert**. Demgegenüber wurden begleitende Baumaßnahmen (Brückenverbreiterungen) in den vergangenen Jahren und die Baufeldfreimachung (insbesondere Baumfällungen) für einen sechsstreifigen Ausbau gemäß Planfeststellungsbeschluss vollzogen.

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgten keine Änderungsverfahren o.ä. Nach meiner Bewertung stellt sich das gegenwärtige Projekt und dessen Umsetzung als eine erhebliche und wesentliche Änderung gegenüber dem planfestgestellten dar. Somit eröffnet sich die Frage, ob nunmehr die Havellandautobahn GmbH nicht rechtswidrig und ohne Genehmigung baut, wenn sie die Autobahn ohne planfestgestellte dauerhaft eigenständige Standspur herstellt.

Des Weiteren möchte ich nochmals darauf hinweisen, dass die in der Planbegründung und auch in der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans für die Sechsspurigkeit aufgeführten Argumente der außergewöhnlich hohen Stauanfälligkeit und des überproportionalen Schwerverlastanteils sich nicht nur bestätigen sondern auch noch in ihrer Intensität schneller zunehmen.

Darüber hinaus wird die an der Anschlussstelle Fehrbellin endende temporäre Sechsspurigkeit zu einem dauerhaften Engpass auf der Autobahn und im anschließenden nachgelagerten Straßennetz führen. Die dortig anliegende Landesstraße ist weder leistungsfähig um zu- oder abfließenden Verkehr aufzunehmen und zu verteilen noch erschließt sie Punkte des Zielverkehrs, wie es an der Anschlussstelle Neuruppin der Fall wäre.

Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass durch das Projekt Havellandautobahn über mindestens vier Jahre erhebliche Verkehrseinschränkungen Einheimische und Pendler sehr stark belasten wird. **Nach Fertigstellung** werden gegenüber dem jetzigen Zustand jedoch eine weiter **reduzierte Geschwindigkeit (maximal 120 km/h** bei befahrenem Standstreifen) und ein sich ab Fehrbellin bis Neuruppin oder gar zum Dreieck Wittstock ergebender **enger Flaschenhals mit noch größerer Stauanfälligkeit** bei erwartbar weiter stark ansteigendem Fernverkehrsaufkommen keine Verbesserungen sondern sogar **Verschlechterungen realisiert** sein

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer, ich möchte Sie bitten, diese Angelegenheit kurzfristig durch Ihr Haus prüfen zu lassen, um im nun anlaufenden, bis 2022 andauernden Baugeschehen rechtskonforme und verkehrlich bessere Zustände herzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.
Ralf Reinhardt
Landrat



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Landrat des Kreises Ostprignitz-Ruppin
Herrn Ralf Reinhardt
Postfach 1354
16802 Neuruppin

Kennzeich- nahme	Stempel Platz	Anschrift Verfasser	Antwort- entwurf
eingegangen in Sekretariat des Landrates			
am	30. Juli 2018		<i>R</i>
Weitergabe an	<i>DL</i>		
Rücksprache	Wartung Angebot	sonst	sonst <i>ell(LR)</i>

Frank Süßer
Leiter des Referats StB 20

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

Betreff: A 24, Kapazitätssteigerung bei Streckensanierung

Bezug: Ihr Schreiben vom 04.07.2018
Aktenzeichen: StB 20/725.3/4-2/3034313
Datum: Berlin, 23.07.2018
Seite 1 von 2

Sehr geehrte Herr Landrat,

danke für Ihr Schreiben, mit dem Sie als Teil von ÖPP A 10/A 24 in Bau befindliche Verbesserungen im Zuge der A 24 ansprechen. Herr Bundesminister Scheuer hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Von Ihnen geäußerte Zweifel an der Rechtskonformität der ÖPP-Projektlösung sind unbegründet:

Der, wie Sie zutreffend anmerken, für einen 6-streifigen Ausbauquerschnitt ergangene Planfeststellungsbeschluss regelt nahezu umfassend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens, den öffentlichen Rechtsträgern und privaten Betroffenen. Dieses Bau r e c h t ist nicht als „Baupflicht“ misszuverstehen.

Verkehrlich-fachlich rechtfertigen die für die A 24 gemäß neuer Zielnetzprognose des Bundes 2030 erwarteten durchschnittlich bis zu rd. 45.000 Kfz/24h keinen 6-streifigen Vollausbau.

Stattdessen wird als angemessene, wirtschaftliche und „intelligente“ Lösung die von Ihnen angesprochene Verkehrsbeeinflussungsanlage zur Temporären Seitenstreifenfreigabe verfolgt. Dass Sie diese mit je nach Bedarf zusätzlichen dritten Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen ab 2022 erreichte Kapazitätsverbesserung als „Verschlechterung“ bezeichnen, ist nicht nachvollziehbar.

Abschließend sei zudem darauf hingewiesen, dass die vor Kurzem in Bau gegangene ÖPP-Projektlösung bereits 2014/2015 fachlich und politisch mit dem Land Brandenburg abgestimmt wurde.





Seite 2 von 2

Bei vertieftem Interesse rege ich an, zur Bestätigung und zur Sachlage die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung, Frau Kathrin Schneider, zu kontaktieren.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

Frank Süßer

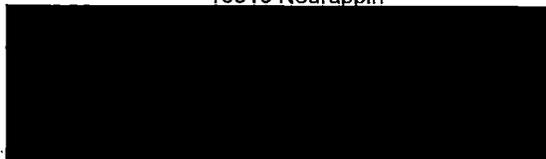


Landkreis Ostprignitz-Ruppin • PF 1354 • 16802 Neuruppin

AMT: Landrat

BEARBEITER: Herr Ralf Reinhardt, Zimmer 206
DIENSTSITZ: Virchowstr. 14-16
16816 Neuruppin

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Herrn Minister Scheuer
Invalidenstraße 44
10115 Berlin



DATUM: Neuruppin, 30.10.2018

Ausbauvorhaben A24 - Az: StB 20/725.3/4-2/3034313
Ihre Antwort vom 23.07.2018

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer,
sehr geehrter Herr Süsser,

vielen Dank für die Antwort vom 23.07.2018.

Zunächst möchte ich berichten, dass ich Ihren Hinweis aufgegriffen und die Brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung Frau Schneider zur Sachlage kontaktiert habe. Ministerin Schneider hat zuletzt am 17.10.2018 im Rahmen des Berlin-Brandenburger Straßenbautages öffentlich dargelegt, dass das Land Brandenburg stets für einen vollwertigen sechsspurigen Ausbau der A24 ab dem Dreieck Havelland eingetreten ist. Gleichzeitig verwies sie darauf, dass in dieser Angelegenheit das Bundesverkehrsministerium eine andere Entscheidung getroffen hat. Warum dies in Anbetracht der Begründungen des von Ihnen veranlassten Planfeststellungsbeschlusses so erfolgt ist, bleibt leider weiterhin offen.

Ich möchte daher nochmals meine fachlichen Fragen erneuern, auf die Sie bisher leider nur teilweise eingegangen sind.

Mit welcher Erklärung sehen Sie die im Rahmen der Planfeststellung herausgestellten Besonderheiten der A24, insbesondere den hohen und wachsenden Schwerlastverkehrsanteil und die tages- und wochenzeitlichen richtungsbezogenen Verkehrsspitzen, die eine vollständige sechsspurige Baulösung begründet haben, für unbeachtlich beziehungsweise überholt an?

Auf S.69 des Planfeststellungsbeschlusses (Anlage) heißt es: "Die nach RAA 2008 zu geringen Verkehrsmengen sind aber kein Ausschlusskriterium für den geplanten Ausbau, weil auf der

BAB 24 eine Sondersituation zu berücksichtigen ist. Im Gegensatz zum Regelfall verteilt sich der Verkehr über die Tageszeit nicht annähernd gleichmäßig auf beide Fahrbahnen. Vielmehr gibt es auf der BAB 24 häufig sogenannte Richtungsspitzen (maximaler Tagesverkehr in der höchst belasteten Richtung) So zählte die Zählstelle 3612 auf der BAB 24 in der Nähe des Dreiecks Havelland im Jahre 2009 einen durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 49.000 Kfz/24h, davon in den richtungsbezogenen Lastzeiten auf einer Fahrbahn allein 42.000 Kfz/24h. An der Zählstelle Netzend 3613 sind die Verhältnisse mit 39.000 Kfz/24h im Querschnitt und 34.000 Kfz/24h zu Spitzenzeiten auf nur einer Fahrbahn ähnlich. Da diese Sonderbelastung wechselt, ist der 6-streifige RQ 36 auch in Würdigung der Einsatzgrenzen der RAA 2008 erforderlich. Die über 80% großen Unterschiede in den richtungsbezogenen Fahrbahnbelegungen können durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht ausgeglichen werden.

Ferner ist die BAB 24 insbesondere als Verbindung zu den großen deutschen Seehäfen und Nordeuropa von großer Bedeutung. Für diese Verkehrsfunktion ist eine angemessene gute Qualität zu gewährleisten. Die BAB 24 hat mit etwa 25% einen außergewöhnlich hohen Anteil des (schweren) Güterverkehrs. Bei diesem hohen Lkw-Anteil wird der Verkehrsablauf einer (nur) 4-streifigen BAB durch Überholvorgänge - so wie bisher - deutlich gestört. Durch straßenverkehrsrechtlich mögliche Überholverbote für Lkw ließe sich die Situation insgesamt nicht verbessern, weil Überholverbote hier mit einer Überlastung der rechten Fahrspur verbunden wären und sich spürbar negativ auf die Leichtigkeit des bedeutsamen Güterverkehrs auswirken würden. Im Falle einseitiger (unfall- oder baustellenbedingter) Fahrbahnsperungen lässt sich die vorstehend angesprochene Verkehrsqualität nur erreichen, wenn die Möglichkeit besteht, sie zumindest im 4+0 Verkehr zu passieren. Dies erfordert einen mindestens 6-streifigen Standardautobahnquerschnitt."

Diese vorstehend beschriebenen Besonderheiten der A24 haben sich von 2009 zu 2017 noch zusätzlich verstärkt!

Ich darf in diesem Zusammenhang auf die (in der Anlage beigefügten) Verkehrszählungen der BASt für die Jahre 2015 (manuell), 2016 und 2017 (beide automatisiert) verweisen, die an der für den jetzigen Bauabschnitt relevanten Zählstelle Havelland bereits die benannten 45.000 Kfz/24h im Jahr 2030 von Anfang an deutlich überschritten (2015: 52.300, 2017: 55.200) haben und damit nahe an der für eine reguläre Sechsspurigkeit unbestrittenen Regelgröße von 62.000 Kfz/24h liegen. Selbst an der nördlich der Abfahrt Neuruppin und damit jenseits der jetzigen Bauabschnitte gelegenen Zählstelle Netzeband waren die für 2030 prognostizierten Werte schon im Jahr 2017 bereits erreicht (2015: 42.500, 2017: 44.100). Die Verkehrsspitzenbelastung an den Zählstellen hat Werte von über 89.000 Kfz/24h (Havelland) und 72.000 Kfz/24h (Netzeband) gezeigt.

Besonders erörterungsbedürftig ist, dass gerade der in den Jahren weiter gewachsene Schwerverkehrsanteil an beiden Zählstellen nahezu gleich, bei über 7.200 Kfz/24h festgestellt wurde und somit nur eine sehr geringe "Verlassensquote" im gegenwärtigen Ausbaubereich und darüber hinaus zu verzeichnen ist. Bei - wie in den vergangenen Jahren zu verzeichnendem und nach Ausdehnung der LKW-Maut auf Bundesstraßen verstärkt zu erwartendem - weiterem Anwachsen der Verkehrsmengen auf der A24 ist ein weiter nachhaltiges Zunehmen der Schwerlastquote und des Verkehrs insgesamt zu erwarten, insbesondere in den aktuellen Bauabschnitten. Schlimmstenfalls ist nach deren Fertigstellung die Notwendigkeit eines sechsspürigen Vollausbaus evident gegeben und daraufhin eine erneute

jahrelange Verkehrsbeeinträchtigung gegeben, was nicht nur für diese Region mehr als nachteilig ist, sondern auch für die Wettbewerbsfähigkeit der verbundenen Zielmetropolregionen Berlin - Hamburg - Rostock und deren wachsenden Fernverkehrsaufkommens.

Ich bitte ferner um nachvollziehbare Erläuterung, welche Kapazitätsverbesserung im Hinblick auf den nahezu gleichen Schwerlastanteil die temporäre Sechsstreifigkeit bis zur Anschlussstelle Fehrbellin bringen soll und wie mit den kolonnenartigen LKW-Strömen im sich anschließenden Nadelöhr bis zum AD Witstock/Dosse umzugehen sein soll. Bitte setzen Sie dazu auch die möglichen Reisegeschwindigkeiten und Fahrzeiten in Beziehung zu einander.

Zudem bitte ich um Erläuterung des Bau r e c h t es des Planfeststellungsbeschlusses im Verhältnis zu den durch den aktuellen Bundesverkehrswegeplan und den zugehörigen Ausbaugesetzen (Drs. 18/9523, S.20 lfd. Nr. 430: A24 - E6 - weiterer Bedarf mit Planungsrecht) GEBOTENEN Planungs- und Ausbauvorgaben für die hier relevanten Abschnitte der A24 im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Laut PRINS zum BVWP 2030 ist das Bauziel für die A24 im Land Brandenburg mit E6 - Erweiterung auf 6 Fahrstreifen vorgegeben! Sie haben mit der Projektumsetzung nach Planfeststellungsbeschluss begonnen, beachten jedoch nicht die durch die beschlossenen Ausbaugesetze benannte Ausbauzielvorgabe.

In den Begründungen im BVWP 2030 für das Ausbauprojekt A24 sind weiterhin stichhaltige und relevante Argumente angesprochen, die im Ergebnis zu den durch den Deutschen Bundestag in Form der Ausbaugesetze beschlossenen Umsetzungsauftrag "E6" geführt haben.

- Stärkung der verkehrlichen Verbindungen zwischen den europäischen und nationalen Metropolregionen und Städten,
- Verbesserung der kontinentalen, großräumigen und regionalen verkehrlichen Verbindungsfunktionen der A 24 zwischen der Metropole Berlin und den zentralen Orten Brandenburgs,
- Erhöhung des unzureichenden Verkehrssicherheitsniveaus (Beseitigung Unfallhäufungsstellen, Erneuerung des geschädigten Konstruktionsaufbaus),
- Verbesserung der unzureichenden Qualität des Verkehrsablaufes durch Herstellung eines 6streifigen Querschnitts (führt zu Verringerung der häufigen Stauerscheinungen),
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten durch 6streifige Erweiterung und damit Wegfall der derzeitigen temporären Geschwindigkeitsbegrenzung,
- Herstellung eines regelkonformen Ausbauzustandes und einer regelkonformen Gestaltung der durchgehenden Strecke (Verbesserung der Linienführung, verkehrssichere Gestaltung der Knotenpunkte),
- Erweiterung ist wichtigster Bestandteil zur Umsetzung des strategischen Ziels der Konzentration des Fernverkehrs auf der A 24, dadurch ist begrenzte Ertüchtigung des Bundesstraßennetzes (B 5) möglich.

Wie und in welcher Form sollen diese vorgenannten Ziele unter den aktuellen Umständen erreicht werden?

Zuletzt bitte ich um Ihre Einschätzung, wie sich sowohl der Wirtschaftsverkehr als auch der Freizeit- und Gelegenheitsverkehr zwischen den Metropolenregionen Berlin - Hamburg als auch Berlin - Ostsee entwickeln soll? Welche Bedeutung misst das BMVI der Anbindung und Verbindung dieser Wachstumsregionen untereinander bei? Welche Prognose geben Sie für die Entwicklung des Berlinnahen Verkehrsaufkommens ab?

Bereits heute zeigt sich, dass sich die erwarteten Verkehrszahlen in den Bereichen rund um Berlin weitaus schneller und drastischer erhöht haben, als vorhergesagt. Gerade Pendler erleben die Überlastung der Verkehrssysteme tagtäglich. Unsere Region verliert gegenwärtig qualifiziertes Fachpersonal aus Berlin und nahem Umland, weil die Verkehrsachsen A24 und Bahnlinie RE6 überlastet, unzuverlässig und störungsanfällig sind. Bei weiteren Erhöhungen der Verkehrszahlen in der Zukunft ohne nachhaltige Kapazitätserweiterungen werden sich als erstes diejenigen an anderen Orten Alternativen gesucht haben, die wir in unserer Heimat am aller dringendsten brauchen: qualifizierte, mobile Fachkräfte - die sich ihren Arbeitsplatz heute danach aussuchen, wie lange und wie leicht sie pendeln können.

Sehr geehrter Herr Minister Scheuer, sehr geehrter Herr Süßer! Ich habe Verständnis für die sich aus den vertraglichen Rahmenbedingungen des ÖPP ergebenden Limitationen und Risiken für Veränderungen eines Projektes. In der Realität werden wir alle jedoch sehr häufig von Entwicklungen eingeholt, die sich zunächst anders abzeichneten.

Ich bitte um Ihre freundliche erneute Überprüfung der Ausbaustrategie und Perspektive für die A24 unter Beachtung vorstehend angeführter Argumente.

Über eine positive Antwort würde ich mich sehr freuen.

Mit freundlichem Gruß



Ralf Reinhardt

Anlagen

Die nach RAA 2008 zu geringen Verkehrsmengen sind aber kein Ausschlusskriterium für den geplanten Ausbau, weil auf der BAB 24 eine Sondersituation zu berücksichtigen ist. Im Gegensatz zum Regelfall verteilt sich der Verkehr über die Tageszeit nicht annähernd gleichmäßig auf beide Fahrbahnen. Vielmehr gibt es auf der BAB 24 häufig sogenannte Richtungsspitzen (maximaler Tagesverkehr in der höchst belasteten Richtung). So zählte die Zählstelle 3612 auf der BAB 24 in der Nähe des Dreiecks Havelland im Jahre 2009 einen durchschnittlichen Tagesverkehr von ca. 49.000 Kfz/24h, davon in den richtungsbezogenen Lastzeiten auf einer Fahrbahn allein 42.000 Kfz/24h. An der Zählstelle Netzeband 3613 sind die Verhältnisse mit 39.000 Kfz/24h im Querschnitt und 34.000 Kfz/24h zu Spitzenzeiten auf nur einer Fahrbahn ähnlich. Da diese Sonderbelastung wechselt, ist der 6-streifige RQ 36 auch in Würdigung der Einsatzgrenzen der RAA 2008 erforderlich. Die über 80% großen Unterschiede in den richtungsbezogenen Fahrbahnbelegungen können durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen nicht ausgeglichen werden.

Ferner ist die BAB 24 insbesondere als Verbindung zu den großen deutschen Seehäfen und Nordeuropa von großer Bedeutung. Für diese Verkehrsfunktion ist eine angemessen gute Qualität zu gewährleisten. Die BAB 24 hat mit etwa 25% einen außergewöhnlich hohen Anteil des (schweren) Güterverkehrs. Bei diesem hohen Lkw-Anteil wird der Verkehrsablauf auf einer (nur) 4-streifigen BAB durch Überholvorgänge – so wie bisher – deutlich gestört. Durch straßenverkehrsrechtlich mögliche Überholverbote für Lkw ließe sich die Situation insgesamt nicht verbessern, weil Überholverbote hier mit einer Überlastung der rechten Fahrspur verbunden wären und sich spürbar negativ auf die Leichtigkeit des bedeutsamen Güterverkehrs auswirken würden. Im Falle einseitiger (unfall- oder baustellenbedingter) Fahrbahnsperren lässt sich die vorstehend angesprochene Verkehrsqualität nur erreichen, wenn die Möglichkeit besteht, sie zumindest im 4+0-Verkehr zu passieren. Dies erfordert einen mindestens 6-streifigen Standardautobahnquerschnitt.

Dem vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf stehen hier vor allem die Belange der Grundstückseigentümer und -nutzer sowie von Natur und Landschaft gegenüber. Im Ergebnis sind die widerstreitenden Belange – auch unter Würdigung der von den Einwendern vorgetragenen Argumente – nicht ausreichend, um den vom Gesetzgeber festgelegten Bedarf zu überwinden. Im Anhörungsverfahren wurden keine unüberwindlichen Belange bekannt, die dazu nötigen, auf den hiermit festgestellten Ausbau der BAB 24 und 10 zu verzichten („Nullvariante“).

Die Planfeststellungsbehörde prüfte entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot, ob bei der Ausgestaltung / Dimensionierung des festgestellten Vorhabens die widerstreitenden Belange – auch im Detail – sachgerecht abgewogen wurden.