Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 23 759
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Maik Penn (CDU)

vom 12. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. Juni 2020)

zum Thema:
Flughafen BER: Verkehrsanbindung, Fahrradwege und E-Mobilität

und **Antwort** vom 26. Juni 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Juni 2020)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Maik Penn (CDU)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/23759
vom 12. Juni 2020
über Flughafen BER: Verkehrsanbindung, Fahrradwege und E-Mobilität

---

Der Senat ist sich des Stellenwerts des Fragerechts der Abgeordneten bewusst und die Beantwortung Schriftlicher Anfragen der Mitglieder des Abgeordnetenhauses nach Artikel 45 Absatz 1 der Verfassung von Berlin hat eine sehr hohe Priorität. Gegenwärtig konzentriert der Senat seine Arbeit und seinen Ressourceneinsatz aber auf die Bekämpfung der infektionsschutzrechtlichen Gefährdungslage für die Berliner Bevölkerung. Vor diesem Hintergrund beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage im Namen des Senats von Berlin wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) zu den Fragen 2, 3, 5, 10, 11 und 12 und die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg zu der Frage 5 um Stellungnahmen gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurden. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Einwohnerinnen und Einwohner hatten Berlin und das Berliner Umland zum Zeitpunkt des ursprünglichen Eröffnungstermins 2012 und welche Zahlen stehen dem mit Stand 31.12.2019 gegenüber?

Antwort zu 1:

Der Bevölkerungsstand für Berlin und Brandenburg stellt sich für die Stichtage 31.12.2012 und 31.12.2019 wie folgt dar:

Bevölkerung	31.12.2012	31.12.2019
Land Berlin	3.375.222 Einwohner	3.669.491 Einwohner
Land Brandenburg	2.449.511 Einwohner	2.521.893 Einwohner

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
Angaben für 2012: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/webapi/jsf/tableView/tableView.xhtml
Angaben für 2019: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/

Frage 2:

Wie hoch war jeweils das Fluggastaufkommen in den Jahren 2012 und 2019 auf allen Berliner Flughäfen?

Antwort zu 2:

Hierzu antwortet die FBB:
„2012: 25.261.477 Passagiere (gemäß ICAO-Code „PAX“) insgesamt (Flughafen Tegel: 18.164.203 PAX, Flughafen Schönefeld: 7.097.274 PAX),

2019: 35.645.005 PAX insgesamt (Flughafen Tegel: 24.227.570 PAX, Flughafen Schönefeld: 11.417.435 PAX).“

Frage 3:

Von welcher Entwicklung der Einwohnerzahlen und Fluggastzahlen wird in den kommenden zehn Jahren ausgegangen und inwieweit wird diese Prognose hinsichtlich der verkehrlichen Erreichbarkeit des BER berücksichtigt?

Antwort zu 3:

In der am 25.02.2020 vom Senat verabschiedeten Bevölkerungsprognose 2018-2030 Berlin wird geschätzt, dass die Gesamtstadt in der mittleren Variante bis zum Jahr 2030 auf 3.925.000 Einwohnende wachsen könnte.

Laut der am 17.06.2020 veröffentlichten 2. korrigierten Ausgabe des statistischen Berichts "Bevölkerungsentwicklung und Bevölkerungsstand im Land Brandenburg Dezember 2019“ waren 996.684 Einwohnende im Berliner Umland erfasst. Gemäß der aktuellen Ämterschätzung 2017-2030 wächst die Einwohnerzahl im Berliner Umland bis zum Jahr 2030 auf etwa 1.042.800 Personen. Die Angaben zum Berliner Umland beziehen sich in der Ämterschätzung aus methodischen Gründen ohne Berücksichtigung der amtsangehörigen Gemeinde Gosen-Neu Zittau.

Hierzu antwortet die FBB:
„Vor der Covid-19-Pandemie wurde eine Fluggastprognose erstellt. Diese ging von einem Passagieraufkommen von ca. 47 Mio. Passagieren im Jahr 2030 aus.
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Entwicklung des Fluggastaufkommens in den nächsten zwei Jahren schwer einschätzbar. Sofern die Pandemie überstanden ist und der Luftverkehr sich absehbar stabilisiert, können erste validere Fluggastprognosen vorgenommen werden. Der Bedarf der verkehrlichen Erreichbarkeit des Flughafens BER wird regelmäßig durch Befragungen ermittelt und validiert.
Die Ergebnisse vorgenommener Untersuchungen thematisiert die FBB in regelmäßig stattfindenden Abstimmungsgesprächen mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg

(VBB) und den einzelnen Verkehrsunternehmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV)/Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie den zuständigen Ministerien der Länder Brandenburg (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung - MIL) und Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz - SenUVK).“

Frage 4:

Wie beurteilt der Senat die verkehrliche Erreichbarkeit des Flughafenstandorts BER im Jahr 2012?

Antwort zu 4:

Die Anbindung des Flughafenstandortes erfüllte die Anforderungen an den Bedarf.

Für die Bundesfernstraßenanbindung des BER vorgesehene Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zuge der A 113 (nördlich Autobahnkreuz [AK] Schönefeld–Autobahndreieck [AD] Neukölln), B 96 (A 10 - Landesgrenze Brandenburg [BB]/Berlin [BE]) und B 96a (Schönefeld-Mahlow) sind in den Jahren 2006-2008 in Betrieb genommen worden. Außerdem wurde auf dem Berliner Stadtgebiet der vierstreifige Lückenschluss im Zuge des Kirchhainer Damms (B 96) und die Ertüchtigung der B 96a (Landesgrenze Brandenburg/Berlin-Adlergestell) fertiggestellt.

Die seit 2011 bestehende Schienenverbindung Berlin-Schönefeld Flughafen - Flughafen Berlin-Brandenburg ermöglichte bereits 2012 eine hochwertige Anbindung für den öffentlichen Verkehr durch Verlängerung bzw. Veränderung im Laufweg der bestehenden Linien zum Bahnhof Flughafen Schönefeld. Der Bahnhof Flughafen Schönefeld war im Jahr 2012 durch folgende Linien des Schnellbahnnetzes zu erreichen:

- S45 Richtung Neukölln/ Südkreuz (drei Zugpaare je Stunde),
- S9 Richtung Ostkreuz/ Pankow; baubedingt war der vorgesehene Abzweig zur Stadtbahn nicht befahrbar (drei Zugpaare je Stunde),
- RE 7 von Wünsdorf-Waldstadt zur Stadtbahn mit Halt an den Bahnhöfen Karlshorst, Alexanderplatz, Friedrichstraße, Hauptbahnhof, Charlottenburg, Wannsee und weiter nach Bad Belzig/ Dessau (ein Zugpaar je Stunde),
- RB 14 zur Stadtbahn mit Halt an den Bahnhöfen Karlshorst, Alexanderplatz, Friedrichstraße, Hauptbahnhof, Charlottenburg, Spandau und weiter nach Nauen. (ein Zugpaar je Stunde).

Der S-Bahnhof Flughafen Schönefeld war darüber hinaus mit verschiedenen Buslinien an die Bezirke Neukölln, Treptow-Köpenick und Marzahn-Hellersdorf angebunden. Für eine verbesserte Busanbindung z.B. durch Verdichtung der Buslinien vom U-Bahnhof Rudow an die Erfordernisse des Standortes BER waren die Voraussetzungen vorbereitet.

Frage 5:

Welche wesentlichen Untersuchungen, mit welchen konkreten Ergebnissen und Maßnahmen zur bestmöglichen verkehrlichen Anbindung des BER gab es seit 2012?

Antwort zu 5:

Die FBB berichtet hierzu:
„Die FBB führt in regelmäßigen Abständen prognostische Untersuchungen und Befragungen zur Anreise und zur Verkehrsmittelwahl von Passagieren und Beschäftigten durch (Modal Split). Hierbei werden statistisch belastbare Daten aus ca. 30.000 jährlich befragten Fluggästen einbezogen. Der ÖV-Anteil (Bus+Bahn) lag in 2018 in Schönefeld bei 65 Prozent und TXL (nur Bus) bei ca. 47 Prozent. Mit der Inbetriebnahme des BER wird sich das Angebot im ÖV spürbar verbessern, sodass die FBB von einem wachsenden Anteil (ausgehend von 60 Prozent zur Inbetriebnahme) auf ca. 65 Prozent ÖV-Nutzende im Jahre 2025 ausgeht und damit Steigerungen in den kommenden Jahren erwartet.
Zu den Untersuchungen Dritter kann die FBB keine Auskunft geben."

Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin Brandenburg teilt hierzu mit:
„Die verkehrliche Grundlagensuchung „Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER" (Abschlussbericht, August 2019) des Büros SPV - Spreeplan Verkehr GmbH wurde von der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft Dialogforum Airport Berlin Brandenburg (KAG Dialogforum) beauftragt, um vorrangig die verkehrliche Gesamtsituation im südlichen Berlin und den Kommunen im Berliner Umland zu erfassen und diese als Grundlage für die gemeinsame Arbeit und zur Ableitung von Handlungserfordernissen zu nutzen."

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Cottbus hat 2019 eine Untersuchung im Sinne eines Maximal-Szenarios durchgeführt, welche Effekte sich aus dem Bevölkerungszuwachs auch im Umfeld des BER, der steigenden Anzahl an Arbeitsplätzen in der Region sowie der Eröffnung des BER auf den Verkehr in der Region ergeben würden.

Frage 6:

Aus welchen Bezirken ist der BER direkt und ohne Umsteigenotwendigkeit mit welchen öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar? (Bitte hierbei um Angaben der Linien.)

Antwort zu 6:

Nach der Eröffnung des Flughafens BER sind die Terminals 1 und 2 des Flughafens aus diesen Bezirken umsteigefrei mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar:

- Neukölln (S45, X7, X71)
- Treptow-Köpenick (S45, S9)
- Tempelhof-Schöneberg (S45, X71, 743)
- Friedrichshain-Kreuzberg (FEX, RE7, RB14, S9)
- Mitte (FEX, RE7, RB22, RB14, S9)
- Charlottenburg-Wilmersdorf (RE7, RB22, RB14, S9)
- Steglitz-Zehlendorf (RE7, RB22)
- Spandau (RB14, S9)

Das künftige Terminal 5 des Flughafens BER (derzeitiger Flughafen Schönefeld) ist ab dem Eröffnungstermin des BER aus diesen Bezirken umsteigefrei mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar:

- Neukölln (S45, X7, X71, 171, 744)

- Treptow-Köpenick (S45, S9, 163, 164)
- Friedrichshain-Kreuzberg (S9)
- Mitte (S9)
- Charlottenburg-Wilmersdorf (S9)
- Tempelhof-Schöneberg (S45, X71, 743)
- Spandau (S9)

Frage 7:

Welche ÖPNV-Erweiterungen - insbesondere Verlängerung der U7, neue Buslinien, zweigleisige S-Bahnstrecken und Trambau - sind in welchem Umfang und mit welchen Zeit- und Kostenplänen im Kontext des BER vorgesehen?

Antwort zu 7:

Die Verkehrsanbindung des Flughafens BER mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auf der Homepage der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz dargestellt: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/planungen/de/anbindung_flughafen.shtml.

Mit Eröffnung des Flughafens BER geht die bereits seit längerem baulich fertiggestellte Schienenverkehrsanbindung des Flughafens BER in Betrieb. Hierzu zählt die durchgehend zweigleisige Verlängerung der S-Bahn vom derzeitigen Endbahnhof Schönefeld über Waßmannsdorf zu den Terminals 1 und 2 des BER sowie die Regionalzuganbindung des BER-Terminals 1 und 2. Zudem wird das Busnetz im Bereich BER erweitert. Darüber hinaus befindet sich die Dresdner Bahn im Bau, mit der die Fahrzeiten der Regionalzuganbindung aus der Berliner Innenstadt zum BER (Flughafen-Express) verkürzt werden können.

Für die Linie U7 besteht auf Berliner Gebiet eine durch den Flächennutzungsplan abgesicherte Trassenfreihaltung. Der Berliner Senat hat gemeinsam mit der Gemeinde Schönefeld eine Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der U-Bahnlinie 7 von Rudow in Richtung Schönefeld/BER zur langfristigen Trassensicherung in Auftrag gegeben. Erkenntnisse zur Weiterführung der U 7 bis BER werden für das 2. Halbjahr 2020 erwartet.

