

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Frank-Christian Hansel (AfD)**

vom 20. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. September 2019)

zum Thema:

**Realistische Verkehrsanbindung bei Vollast des BER ab Eröffnung?**

und **Antwort** vom 27. Sept. 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21 079**  
**vom 20. September 2019**  
**über Realistische Verkehrsanbindung bei Volllast des BER ab Eröffnung?**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten: Entgegen dem Planfeststellungsbeschluss, der nur 360.000 Flugbewegungen und einen mittelgroßen Verkehrsflughafen für 30 Mio. PAX genehmigte, sollen durch den bisher nicht genehmigten Masterplan erhebliche Terminalkapazitäten realisiert werden, mit denen im Jahr 2040 ca. 50 Mio. Pax abgefertigt werden sollen.

Frage 1:

Gibt es kurz vor der geplanten Eröffnung des BER in der „Verkehrs- und Engpassanalyse Flughafen und Flughafenumfeldanbindung“ von SPV Spreeplan Verkehr GmbH entsprechend dem Arbeitsstand vom 17.01.2019 inzwischen die bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht durchgeführte Detailuntersuchung zu den saisonalen Spitzenlasten im Flugverkehr, die „rund 30 % oberhalb des Durchschnittstages“ liegen?

Frage 2:

Werden in Analogie zu Frage 1 auch die täglichen Spitzenlasten in Abhängigkeit von den Flugzeugumläufen berücksichtigt, die ebenfalls erheblich über dem Durchschnittstag liegen? Wenn nein, mit welcher Begründung nicht, da die Aussage der Studie vor dem Hintergrund der ohnehin sehr hohen Verkehrsbelastung nicht die enormen Verkehrsspitzen abbilden würde?

Antwort zu 1 und 2:

Nach den dem Senat dazu vorliegenden Erkenntnissen liegt diese Detailuntersuchung noch nicht vor.

Frage 3:

Welche Auffassung hat der Senat darüber hinaus zu dem Umstand, dass in dem Verkehrsgutachten bisher nicht nur saisonale und tägliche Verkehrsspitzen fehlen, sondern dass nur eine durchschnittliche Belegung der Verkehrsströme über 24 Stunden dargestellt wird, obwohl am BER ein Nachtflugverbot gilt bzw. damit tagsüber erheblich mehr Pendler- und Fluggastverkehre auf der Straße generiert werden als nachts?

Antwort zu 3:

Der Senat sieht in den für die Genehmigung des Flughafens zugrunde gelegten Annahmen keinen Mangel.

Frage 4:

Welche maximalen Kapazitäten werden die Autobahnen A100/A113 vor dem Hintergrund der gewichteten Tages- und Randzeiten sowie der flughafenbedingten saisonalen und täglichen Verkehrsspitzen aufweisen? Gibt es hier schon Schätzungen und Berechnungen, obwohl die Ergebnisse der Verkehrsstudie unter Frage 1 bis 3 zumindest für die Öffentlichkeit noch nicht vorliegen?

Frage 5:

Liegen entsprechend der Fragen 1 bis 3 ebenso für die Terminalanbindung Abzweig A100 und A113 belastbare Daten über die maximale Kapazität vor? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4 und 5:

Für die maximalen Kapazitäten von Autobahnen gibt es sowohl Annahmen für die Bemessung als auch davon zum Teil abweichende praktische Erfahrungen. Im Rahmen der Genehmigung des Flughafens wurde nachgewiesen, dass das erwartete Verkehrsaufkommen durch die geplanten und zwischenzeitlich fertig gestellten verkehrlichen Anlagen bewältigt werden können.

Frage 6:

Wird für eine präzise Prognose der Verkehrsbelastung ebenfalls der BER-Baustellenverkehr entsprechend Masterplanerweiterung berücksichtigt, da mit einer sehr hohen zusätzlichen Verkehrsbelastung zu rechnen ist? Wenn nein, warum nicht und welche Folgen hätte der Baustellenverkehr für die ohnehin sehr hohe Verkehrsbelastung zum und vom BER?

Antwort zu 6:

Hierzu liegen dem Senat mangels Zuständigkeit keine Erkenntnisse vor.

Berlin, den 27.09.2019

In Vertretung

Ingmar Streese  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz