

## Ortsbeirat Güldendorf

Ortsvorsteherin  
Brunhild Greiser  
Weinberge 17  
15236 Frankfurt (Oder)  
Tel. 0355- 537705

### Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Referat G12  
Invalidenstraße 44  
D – 10115 Berlin  
Stichwort "BVWP 2030"

Frankfurt (Oder), den 27.04.2016

### Stellungnahme

#### zum Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) – Projekte Stadt Frankfurt (Oder) Vorhaben- B112-G30-BB - Güldendorf - A 12

Mit der Umsetzung des Projektes B112-G30-BB - Güldendorf - A 12 wird die Beseitigung von Engpässen, das Schließen von Lücken und die Verbesserung der Anbindung der südlichen Region angestrebt. Ebenso sollen mit der Maßnahme Bündelungs- und Lenkungswirkungen erfolgen. Mit dem Ausbau des Abschnitts B112 zwischen OT Güldendorf und AS Frankfurt (Oder)-Mitte soll eine der letzten Lücken der Oder-Lausitz-Trasse (Planungszeitraum 10 Jahre; Bauzeitraum 2,5 Jahre) geschlossen werden.

Aus Sicht des **Ortsbeirates**, stehen den zu erwartenden positiven Auswirkungen gravierende  
Negativauswirkungen gegenüber.

#### Positiv:

- verkehrliche Entlastung der OL Güldendorf (abhängig jedoch, von der Ausbildung der teilplanfreien Anbindung am Knotenpunkt Krumme Straße/B112) für viele Verkehrsteilnehmer schnellste Verbindung zwischen Stadtzentrum und B112, keine Ampelregelungen)
- in Abhängigkeit vom erstgenannten, damit verbunden Abnahme der Verkehrslärmemissionen in der Ortslage
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Lärmschutzmaßnahmen

#### Negativ:

- Das Projekt wird mit dem vierspurigen Ausbau auf einer Länge von 1,4 Km, der teilplanfreien Anbindung und der prognostizierten Verkehrsbelastung 16.000 Kfz/24h, SV-Anteil 11% (heutige Verkehrsbelastung 10.300 Kfz/24h, SV-Anteil 9%), erhebliche Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität der Bürger, besonders in der Wohnsiedlung „Landidyll“ sowie den Umweltschutz nach sich ziehen.
- Der Ortsteil Güldendorf ist Wohnstandort für ca. 900 Einwohner. Die Ortslage ist eingebettet in landschaftlich hervorragende Potentiale (FFH, NSG, LSG) und wird durch zwei Mühlentäler die

ca. 40m tiefer als der Ortskern liegen sowie einer Gewässerkette (Dorfsee, Teiche, Feuchtgebiete), geprägt.

- Der Eingriff in den sensiblen Landschaftsraum durch Flächenneuanspruchnahme (ca. 2,2 ha) wird sich negativ auf den Landschaftsraum auswirken.
- Erhebliche Beeinträchtigungen von einem Natura 2000-Gebiet sind nicht ausgeschlossen.
- Die Erschließung des Ortsteiles an das Hauptstraßenverkehrsnetz erfolgt über die Haupteerschließungsstraßen
  - Krumme Straße/Seestraße (1.Priorität)
  - Güldendorfer Straße.
- Eine teilplanfreie Anbindung am Knotenpunkt Krumme Straße /B112 (niveaugleich evtl. Kreisell) ist für die Erreichbarkeit der Wohnbebauung, der Gewerbebetriebe, des Rettungswesen, des Busverkehrs, der KITA, der anliegenden Land- und forstwirtschaftlichen Flächen, der Komposttieranlage, des Naherholungsgebietes“ Helenesee“ sowie der Kleingärten zwingend erforderlich.
- Ohne diese teilplanfreie Anbindung wären Auswirkungen auf die Erreichbarkeit und die Erschließung der Ortsteils zu erwarten. Eine zügige Erreichbarkeit der Ortslage, wäre nicht gegeben. Der ÖPNV wäre uneffektiv (zur Zeit werden mit einer Linie 2 Ortsteile und das Erholungsgebiet Helenesee erschlossen).
- Derzeit ist die Ortslage für Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs nur über die B112/Krumme Straße/Seestraße erreichbar. Die Erreichbarkeit von Osten über den Buschmühlenweg/ Seestraße ist durch den geringen Querschnitt der Eisenbahnüberführung nicht gegeben. Über die Güldendorfer Straße ist die Befahrung mit Fahrzeugen des Schwerlastverkehrs auf Grund der Beschränkung der Brücke auf 12t ebenfalls nicht möglich. Ohne eine teilplanfreie Anbindung der Krumpfen Straße bestände keine Möglichkeit den Ortsteil mit Schwerlastverkehr, zu erschließen.
- Damit verbunden sind erhöhte Kraftstoffverbräuche, Abgasemissionen und Feinstaubbelastungen im PKW- und Schwer-Verkehr zu erwarten.
- Die Prognosekarten für den Plan- und den Bezugsfall 2030 zeigen allerdings im Bereich Güldendorf ein nicht nachzuvollziehendes Absinken der Verkehrsbelastung um 6000 Kfz (genauer von 23000 Kfz auf 17000 Kfz). Für uns stellt es sich so da, dass diese 6000 Kfz (davon 2000 SV-Kfz) in die OL Güldendorf gelangen. Wir bitten um Erklärung, denn wie sich die Prognosekarte derzeit darstellt, kann sie als nicht realistisch angesehen werden.

Neben dem-**Projekt B112-G30-BB** –sind die Bürgerinnen und Bürger im Ortsteil Güldendorf auch vom **Projekt A12-G10-BB** betroffen. Die Autobahn 12 verläuft durch die Ortslage.

*Die Bewohner im Ortsteil Güldendorf sind seit der Grenzöffnung jeden Tag von Verkehrslärm, -emissionen und durch den Verkehr herbeigerufene Erschütterungen in sehr hohem Maße großen Belastungen ausgesetzt (lt. Europäischer Umweltagentur werden europaweit jedes Jahr 10.000 Tote auf die Folgen von Lärm zurückgeführt).*

*Die Autobahn BAB 12 ist ein Bestandteil des Kernnetzkorridors North Sea - Baltic des Transeuropäischen Netzes für Verkehr (TEN-V) und ist derzeit (Zählwerte aus dem Jahr 2014) im*

*Bereich Güldendorf mit 25.000 Kfz täglich belastet. Im Schwerverkehr sind 10.600 Kfz zu verzeichnen. Der Schwerverkehrsanteil ist der höchste aller Zählstellen an Bundesautobahnen in Deutschland. Seit dem Jahr 2007 haben sich die Kfz-Verkehrsstärke und ebenso die SV-stärke um etwa 44% erhöht.*

*Die wirtschaftliche Entwicklung der Republik Polen mit einem durchgängig positiven Wirtschaftswachstum in den letzten Jahren (allein 3,6% Wachstum in 2015) ist auch mit einem erhöhten internationalen Güter- und Personentransport verbunden.*

*Der Kernnetzkorridor wird daher in Zukunft weiter von essentieller Wichtigkeit für die internationalen Straßenverkehre sein, auch im Hinblick auf neue Technologien und Entwicklungen wie dem autonomen Fahren von Kfz.*

*Die im Projektdossier dargestellten Prognosedaten im Abschnitt Güldendorf für das Jahr 2030 mit einer DTV von 24.000 Kfz wurden schon im Jahr 2014 überschritten. Es ist somit davon auszugehen, dass in 2030 die Kfz-Belastung deutlich über den dargestellten Daten liegt.*

*Die SV-stärke soll sich laut Prognose bis 2030 um weitere 42% zum Stand aus dem Jahr 2014 erhöhen. Auch dieser Wert ist mit Skepsis zu sehen, wenn man sich die SV-Entwicklung der letzten Jahre mit einem konstanten Anstieg von etwa 500 SV-Kfz pro Jahr vor Augen führt. Die prognostizierten Zahlen unterstellen nahezu eine Halbierung der SV-Entwicklung auf etwa 280 SV-Kfz pro Jahr. Dies wird von uns als unrealistisch angesehen, eine Überarbeitung der Prognose ist daher dringend notwendig.*

*Das im Projektdossier ermittelte Nutzen-Kosten-Verhältnis wird als nicht objektiv angesehen, da es mit weiter wachsenden Kfz-Belastungen auch ansteigt.*

*Ein nicht zu unterschätzender Vorteil des sechsstreifigen Ausbaus der A 12 ist die Zunahme der Verkehrssicherheit. Nicht nur die Unfall- und Unfallfolgekosten werden damit gesenkt, auch im Falle eines Unfalls oder einer Havarie kann u.U. der Verkehr auf der Autobahn weitergeführt werden und belastet nicht die umliegenden Gebiete.*

*Ein Schutz der Bevölkerung auch im Bereich Güldendorf sollte erklärtes Ziel einer weitsichtigen und gerechten Verkehrspolitik sein.*

*Wir bitten daher um die Aufnahme des Projektes A12-G10-BB in den Vordringlichen Bedarf und die Erweiterung des Projektes um die Lärmsanierung der BAB 12 im Bereich Güldendorf.*

Wir bitten Sie, die Hinweise und Bedenken des Ortsbeirates nun unter fachlich-inhaltlichen Gesichtspunkten auszuwerten.

Mit freundlichen Grüßen

Brunhild Greiser

Ortsvorsteherin