

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2934
der Abgeordneten Liane Hesselbarth
Fraktion der DVU
Landtagsdrucksache 4/7727

— Wortlaut der Kleinen Anfrage 2934 vom 25.06.2009:

Bautätigkeiten auf der BAB 10 zwischen Ludwigsfelde/Ost und Michendorf Dreieck Nuthetal

Seit ca. 10 Tagen wird das oben bezeichnete Teilstück der BAB 10 in der Hauptverkehrszeit (zwischen 08.00 Uhr – 16.00 Uhr) in Fahrtrichtung Magdeburg/Hannover immer wieder zeitweise gesperrt, so dass es zu kilometerlangen Staus kommt.

Ursache dafür ist die Errichtung von Schilderbrücken in diesem Abschnitt.

Ich frage die Landesregierung:

1. Das in Rede stehende Teilstück der BAB war über 12 Monate voll gesperrt. Aus welchen Gründen konnten in der Zeit dieser Vollsperrung die Schilderbrücken nicht errichtet werden?
2. Sollte die Montage dieser Einrichtung entsprechend der Antwort zu Frage 1. nicht möglich gewesen sein, bitte ich zu begründen, warum die Montage nicht in die verkehrsschwachen Zeiten (nachts/Wochenende) verlegt werden konnte?
3. Welcher volkswirtschaftliche Schaden entsteht dem Land Brandenburg und den in Brandenburg angesiedelten Industriebetrieben, wenn das oben genannte BAB-Teilstück an mehreren Tagen zeitweise voll gesperrt wird?

— Namens der Landesregierung beantwortet der Minister für Infrastruktur und Raumordnung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Das in Rede stehende Teilstück der BAB war über 12 Monate voll gesperrt. Aus welchen Gründen konnten in der Zeit dieser Vollsperrung die Schilderbrücken nicht errichtet werden?

Zu Frage 1:

Das Bauvorhaben Autobahndreieck (AD) Nuthetal ist ein komplexes Großbauvorhaben, welches seit Herbst 2006 in acht Bauphasen abgewickelt wurde. Für das Bauen unter Verkehr wurden sehr aufwändige und komplexe Verkehrsführungen innerhalb der Baustelle notwendig.

Ursprünglich war die Vollsperrung über einen längeren Zeitraum als 12 Monate vorgesehen. Die Verkehrszeichenbrücken sollten kurz vor Ende der Vollsperrung montiert werden.

Die während der Vollsperrung vorgesehenen Baustellenverkehrsführungen erwiesen sich jedoch wegen des hohen Verkehrsaufkommens als unfall- und stauanfällig, obwohl alle Baustellenverkehrsführungen den technischen Vorschriften entsprachen. Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) als Vorhabensträger entschied sich daher, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit die rechte Richtungsfahrbahn vom Autobahnkreuz (AK) Schönefeld zum AD Potsdam früher als ursprünglich geplant provisorisch freizugeben. In der Abwägung wurde den Verkehrsbeeinträchtigungen durch kurze Verkehrshalte zur Montage der Verkehrszeichenbrücken eine höhere Verkehrssicherheit beigemessen als der ursprünglich geplanten Verkehrsführung.

Frage 2:

Sollte die Montage dieser Einrichtung entsprechend der Antwort zu Frage 1. nicht möglich gewesen sein, bitte ich zu begründen, warum die Montage nicht in die verkehrsschwachen Zeiten (nachts/Wochenende) verlegt werden konnte?

Zu Frage 2:

Aufgrund der Komplexität und Vielzahl der auszuführenden Arbeiten, deren zeitgleiche Ausführung sich aus bautechnologischen Gründen ausschloss, konnten nicht alle Arbeiten auf die Wochenenden verlegt werden.

Der LS ließ deshalb insbesondere die Fahrbahnmarkierungsarbeiten in den verkehrsschwachen Zeiten ausführen, da diese erheblich in den Verkehrsfluss eingriffen (teilweise Reduzierung bis auf einen Fahrstreifen). Zu beachten war ferner, dass zahlreiche Arbeiten in den Nachtstunden aufgrund der hierfür notwendigen Beleuchtung und deren Blendwirkung auf den Verkehrsteilnehmer nicht oder nur eingeschränkt ausgeführt werden konnten.

Frage 3:

Welcher volkswirtschaftliche Schaden entsteht dem Land Brandenburg und den in Brandenburg angesiedelten Industriebetrieben, wenn das oben genannte BAB-Teilstück an mehreren Tagen zeitweise voll gesperrt wird?

Zu Frage 3:

Jede Baumaßnahme, die Verkehrsbeeinträchtigungen hervorruft, führt zu negativen volkswirtschaftlichen Effekten. Diesen Effekten ist der Nutzen einer leistungsfähigen und verkehrssicheren Infrastruktur gegenüberzustellen.

Insbesondere beim AD Nuthetal werden sich mit der Fertigstellung erhebliche Verkehrsverbesserungen durch die veränderte Geometrie und den erweiterten Querschnitt einstellen. Dadurch wird der Verkehrsfluss und zugleich der volkswirtschaftliche Nutzen erhöht.

Die in Rede stehenden kurzen Verkehrshalte bewirkten, wie unter 1. dargestellt, keine zusätzlichen negativen volkswirtschaftlichen Effekte, da die Verkehrsbeeinträchtigungen durch kurze Verkehrshalte an den drei Nachmittagen wesentlich geringer waren als die Beibehaltung der ursprünglich vorgesehenen Verkehrsführung bis zur Montage der Verkehrszeichenbrücken.