Die Region Berlin-Brandenburg aus der Perspektive der Verkehrswirtschaft

Im Mittelpunkt des Titelbeitrags der letzten Ausgabe dieser Zeitschrift standen die Koalitionsverträge der neuen Bundesregierung und der neuaufgelegten Berliner Regierungskoalition in der Bundeshauptstadt mit den Schwerpunkten Verkehr, Infrastruktur und Mobilität. Eingebettet in diese aktuellen politischen Prozesse soll es hier in diesem Beitrag um eine generelle Orientierung der Region Berlin-Brandenburg für die nächsten Jahre aus der Perspektive der Verkehrswirtschaft gehen. Die Vielschichtigkeit der Thematik lässt dabei natürlich nur einen groben Überblick zu, der allerdings gewisse Schlussfolgerungen sowohl für das einzelne Unternehmen, aber auch für die Interessenvertretung des Gewerbes ermöglicht.

❖ Daten und Fakten zur Hauptstadtregion[1)]

Die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg haben sich bereits im August 2006 auf ein gemeinsames Leitbild „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ verständigt. Das Leitbild ist das Ergebnis eines breiten gesellschaftlichen Dialogs, an dem sich viele Bürgerinnen und Bürger, Verbände, Kommunen und die Politik beteiligt haben. Es trägt der Tatsache Rechnung, dass beide Länder in besonderer Weise miteinander verbunden sind. Sie sind bereits heute mehr als alle anderen deutschen Länder miteinander vernetzt und werden im In- und Ausland immer mehr als gemeinsame Region wahrgenommen.

Mit dem Leitbild haben sich beide Länder zu einer gemeinsamen Entwicklung bekannt. Sie haben sich Ziele gesetzt und Schritte zu ihrer Umsetzung beschrieben. Das Leitbild ist ein Orientierungsrahmen für die gemeinsame Entwicklung der beiden Länder und richtet sich nicht allein an die Politik, sondern gleichermaßen an die Bürgerinnen und Bürger, die Verwaltungen, die Medien, die Wirtschaft, die Träger von Bildung, Wissenschaft und Kultur sowie an öffentliche und gesellschaftliche Organisationen.

Berlin und Brandenburg bilden zusammen die deutsche Hauptstadtregion in der Mitte des erweiterten Europäischen Wirtschaftsraumes. Mit ihren im Jahr 2020 rund 6,2 Millionen Menschen auf über 30.000 km² Fläche verfügen beide Länder in allen ihren Teilräumen über Stärken und Potenziale und werden – auch international – als eine Region wahrgenommen. Die Bundeshauptstadt in der Mitte bedeutet für diesen Raum ein Alleinstellungsmerkmal im Kreis der elf europäischen Metropolregionen in Deutschland. Das wird durch die Bezeichnung „Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ hervorgehoben.
Berlin ist Stadt und Land zugleich; der Stadtstaat hat eine Größe von 891 km² mit knapp 3,7 Mio. Einwohnern (EW) im Jahr 2020. Mit einer Bevölkerungsdichte von 4.112 EW/km² ist Berlin nach München die dichtest besiedelte deutsche Großstadt. Unterhalb der gesamtstädtischen Verwaltungsebene gibt es zwölf Bezirke mit Einwohnerzahlen zwischen ca. 239.000 im Bezirk Spandau und 404.000 im Bezirk Pankow.

Brandenburg ist ein Flächenland mit einer Ausdehnung von 29.654 km² und gut 2,5 Mio. EW im Jahr 2020. Mit einer Bevölkerungsdichte von 85 EW/km² ist es nach Mecklenburg-Vorpommern das am dünnsten besiedelte Bundesland. Es gliedert sich in 14 Landkreise und vier kreisfreie Städte. Die mit Stand 01.01.2022 412 kreisangehörigen Gemeinden sind in 138 amtsfreie Gemeinden, 50 Ämter (mit zusammen 270 amtsangehörigen Gemeinden) und eine Verbandsgemeinde (mit vier Ortsgemeinden) organisiert. Die Einwohnerzahlen der kreisfreien Städte differieren zwischen 57.000 in der Stadt Frankfurt (Oder) und 182.000 in der Landeshauptstadt Potsdam. Die Einwohnerzahlen der Landkreise liegen zwischen 76.000 im Kreis Prignitz und 218.000 im Kreis Potsdam-Mittelmark. Der flächenmäßig größte Landkreis Brandenburgs ist Uckermark mit 3.077 km².

Für die raumordnerische Analyse und Steuerung werden im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) in Brandenburg das “Berliner Umland” und der “Weitere Metropolenraum” abgegrenzt. Das Berliner Umland umfasst den stark mit der Metropole Berlin verflochtenen Raum im Land Brandenburg. In seiner gemeindescharfen Abgrenzung schließt das Berliner Umland 2.888 km² Fläche mit ca. 1,01 Mio. Personen ein. Der Weitere Metropolenraum schließt an das Berliner Umland an. Er weist ausgehend von den drei Oberzentren Cottbus/Chóśebuz, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) Verdichtungsansätze auf, ist aber in weiten Teilen ländlich geprägt. Dieser Raum umfasst eine Fläche von 26.766 km² mit 1,52 Mio. Personen.

❖ Überlegungen zu einem Strategischen Gesamtrahmen[2)]

Die Landesregierungen von Brandenburg und Berlin haben sich im Sommer 2020 darauf verständigt, ihre Zusammenarbeit in dem sogenannten Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion zu verankern.

Ziel war und ist es, Leitideen für die gemeinsame Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in diesem Jahrzehnt zu formulieren und gemeinsame Vorhaben auf den Weg zu bringen. Die beiden Regierungen haben dafür acht Handlungsfelder definiert, auf denen sie strategische Kooperationen in der Hauptstadtregion anstoßen wollen (Hervorhebungen FGI):

- Siedlungsentwicklung und Wohnungsmarkt
- **Mobilität**
- **Wirtschaft, Fachkräfte, Energie und Klimaschutz**
- Ehrenamtliches Engagement, Medien und Demokratieförderung
- Natürliche Lebensgrundlagen und Lebensqualität

1) Gemeinsame Landesplanung Berlin-Brandenburg https://www.berlin-brandenburg.de/hauptstadtregion/daten-und-fakten/
2) https://www.berlin-brandenburg.de/zusammenarbeit/strategischer-gesamtrahmen/

- Digitale Transformation
- Wissenschaft, Forschung, Kultur und Bildung
- Weltoffenheit, internationale Vernetzung und Zusammenarbeit mit Polen

Bis zum Herbst 2020 hatten die Verwaltungen beider Länder dann erste Fassungen zum Strategischen Gesamtrahmen und der Vorhabenliste mit etwa 60 Vorhaben erarbeitet. Im Anschluss wurden ein öffentliches Beteiligungsverfahren sowie Fachgespräche zu jedem Handlungsfeld organisiert, um die Ausrichtung des Strategischen Gesamtrahmen Hauptstadtregion mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden zu diskutieren.

❖ Bevölkerungsentwicklung der Region

Waren die Erwartungen für die Region nach der deutschen Wiedervereinigung bezüglich der Bevölkerungsentwicklung zunächst von Euphorie geprägt, vollzog sich in den neunziger Jahren zunächst eine deutliche Schrumpfung der Einwohnerzahlen, vor allem in Brandenburg. Der Zusammenbruch der ostdeutschen Wirtschaft und der Niedergang der subventionierten West-Berliner Industrie führte zu erheblichen Abwanderungen in wirtschaftlich attraktivere Regionen. Gerade für die Randregionen Brandenburgs wurden Szenarien entwickelt, die von Bevölkerungsrückgängen von bis zu 30 % im Jahr 2030 gegenüber 1990 ausgingen. Tatsächlich war ein deutlicher Anstieg des durchschnittlichen Lebensalters der Menschen meßbar, den Brandenburg allerdings mit anderen Regionen in Ostdeutschland, aber auch mit verschiedenen Gebieten im Westen teilte.

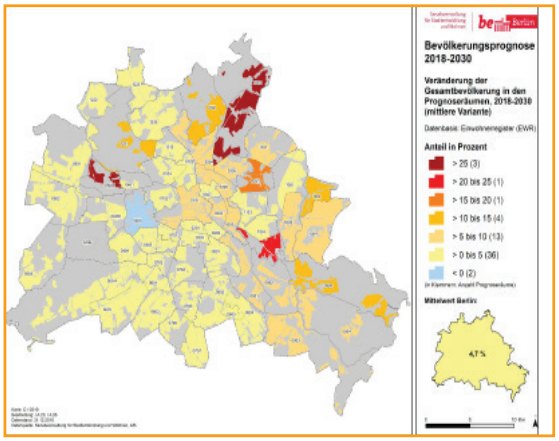
Seit Mitte des ersten Jahrzehnts im neuen Jahrtausend ist jedoch eine Umkehr des Prozesses erkennbar, vor allem in Berlin, zunehmend aber auch in Brandenburg. Konkret gehen die Bevölkerungsprognosen beider Bundesländer von den im Folgenden dargestellten Szenarien aus.

❖ Berlin[3)]

Ermittelt wurde die Einwohnerentwicklung 2018-2030 für Berlin und die Bezirke, basierend auf dem per 31.12.2018 im Einwohnerregister Berlins erfassten Bestand von 3,748 Mio. Personen. Die wichtigsten Ergebnisse dieser Prognose in der mittleren Variante für die Gesamtstadt sind:

Die gesamtstädtische Rechnung weist in ihrer mittleren Variante für das Jahr 2030 eine Einwohnerzahl von rund 3,925 Mio. Personen aus.

Bis zum Jahr 2030 nimmt die Bevölkerung in Berlin um rund 177.000 Personen zu, das sind etwa 4,7 Pro zent.



Das Durchschnittsalter erhöht sich aufgrund der anhaltenden Zuwanderung von tendenziell jüngeren Personen nur leicht von 42,7 Jahren in 2018 auf 42,9 Jahre in 2030.

Die positive Entwicklung der natürlichen Bevölkerungsbewegung (Saldo von Geburten und Sterbefälle) infolge steigender Geburtenzahlen in den letzten Jahren setzt sich aufgrund der angenommenen weiteren Zuwanderung junger Menschen fort. Der Trend hält zwar nicht dauerhaft an, langfristig fällt der Saldo von Geburten und Sterbefälle wieder negativ aus. Bis etwa zum Jahr 2025 wird es, in Abhängigkeit von der zukünftigen Zuwanderungsdynamik, mehr Geburten als Sterbefälle geben.

