

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1880
des Abgeordneten Christoph Schulze
BVB/FREIE WÄHLER Gruppe
Drucksache 6/4480

Infrastrukturanbindung des BER bei drastisch steigenden Passagierzahlen

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Fragestellers

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.

Frage 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?

Frage 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?

Frage3:

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?

Frage 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?

zu den Fragen 1 bis 4:

Wie bereits in Beantwortung der Kleinen Anfrage 1244 dargelegt wurde, verfügen die den BER tangierenden Bundesautobahnen und Bundesstraßen sowie die Zubringer-Landesstraßen über ausreichende Kapazitätsreserven, um die Verkehre rund um den BER nach dem Betriebsstart und auch nach einer möglichen Kapazitätserweiterung aufzunehmen.

Die tangierenden Autobahnen A 10 und A 113 sind in der Lage, Verkehrsmengen von bis zu 100 000 Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil in ausreichender Qualität zu bewältigen. Die gegenwärtigen Verkehrsmengen liegen bei etwa 60 % ihrer Leistungsfähigkeit.

Die tangierende B 96a hat eine Leistungsfähigkeit von ca. 30 000 Kfz/24 h, ihre Auslastung liegt zurzeit (2014 – ca. 12 500 Kfz/24 h) bei etwa 50 %.

Die Quell- und Zielverkehre des BER können staufrei über eine eigene, sehr leistungsfähige Autobahnanschlussstelle abgewickelt werden, wenn die erforderlichen Parkraumkapazitäten auf dem Flughafengelände zur Verfügung gestellt werden.

Sowohl bei steigenden Passagierzahlen als auch bei einem veränderten Verkehrskonzept (z. B. Anbindung des Airport-Expresses, Buskonzept) infolge einer „dezentralen Erschließung“ ist derzeit kein weiterer Ausbaubedarf der A 10, A 113 und B 96a ableitbar.

Zusätzliche Umweltbelastungen durch steigende Zubringerverkehre sind nicht zu erwarten, da die Verkehrsstrassen weitgehend anbaufrei sind. Inwieweit künftig Baumaßnahmen im Bereich der Ortsdurchfahrt Schönefeld notwendig werden, ist derzeit nicht abzusehen.

Frage 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?

zu Frage 5:

Die FBB hat eine Baugenehmigung für die Errichtung des Ankunftsterminals D2 am Flughafen Berlin-Schönefeld erhalten.

Die Errichtung des Ankunftsterminals D2 findet auf einer Fläche statt, die nach § 71 LuftVG für den bisherigen Verkehrsflughafen Berlin-Schönefeld den Bau eines zusätzlichen Passagierabfertigungsgebäudes gestattet. Eine planrechtliche Festsetzung einer Hochbaufläche für das Terminal D2 ist daher nicht erforderlich.

Nach den bisherigen Planungen der FBB soll das Vorhaben D2 2016 in Betrieb gehen. Es wird mit Kosten in Höhe von etwa 7,7 Mio. € gerechnet, deren Finanzierung über den aktuellen Wirtschaftsplan der FBB abgesichert ist.

Frage 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?

zu Frage 6:

Nach Aussagen der FBB wird das Ziel verfolgt, die nördlichen Passagierabfertigungsanlagen am Flughafen Berlin-Schönefeld (SXF-Nord) nur bis 2023 weiter zu nutzen. Angaben zur Anzahl der abzufertigenden Passagiere für das Jahr 2025, getrennt nach einzelnen Passagierterminals am zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg, können zurzeit nicht getroffen werden.

Es bedarf keines Planänderungsverfahrens hinsichtlich des Weiterbetriebs der bestehenden Passagierabfertigungsanlagen des Flughafens Berlin-Schönefeld.

Frage 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?

zu Frage 7:

Welche Art der baulichen Nutzung auf einer bestimmten Baufläche zugelassen ist, ergibt sich aus dem Plan der baulichen Anlagen des Planfeststellungsbeschlusses zum Ausbau des Verkehrsflughafens Berlin-Schönefeld. Ist für eine Baufläche die Nutzungsart FR – Frachtabfertigungsanlagen – festgesetzt, so würde es dieser Festsetzung widersprechen, wenn diese Baufläche für die Errichtung eines der Passagierabfertigung dienenden Terminals genutzt würde.