

Kleine Anfrage 2710

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

an die Landesregierung

Kommt das Verkehrschaos um den BER mit der Eröffnung doch?

In den PNN vom 26.04.17 stand es bereits unter der Überschrift „Maut auf der Berliner Stadtautobahn? Mit dem BER-Start in Schönefeld droht auf der Stadtautobahn der Kollaps. Ein Gutachten“: Ein neues von der FBB GmbH in Auftrag gegebenes „offizielles BER-Verkehrsgutachten“ sagt einen Verkehrsinfarkt an einigen Stellen rund um den BER voraus. „Mit dem BER-Hauptstadtairport in Schönefeld droht auf der Berliner Stadtautobahn nach Süden in Stoßzeiten der Kollaps. Was der Senat bislang abwiegelte, prognostiziert jetzt erstmals auch ein den PNN vorliegendes offizielles BER-Verkehrsgutachten, das von der Flughafengesellschaft Berlins, Brandenburg und des Bundes (FBB) selbst in Auftrag gegeben wurde.“

Zusätzlich enthält das Gutachten auch noch Vorschläge Reduzierung der Verkehrsbelastung insbesondere der Autobahn A113 auf dem Rücken der Bürger: „Spreepplan macht konkrete Vorschläge, um die absehbaren Stauprobleme wenigstens zu entschärfen. Die brisanteste Empfehlung ist die Einführung einer Maut auf der Stadtautobahn, zur „Reduzierung der Gesamtbelastung und zur Erhaltung eines stabilen Verkehrsflusses auf der A100“. Als „Maßnahme“ werden dann explizit die „Prüfung von Zuflusssdosierungen an den Autobahnabfahrten“ und die „Erhebung von Fahrweggebühren für die Autobahn (Maut)“ vorgeschlagen.“

Interessant auch, dass das Gutachten, seine Ergebnisse und Vorschläge bereits Ende 2016 im BER-Dialogforum der Anrainer vorgestellt wurde. „Die Ergebnisse waren schon Ende 2016 im BER-Dialogforum der Anrainer, dem angrenzende Brandenburger Kommunen, Berliner Stadtbezirke, aber auch beide Länder angehören, präsentiert worden.“ Und das ohne irgendwelche Folgen blieb!

Das Gutachten sei der Senatsverwaltung und auch dem Aufsichtsrat bekannt und dort sogar in der letzten Sitzung im März diskutiert worden.

Aus diesem Grunde frage ich die Landesregierung

1. Ist es zutreffend dass das Gutachten dem Aufsichtsrat bekannt ist und dort diskutiert wurde?
2. Was sind die konkreten Ergebnisse der Diskussion im Aufsichtsrat?
3. Ist das Gutachten auch der Landesregierung bekannt? Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung daraus?

Eingegangen: 17.05.2017 / Ausgegeben: 17.05.2017

4. Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen um den Verkehrsinfarkt insbesondere auf der Stadtautobahn A 113 zu vermeiden?
5. Wie soll der Verkehrsinfarkt insbesondere auf der Stadtautobahn A 113 vermieden werden?
6. Wie stellt sich die Landesregierung zu den von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen wie „Zuflusssdosierungen an den Autobahnabfahrten“ und „Fahrweggebühren für die Autobahn (Maut)“. Sollen diese auch auf Brandenburger Seite realisiert werden?
7. In der Antwort auf unsere Kleine Anfrage Nr. 1880, Drs. 6/4480, ausgegeben am 27.07.16, schreibt die Landesregierung: „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 damit angegeben 4.166 Kfz/Stunde stellen jedoch bereits 71,84 % der von den Gutachtern angegeben maximal leistbaren 5.800 Kfz/Stunde (Seite 12) dar. Zudem geben die Gutachter für heute bereits 127.000 Kfz/24 Stunden für einen Durchschnittstag an. Welche Angaben sind nun richtig? Und wie passen die von den Gutachtern für 2018 (nach Eröffnung des BER) erwarteten rund 140.000 Kfz/24 Stunden zu der Antwort der Landesregierung, das die tangierenden Autobahnen A 10 und A 113 mit einer Leistungsfähigkeit von bis zu 100.000 Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil über ausreichende Kapazitätsreserven verfügen würden? Bitte erläutern Sie das konkret unter Angabe nachprüfbarer Zahlen.