Ausschlaggebend für das trotz hoher Zuwanderung im Prognosezeitraum leicht steigende Durchschnittsalter ist die überproportionale Zunahme der Einwohner in den höheren Altersgruppen. Die Zahl der über 80-jährigen Personen steigt um etwa 16 Prozent (+33.000) auf rund 236.000 Personen; die Zahl der Personen im Alter von 65 bis unter 80 Jahren wird um annähernd 9 Prozent (+47.000) auf zirka 559.000 Personen steigen.

Die Gruppe der erwerbsfähigen Bevölkerung im Alter von 18 bis unter 65 Jahren erhöht sich geringfügig um etwa ein Prozent (+18.000) auf 2,454 Mio. Personen. Dabei wächst die darin enthaltene Zahl der jungen Erwachsenen zwischen 18 und 25 Jahren, die von der Zuwanderung in besonderem Maß beeinflusst ist, um etwa 3 Prozent (+7.000) auf rund 273.000 Personen.

Die Zahl der Kinder unter 6 Jahre nimmt über den gesamten Prognosezeitraum um knapp 7 Prozent (+15.000) auf rund 239.000 Personen zu. Die Zahl der unter 6-jährigen steigt dabei zunächst bis etwa 2026 an, auf 242.000 Personen. Anschließend bis 2030 sinkt sie wieder auf 239.000 Personen.

Die Altersgruppe der 6- bis unter 18-Jährigen steigt um gut 17 Prozent (+64.000) auf 436.000 Personen kräftig an. Das ist auf die positive Geburtenentwicklung, auch in Folge der Zuwanderung gebärfähiger Frauen, zurückzuführen.

Der Bezirk mit dem größten Wachstum ist Pankow (+ 11 Prozent), der Bezirk mit dem geringsten Wachstum (+ 0,3 Prozent) ist Charlottenburg-Wilmersdorf.

❖ Brandenburg[4)]

Die Brandenburger Bevölkerung wächst nach der im vergangenen Jahr veröffentlichten Vorausberechnung noch bis 2025, danach folgt ein leichter Rückgang. Vom Bevölkerungswachstum profitiert überwiegend das Berliner Umland. Gemein-

3) Bevölkerungsprognose für Berlin und die Bezirke 2018 – 2030, https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/bevoelkerungsprognose/de/ergebnisse/index.shtml; 4) Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Pressemittelung vom 21.06.2021, https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/139-2021

sam mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg hatte das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2021 eine neue Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg vorgelegt.

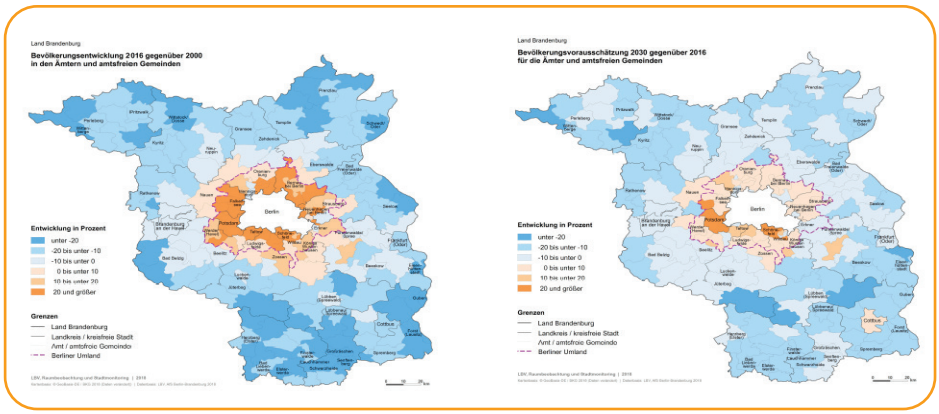
Nach diesen Berechnungen werden 2030 2,54 Millionen Menschen in Brandenburg leben. Das wären 0,7 Prozent bzw. 17 000 mehr als im Ausgangsjahr 2019 mit 2,52 Millionen Brandenburgerinnen und Brandenburgern. Während die Personenzahl zwischen 2019 und 2030 im Berliner Umland um 8,4 Prozent wächst, geht sie im Weiteren Metropolenraum um 4,4 Prozent zurück.

Das Durchschnittsalter steigt der Vorausberechnung zufolge von 47,2 Jahren in 2019 auf 48 Jahre in 2030. Dann wären 30 Prozent der Bevölkerung 65 Jahre oder älter verglichen mit 25 Prozent im Jahr 2019. Die höhere Lebenserwartung als eine Ursache der gesellschaftlichen Alterung steht hierbei auf der positiven Seite. Die Kehrseite ist, dass der Anteil der wirtschaftlich abhängigen Personen zulasten der Erwerbsfähigen steigt.

Das steigende Geburtendefizit sorgt für einen natürlichen Bevölkerungsrückgang. Gleichzeitig kompensieren die deutlichen Wanderungsgewinne die natürlichen Bevölkerungsverluste, sodass die Personenzahl auf Landesebene kurzfristig weiter steigt. In der Bevölkerungsstruktur ist bereits heute angelegt, dass die Geburtenzahlen sinken, die Sterbefälle aber weiter steigen, sodass 2030 rund 20.200 Menschen mehr sterben als geboren werden. 2019 lag diese Zahl bei 13 000.

Inwieweit verschiedene gesellschaftliche Prozesse wie die Entwicklung am Wohnungsmarkt, Veränderungen der Arbeitswelt (New Work, Homeoffice, Digitalisierung) und Kosten der individuellen Mobilität die Bevölkerungsentwicklung in die eine oder andere Richtung verstärken, ist gegenwärtig nicht oder nur schwer quantifizierbar.

Die zunehmende Urbanisierung, vor allem um Berlin und die kreisfreien Städte Brandenburgs herum, wird nicht ohne Auswirkungen auf das Verkehrssystem bleiben. Dazu weiter unten mehr. Im Hinblick auf die Dimensionen sei allerdings auf zwei Zahlen verwiesen: täglich pendeln rund 290.000 Brandenburger zum Arbeiten nach Berlin, 91.000 Berliner hingegen pendeln täglich zum Arbeiten nach Brandenburg.



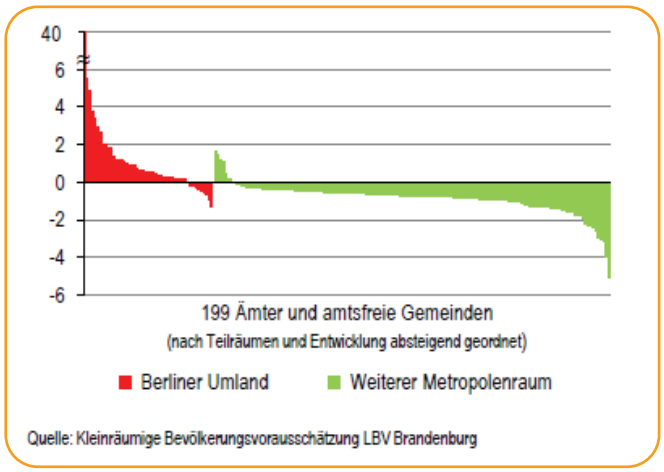


Abb.: Bevölkerungsentwicklung in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden 2030 zu 2016 (in 1.000 Personen)

❖ Wirtschaftsentwicklung

Die Region Berlin-Brandenburg wies – die Besonderheiten der Corona-Pandemie unberücksichtigt lassend – in den zurückliegenden Jahren eine deutlich positive Dynamik aus. Nach dem wirtschaftlichen Niedergang der Jahre nach der Wiedervereinigung begann eine spürbare Erholung in vielen Branchen. Berlin entwickelte sich zur Startup-Metropole, Branchen wie Tourismus, Messe- und Veranstaltungsgeschäft, Medienwirtschaft, aber auch klassische Branchen wie Metall- und Elektroindustrie, Groß- und Einzelhandel nahmen eine positive Entwicklung. Wesentlich blieb auch die Bauwirtschaft, die noch immer – und in den letzten Jahren wieder in stärkerem Maße – erheblich zur Wertschöpfung beiträgt.

Auch Brandenburg konnte in den vergangenen Jahren auf eine erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung zurückblicken. Dabei bildeten sich regionale und Branchencluster heraus, die durch gezielte Wirtschaftsförderung der Landesregierung noch gestärkt wurden. Regional zu nennen sind hier beispielsweise das Umfeld des Flughafen BER, die Lausitzregion und zuletzt der Standort der neuen TESLA-Gigafactory, nach Branchen beurteilt können als Beispiele chemische Industrie in Schwarzheide und Schwedt, Papierindustrie in Schwedt und in der Lausitz, Stahlindustrie in Eisenhüttenstadt, Brandenburg an der Havel und Hennigsdorf, Transport- und Logistikwirtschaft in den Zentren am Berliner Ring und die holzverarbeitende Industrie um Baruth genannt werden. Aber auch Automobilzulieferer, Ernährungs- und Energiewirtschaft, Baustoffproduktion und Entsorgungs-/Recyclingunternehmen bilden wichtige Elemente der Wirtschaftsstruktur.

❖ Straßeninfrastruktur

In den zurückliegenden drei Jahrzehnten wurden sowohl vom Bund als auch von den Ländern erhebliche Mittel in die Erneuerung, aber auch den Ausbau und den Erhalt der Straßeninfrastruktur investiert (Schienen- und Binnenwasserstraßeninfrastruktur sollen hier unberücksichtigt bleiben).

Neben dem Ausbau der Autobahnen und wichtiger Bundesstraßen vor allem in Brandenburg (B1/B5, B 87, B 96, B 101, um nur einige zu nennen) wurden zahlreiche brandenburgische Kommunen durch Umgehungsstraßen entlastet, was andererseits zur Verflüssigung regionaler und überregionaler Verkehre beiträgt. Gleichwohl dürfen die noch immer und teils immer stärker erkennbar werdenden Defizite, vor allem bei Brückenbauwerken und in der städtischen Infrastruktur nicht verschwiegen werden.

Gerade in Berlin wird an vielen Stelle deutlich, welche Folgen aus unterlassenen oder verschleppten Instandsetzungen resultieren. Bereits 2018 hat die IHK Berlin, in deren Verkehrsausschuss zahlreiche Innungsunternehmer mitwirken, im Positionspapier „4 x 4 Prioritäten für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik“ einen starken Fokus auf den Infrastrukturbereich gerichtet. Zu den wichtigen Aufgaben zählen demnach u. a. *„die umfassende Sanierung von Straßen und Brücken, Straßennetzergänzungen, die Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete, eine bessere Baustellen-Koordination …“*.

Insofern bilden die planmäßigen Grundinstandsetzungs- und Neubaumaßnamen im Berliner Autobahnnetz (A 111, Dreiecke Funkturm und Charlottenburg, Rudolf-Wissell- und Westend-Brücke) und im Hauptstraßennetz (Marzahner Brücken) gemeinsam mit weiteren notwendigen Sanierungsmaßnahmen (z. B. Elsenbrücke) in den kommenden Jahren eine erhebliche Herausforderung für das Berliner Verkehrssystem.

Aber auch in Brandenburg ist weiterer Handlungsbedarf gegeben. Ohne hier ins Detail einzugehen hat eine Studie im Auftrag der IHK Ostbrandenburg allein für diese Region – nicht zuletzt im Zusammenhang mit der TESLA-Ansiedlung in Grünheide – erheblichen Investitionsbedarf für die Infrastruktur ergeben *(s. Kasten „Sind die Verkehre unserer Region zukunftstauglich?“)*, auch in West- und Südbrandenburg wären ähnliche Bedarfe identifizierbar. Folgende Aspekte unterstreichen die Bedeutsamkeit der Infrastrukturfragestellungen:

- In den vergangenen Jahrzehnten sind am Berliner Ring, entlang der Autobahnen A 2, A 9, A 11, A 12, A 13, A 15 und A 24 sowie in Gewerbegebieten an den Bundesstraßen zahlreiche Logistikzentren entstanden. Das betrifft neben den drei bekannten Güterverkehrszentren Wustermark, Großbeeren und Freienbrink eine Reihe von Regional- und Zentrallägern des Groß- und Einzelhandels, Standorte der großen Logistikunternehmen, Groß- und Baumärkte sowie produzierende Unternehmen mit erheblichen Ein- und Ausgangsverkehren.

- Die Neuausrichtung der Antriebstechnologie weg vom Dieselantrieb hin zu Alternativen wie dem batterieelektrischen oder Wasserstoffantrieb erfordern in den kommenden Jahren erhebliche Investitionen in die Versorgungsinfrastruktur. Die bestehende Tankstellen-, Raststätten- und Autohofstruktur dürfte hier erheblichen Ergänzungs- und Anpassungsbedarf besitzen.

- Die sogenannte Mobilitäts- oder Verkehrswende wird – politisch motiviert – mit erheblichen Umgestaltungen vor allem städtischer und urbaner Straßeninfrastruktur einhergehen. Dabei wird es darauf ankommen, die Funktionserfüllung der Ver- und Entsorgung von Wirtschaft und Gesellschaft ebenso gewährleisten zu können wie die Bedürfnisse der Touristik zu befriedigen. Dies ist in vielen Fällen mit den Erwartungen und Forderungen des „Mikrokosmos“ der Bürger „vor Ort“, die andere Prämissen verfolgen, auszugleichen. Das „Sankt-Florians-Prinzip“ vor allem lokaler „Initiativen“ und die Schwerpunktsetzung bei Nutzungskonkurrenzen bilden hierbei oftmals besondere Herausforderungen für Landes- und Kommunalpolitik, aber auch für die Interessenvertretungen der Wirtschaft.

❖ Güterstruktur

In den zurückliegenden Jahrzehnten hat es erhebliche Veränderungen der zu befördernden Güterstrukturen mit teilweise erheblicher Veränderungsdynamik gegeben.

Zu nennen sind hier das exponentielle Wachstum der KEP-Verkehre in den vergangenen Jahren sowie die erhebliche Vertiefung und geografische Erweiterung der Wertschöpfungsketten, in Europa vor allem verbunden mit den stufenweisen Erweiterungsrunden der Europäischen Union. Der letztgenannte Faktor führte zu erheblichen Anstiegen der Verkehrsleistung vor allem im Straßengüterverkehr, der erstgenannte wurde begünstigt durch den Siegeszug des Internets.

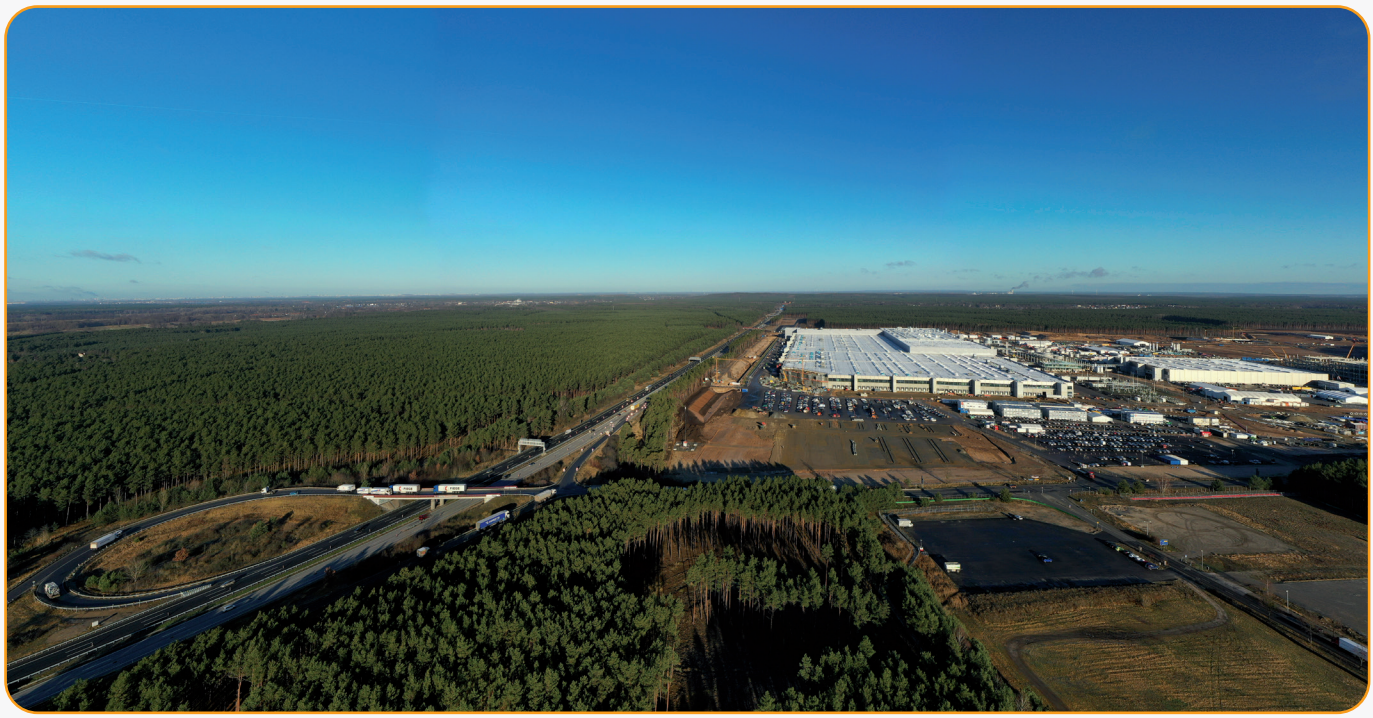
Inzwischen etablierte und voraussichtlich weiter zunehmende Veränderungen im Verbraucherverhalten führten und führen – besonders im Einzelhandel – zu Änderungen der Güter-/Sendungsstrukturen und damit wieder zu Änderungen in Teilen wohnortnaher Zustell-/Versorgungsverkehre. Demgegenüber ist der in der Vergangenheit typische Verkehr mit Massengütern (Kohle und andere lose Schüttgüter) deutlich zurückgegangen. Die Dimensionen mögen hier

regional – in Abhängigkeit von den industriellen Strukturen – unterschiedlich sein, eine Rückkehr zu derartigen Güterstrukturen dürfte aber nicht zu erwarten sein.

Feststellbar ist in diesem Zusammenhang, dass es vor allem in urbanen Ballungsräumen weithin keine belastbaren Zahlen zu den beförderten Gütern gibt. Das komplexe Nebeneinander unterschiedlichster Wirtschaftsbereiche (Produktion, Handel, Bau, Dienstleistungen, Touristik, Daseinsvorsorge, …) mit vielfältigen Beziehungsgeflechten untereinander und zur Wohnbevölkerung lässt häufig die Erhebung stabiler Daten mit wenigstens mittelfristiger Gültigkeitsdauer nicht oder nur mit hohen Ungenauigkeiten zu. Trotz dieser Unsicherheiten wird von Verkehrs-, Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik sowie von den Fachplanern erwartet, „zukunftsfeste“ Prognosen und Planungen zu liefern. Das lässt sich standortbezogen (z. B. für GVZ oder industrielle Cluster) sicherlich darstellen, für eine Region wie die Hauptstadtregion ist dies jedoch mit hohen Unsicherheiten verknüpft.

Insofern kommt es aus der Perspektive der Verkehrswirtschaft darauf an, auf den einzelnen Planungsebenen – von der Regionalplanung bis zum Bebauungsplan – die Funktionen „Ver- und Entsorgen“ immer angemessen „mitzudenken“ und zu berücksichtigen. Zeitweilige und kurzfristige „Moden“ sollten dabei nicht den Blick auf die langfristigen Wirkungen versperren.

An dieser Stelle ins Detail zu gehen, würde den Rahmen dieses Beitrags sprengen, aber genau dieser Aufgabe ist die Fuhrgewerbe-Innung in ihrer gewerbepolitischen Arbeit verpflichtet. Insofern ist die Mitwirkung der Innung in einer Vielzahl von Gremien in Berlin und Brandenburg ein Beitrag, die Interessen der Güter- und Personenverkehrsunternehmen nachhaltig zu vertreten.



Mit der Verkehrssituation in Ostbrandenburg beschäftigt sich eine von der regionalen IHK in Auftrag gegebene Studie:

Sind die Verkehre unserer Region zukunftstauglich?

Von der ersten Ankündigung im November 2019 bis heute ist in und um Grünheide viel passiert – TESLA hat inzwischen nicht nur sein Werk gebaut, sondern auch erste Auszubildende eingestellt und bereits Elektroautos als Prototypen hergestellt. Allein in der jetzigen ersten Ausbaustufe will der Autobauer 12 000 Mitarbeiter beschäftigen. Darüber hinaus ist ein Ausbau des Unternehmens geplant und bis zu 40 000 Personen sollen eingestellt werden. TESLA möchte zudem eine hohe Fertigungstiefe erreichen, dafür notwendige Materialien müssen zur Fabrik geliefert und fertige Fahrzeuge abtransportiert werden.

Das hat Auswirkungen auf den Verkehr rund um die Gigafabrik. Doch die Autofabrik allein ist nicht der Grund für das stetig steigende Verkehrsaufkommen.

Der Flughafen BER zieht neues Gewerbe in die angrenzende Flughafenregion und Einwohnerzuwächse in den kommenden Jahren ins Berliner Umland führen ebenfalls zu volleren Autobahnen.

Wachsende Pendlerströme zwischen Brandenburg, der Hauptstadt und grenzüberschreitend von und nach Polen stellen zusätzliche Herausforderungen dar. Bereits heute sind hohe Auslastungen der vorhandenen Infrastruktur erkennbar. Bei weiter wachsenden Verkehrsaufkommen führen sie

zu beträchtlichen Einschränkungen im Verkehrsfluss. Die aktuelle „Verkehrs- und Engpassanalyse Ostbrandenburg“ zeigt, an welchen Stellen in der Region künftig Risikopunkte entstehen.

110 000 Fahrzeuge pro Tag auf der A 10

Insgesamt kommt es bis 2030 zu einer starken Zunahme im Straßenverkehr, insbesondere im Raum Freienbrink und Grünheide, allein durch die Tesla-Ansiedlung. Der Verkehr auf den umliegenden Autobahnen nimmt laut der Prognosen überproportional zu.

Auf der A 12 werden 15 600 Personenkraftwagen mehr erwartet; der Lkw-Verkehr wird um 7 000 Fahrzeuge ansteigen. Auf der A 10 Süd fahren dann bis zu 24 000 Pkw und 11 400 Lkw mehr. Insgesamt rollen im Jahr 2030 dann 80 300 Pkw und fast 30 000 Lkw über die A 10. Das sind Zuwächse auf der A 12 um die Hälfte und auf der A 10 um mehr als 70 Prozent. Auch auf den Bundesund Landesstraßen werden mehrere Tausend Pkw und Lkw zusätzlich unterwegs sein.

Ein Ausbau der vierstreifigen Autobahn ist zwingend erforderlich, denn die höhere Auslastung führt zu einer steigenden Unfallgefahr und zu Sperrungen, die das restliche Straßennetz obendrein erheblich belasten. Auch im Fall der A 10 ist ein Ausbau von sechs auf acht Fahrspuren notwendig.

Öffentlicher Nahverkehr mit bis zu 70 000 Personen an einem Tag

Entlastung der Straßen kann der öffentliche Nahverkehr bieten. Doch auch hier sind starke Zuwächse zu erwarten. Bis 2030 werden im RE1 westlich und östlich von Fangschleuse 40 000 Fahrgäste zusätzlich erwartet, so dass dann fast 70 000 Personen unterwegs sein werden. Wenn der Lkw-Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll, müssen zwingend alternative Strecken ertüchtigt und für den Güterverkehr nutzbar gemacht werden. Ein Beispiel ist hier die Ostbahn, deren Ausbau auch auf deutscher Seite fokussiert werden sollte.

Neben der schon geplanten Kapazitätserhöhung auf der RE1-Strecke ab Dezember 2022 sollte auch die Regionalbahn RB14 ab 2025 von Nauen über den Ostbahnhof hinaus bis nach Fürstenwalde verlängert werden. Entfernte Bahnlinien, die sich erst in Berlin treffen, müssen mit einem PlusBus-System quer verbunden werden.

Zusätzlich muss rund um Grünheide ein Netz von Radwegen entstehen, dass an Bahnhöfe und Parkplätze andockt.

„Zaudern ist fehl am Platz in Zeiten des Klimawandels. Die Verkehre in Ostbrandenburg müssen jetzt ressourcenschonend, zukunftsfest und schnell gestaltet werden.“

Mit den Ergebnissen aus der Studie verfolgt die IHK Ostbrandenburg die Entwicklung der Verkehrssituation im Umfeld von TESLA auch weiterhin. Um den Verkehr vernünftig fließen zu lassen, haben die politischen Entscheidungsträger die Studie erhalten. Weitere Hinweise werden kontinuierlich folgen, um im gemeinsamen Austausch die Herausforderungen der Zukunft anzugehen.

Die Untersuchung wurde von der IHK Ostbrandenburg und der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree beauftragt und fachlich begleitet.

Alle Ergebnisse der Studie und das gemeinsame Forderungspapier unter

http://ihk-obb.de/ansiedlungen

*Interview der "Verkehrsnachrichten aus Berlin und Brandenburg" (VN) mit **IHK-Präsident Carsten Christ*** zur Untersuchung der IHK Ostbrandenburg.*

VN: Was war der konkrete Anlass, eine solche Untersuchung jetzt für die Region zu beauftragen?

Christ: Die Infrastruktur in der Region ist schon lange schwer ausgereizt. Jeder von uns kennt die Staus auf der A12. Durch unsere Heimat rollen Güter aus Übersee und China – hin und her. Auch das führt zu Nadelöhren wie zum Beispiel in und um Erkner, weil die Umgehungsstraße fehlt. Und in diese Lage platzte vor zwei Jahren die Nachricht, dass Tesla sein erstes Werk in Europa in Grünheide bauen will. Jetzt wollten wir es genauer wissen, wie das wird, wenn eine Fabrik am Rande von Berlin Tausende Mitarbeiter täglich anzieht und reibungslos Material und fertige E-Autos an- und abgefahren werden müssen.

VN: Welche Ergebnisse haben Sie am meisten überrascht?

Christ: Dass im Jahr 2030 täglich 7000 Lkws mehr als heute auf der A12 unterwegs sein werden. Das sind nicht einmal mehr acht Jahre bis dahin. Derzeit sind es 18000 Lkws. Auch der Investitionsbedarf bei den Landesstraßen ist ein dicker Brocken. Wir haben ja auch ein Szenario für die Verlagerung auf die Schiene entwickeln lassen. Dafür braucht es neue Bahnstrecken. Das ist mit den vorhandenen Gleisen nicht zu leisten. Weniger überrascht hat uns die Verdichtung der Verkehre zwischen Berlin und Brandenburg. Das hat auch viel mit pendelnden Mitarbeitern zu tun.

VN: Die Studie zeigt erheblichen Handlungsbedarf auf. Wo würden Sie persönlich die höchste Priorität sehen?

Christ: Alles was überregionale Straßen und Schienen betrifft, muss sofort angegangen werden. Der Ausbau der A12 ist unvermeidbar. Die A10 zwischen den Dreiecken Schönefeld und Spreeau werden dann am Tag 110.000 Fahrzeuge passieren. Bleibt diese Strecke sechsstreifig sind Störungen absehbar. Die Ostbahn zwischen Berlin und Gorzòw kann zur Entlastung beitragen, wenn sie komplett zweigleisig und elektrifiziert ist. Wenn wir das Mehr von 7000 Lkws von der A12 auf die Schiene bekommen könnten, müssten dort 140 Güterzüge mehr pro Tag rollen. Derzeit sind es 70. Aber auf dieser Strecke möchten wir ja auch einen RE1 mehr pro Stunde fahren lassen. Das ist alles sehr fragil. Für solche Herausforderungen muss neben Geld und Planungssicherheit vor allem politischer Wille da sein. Zaudern ist fehl am Platz.

VN: Die Untersuchung konzentriert sich naturgemäß auf die Region Ostbrandenburg. Erkennen Sie Parallelen für den gesamten Bereich Berlin-Brandenburg oder sind das spezifisch regionale Aspekte?

Christ: Berlin und Brandenburg sind verkehrstechnisch ein Organismus. Unsere Ergebnisse basieren auf regionale Erhebungen. Aber sie sind übertragbar. Die Landesstraßen sind im ganzen Land in einem oft schlechten Zustand. Die Landkreise sorgen oft besser für ihre Straßen als die Landesverwaltung. Planungen für Schienen und Straßen dauern zu lange und der Ausbau noch länger. Über Wasserwege will gleich gar niemand mehr mit uns reden. Das Bundesverkehrsministerium muss die Verflechtung der Metropolregion akzeptieren. Die Verkehre in Berlin und Brandenburg können nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Die überregionale Bedeutung der Region ist Fakt. Zudem muss unsere Landesregierung endlich danach handeln, dass in den Potsdam fernen Regionen eine funktionierende Infrastruktur für Unternehmer und Mitarbeiter wesentlich ist. Aber es erfüllt mich mit Hoffnung, dass es Planungen für den Ausbau der A12 geben soll. Vielleicht ist das ein optimistisches Zeichen der neuen Regierung, Infrastruktur ernsthaft entwickeln zu wollen.

*** Carsten Christ, Jahrgang 1969, hat eine Ausbildung zum Berufskraftfahrer absolviert und war einige Jahre bei der Hamburger Buhck-Gruppe, darunter als Geschäftsführer eines Tochterunternehmens im Havelland, tätig. Heute ist er Geschäftsführer der MAYER Kanalmanagement GmbH und der Krüger Wasserhochdrucktechnik GmbH. Mayer Kanalmanagement ist Innungsbetrieb seit 2016 und seit 2005 bei der Entsorgergemeinschaft Abfall Berlin-Brandenburg e. V. als Entsorgungsfachbetrieb zertifiziert. Seit 2017 ist er der Präsident der IHK Ostbrandenburg. Er tritt in diesem Jahr erneut zur Wahl für die Vollversammlung an. Auch engagiert er sich im Verband Deutscher Rohr- und Kanal-Technik-Unternehmen. Carsten Christ ist verheiratet und Vater von zwei Söhnen.**