Eine Straßenbahnanbindung von Berlin kommend ist nicht vorgesehen.

Frage 8:

Welche Planungen gibt es hinsichtlich des Baus der Transversale, die die Autobahnen A113 und A117 miteinander verbindet?

Antwort zu 8:

Dies fällt nicht in die Zuständigkeit des Senats von Berlin.

Frage 9:

Welche Bedeutung haben die Ortsumfahrung Ahrensfelde, die Tangentiale Verbindung Ost (TVO) und der 17. Bauabschnitt der A100 für die verkehrliche Anbindung des BER, wie ist jeweils der Stand der Abstimmungen mit dem Bund und Brandenburg sowie insgesamt zur Planung?

Antwort zu 9:

Die verkehrliche Anbindung an den Flughafen erfolgt für den Kfz-Verkehr vorrangig über den Autobahnanschluss der Bundesautobahn (BAB) A 113. Die Ortsumfahrung (OU) Ahrensfelde, die Tangentiale Verbindung Ost und der 17. Bauabschnitt der A 100 sind primär für die verkehrliche Anbindung des BER nicht erforderlich.

Frage 10:

Inwieweit sind die Dienstgebäude des BER und das Midfieldgebäude – insbesondere für die Beschäftigten – aus naheliegenden Wohngebieten per Fahrrad erreichbar und in welchem Umfang werden entsprechende Stellplätze vorgehalten? Welche sicheren Fahrradwege sind hierbei aus Rudow, Altglienicke und Bohnsdorf bereits realisiert oder mit welchen Zeit- und Kostenplänen ins Auge gefasst?

Antwort zu 10:

Die FBB berichtet hierzu:
„Die FBB hat die Anbindung zum Flughafen BER per Fahrrad auf eigenem Areal berücksichtigt. In Zusammenarbeit mit dem Flughafenumfeld wird ein gemeinschaftliches Strukturkonzept mit den umliegenden Gemeinden und Kommunen erarbeitet, welches den Radwegeausbau berücksichtigt. Die FBB unterstützt dies.
Der Realisierungshorizont und die Zeit- und Kostenpläne sind bei den zuständigen Behörden der Gemeinden und Kommunen zu erfragen."
Seitens des Senats wird gegenwärtig geprüft, ob und wie die Radschnellverbindung „Y-Trasse" ab Adlershof in Richtung Flughafen BER bis zur Landesgrenze verlängert werden kann oder ob in diesem Bereich ein gut ausgebauter Zubringer zur Y-Trasse realisiert werden könnte. Ab der Landesgrenze liegt die Zuständigkeit für die Planung eines Radweges bei der Gemeinde Schönefeld beziehungsweise beim Landkreis Dahme-Spreewald. Durch diese müsste die Planung entsprechend aufgenommen und weiter ausgeführt werden Entsprechend wurden hierzu erste Gespräche geführt, diese werden in der nächsten Zeit fortgeführt. Konkrete Kosten- und Zeitpläne können noch nicht benannt werden.

Frage 11:

In welchem Umfang wurde für die Elektromobilität – für Beschäftigte, Fluggäste und den Fuhrpark des BER – bezüglich Parkplätzen und E-Tankstellen Sorge getragen?

Antwort zu 11:

Die FBB berichtet hierzu:
„Der FBB-eigene Fuhrpark ist mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen ausgestattet. Am BER stehen für die Fluggäste Aufladeмöglichkeiten für elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Verfügung. Zusätzlich befindet sich am BER eine Wasserstofftankstelle."

Frage 12:

Der Stuttgarter Flughafen hat allein 2016 durch die Umstellung des Fuhrparks auf Elektromobilität rund 250.000 Liter Diesel gespart – wie sind die Berliner Flughäfen gegenwärtig und mit der Eröffnung des BER dahingehend aufgestellt?

Antwort zu 12:

Die FBB berichtet hierzu:
„Die FBB unterstützt die Klimaschutzbekräftigungen und hat in einer gemeinsamen Stellungnahme aller deutschen Flughäfen eine entsprechende Absichtserklärung abgegeben. Im Rahmen der Klimaschutzbekräftigungen trifft die FBB weitergehende Maßnahmen zur CO2-Reduzierung.“

Berlin, den 26.06.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz