

## **Kleine Anfrage 1880**

des Abgeordneten Christoph Schulze  
der BVB / FREIE WÄHLER Gruppe

an die Landesregierung

### **Infrastrukturanbindung des BER bei drastisch steigenden Passagierzahlen**

Man darf davon ausgehen, dass in der Vergangenheit die Infrastrukturanbindung des BER für 23 Mio. Passagiere geplant, planfestgestellt und straßenseitig auch fertig gebaut worden ist. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der „Dresdner Bahn“ wird frühestens im Jahr 2025 erwartet. Über die derzeitige Schienenanbindung (Nord-Süd-Verbindung) ist lediglich ein Flughafenexpress pro 30 Minuten im Fahrplan möglich. Die S-Bahn soll im Viertel-Stunden-Takt zum BER fahren. Mit der Erweiterung von derzeit geplanten 23 Mio. Passagiere am BER um rund 20 Mio. Passagiere bis 2025 (Planung 42,6 Mio.) werden alle Zuwegungen, insbesondere die Straßenanbindungen, zum BER zu Nadelöhren wie seit Jahren in Tegel. Dann wäre der BER auch in dieser Hinsicht kein Fortschritt. Es scheint hinterfragbar wie sinnvoll es sein könnte, im Innenbereich des BER weitere Parkhäuser zu bauen, wenn die Autos die A 113 oder die Zubringer von der B 96 (Schönefeld) wegen Überlastung und Staus die Anbindung des BER in Frage stellen.

Aus diesem Grund frage ich die Landesregierung:

1. Wie soll die Anreise der Passagiere über die derzeit bestehenden und planfestgestellten Infrastrukturanbindungen bei nunmehr 42,6 Mio. Fluggästen pro Jahr, d.h. rund 20 Mio. mehr geplanten und erwarteten Passagieren am BER bis 2025 funktionieren?
2. Welche organisatorischen oder planerischen und baulichen Vorkehrungen hinsichtlich der Weiterentwicklung der infrastrukturellen Anschlüsse zur Vermeidung permanenter Staus auf den Zuwegungen und damit zu einem drastischen Absinken der Servicequalität des BER sind vorgesehen? Wenn keine vorgesehen sind, warum nicht?
3. Welche neuen Umweltbelastungen -insbesondere der Bewohner im Berliner Süden- wird dies nach sich ziehen (Lärm, Abgase, Ultrafeinstaubbelastung), wenn Verkehrsströme auf Zubringerstraßen neu geordnet werden müssen bzw. Straßenausbauten erforderlich sind. Entspricht dies dem Planfeststellungsbeschluss?
4. Welchen Sinn macht es im Innenbereich des BER weitere Parkhäuser zu bauen, wenn der Verkehr die A 113 oder die Zubringer von der B 96 (Schönefeld) derart verstopfen werden, dass sie nicht mehr genutzt werden können?

5. Ist es zutreffend, dass die FBB GmbH für die Neuerrichtung des angekündigten Ankunftsterminals „D2“ am Flughafen SFX eine Baugenehmigung erhalten hat? Ist dies im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen? Ist hier nicht vorab ein Planänderungsverfahren erforderlich, da durch das neue Bauwerk auch ein erhöhtes Passagieraufkommen eintritt, was mit weiteren Umweltbelastungen (Lärm, Abgase, Ultrafeinstaubbelastung) der Anwohner verbunden ist. Gibt es bereits einen unterzeichneten Bauvertrag mit einer Firma zur Umsetzung mit dem „Bauherren FBB“? Was kostet das Vorhaben „D2“ und wann wird mit einer Inbetriebnahme gerechnet? Wie ist die Finanzierung des „D2“ gesichert?
6. Wie viele von den in 2025 geplanten 42,5 Mio. Passagiere werden am BER und wie viele in SXF abgefertigt. Ist der Weiterbetrieb des SXF bzw. dessen Ausbau als Passagierterminal nach Inbetriebnahme des BER im Planfeststellungsbeschluss vorgesehen? Ist hier ein Planänderungsverfahren erforderlich?
7. Ist es möglich auf einer nach dem Kartenwerk zum Planfeststellungsbeschluss mit der Funktion "Fracht/Cargo" bezeichneten Fläche das neu geplante LCC-Terminal des BER als "Passagierabfertigungsterminal" zu errichten?