

Antrag

der AfD-Fraktion

Ein großräumiges Verkehrskonzept für eine angemessene Verkehrsinfrastruktur zum Flughafen Berlin Brandenburg Willy-Brandt / BER erarbeiten

Der Landtag möge beschließen:

Der Landtag fordert die Landesregierung auf, das bestehende Konzept zur Verkehrsinfrastruktur für das großräumige Flughafenumfeld auf die prognostizierten Passagierzahlen bei Eröffnung des Flughafens anzupassen und für die Umsetzung zu sorgen. Dabei sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Analyse des zukünftigen Straßen- und Schienenverkehrsaufkommens, basierend auf dem Mobilitätsverhalten der Anrainer (insbesondere unter Berücksichtigung der Besiedelungs- und Wachstumsdynamik der Gemeinden) sowie der Flughafenutzer, Zulieferer und dort tätigen Personen.
2. Analyse der bestehenden Verkehrsinfrastruktur zum Flughafen (inkl. deren Nutzung und Auslastung).
3. Konzeptionelle Dimensionierung aller Zufahrtswege entsprechend des prognostizierten Verkehrsaufkommens für den Flughafen im Jahr 2040.
4. Beteiligung aller unmittelbar betroffenen Kommunen, der Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming, Berlin und des Bundes an dem Konzept für die Verkehrsinfrastruktur.

Die Landesregierung wird aufgefordert, dem zuständigen Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung fortlaufend Bericht zu erstatten und das Konzept spätestens bis zum Ende April 2018 vorzulegen.

Begründung:

Das Jahr 2016 war für die Flughäfen Tegel und Schönefeld erneut ein Rekordjahr. Insgesamt wurden 32.906.881 Fluggäste befördert.¹ Mit Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg „Willy Brandt“ wird mindestens mit dem Passagieraufkommen von 2016, eher mit einem höheren gerechnet.

¹ Vgl. Pressemitteilung der FBB GmbH – „Passagierrekord 2016: 32,9 Millionen Fluggäste an den Berliner Flughäfen“ <http://www.berlin-airport.de/de/presse/pressemitteilungen/2017/2017-01-12-Verkehrsbericht-Dezember-2016/index.php>, vom 12.01.2017, letztmalig aufgerufen am 20.02.2017, um 08:53 Uhr.

Doch schon bei den derzeitigen Passagierzahlen und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen bei Eröffnung des BER wird mit Überlastungen der Verkehrsinfrastruktur gerechnet. Verkehrsexperten äußerten schon im Jahr 2016 wiederholt öffentlich, dass die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Flughafens bei Eröffnung sogar stark überfordert werden würde.

Die Metropolregion Berlin-Brandenburg wächst auch im Bereich des Flughafenumfeldes weiterhin stark und dynamisch, weshalb die Landes- und Kreisstraßen vor Ort als überlastet und ausbaubedürftig eingeschätzt werden. Nicht nur die Bürger vor Ort spüren dies täglich, sondern auch schon viele Autofahrer, welche über den Berliner Ring an Schönefeld vorbeifahren.

Bezüglich der Autobahnen hat die Landesregierung schon in den Jahren 2015 sowie 2016 und wiederholt bis heute verlautbaren lassen, dass die Verkehrsinfrastruktur von Seiten der Autobahnen, Bundes- und der Landesstraßen gut aufgestellt sei, da „[...] die Bundesautobahnen, Bundesstraßen und relevanten Landesstraßen - aus heutiger Sicht - über ausreichende Kapazitäten [verfügen], um die Verkehre rund um den BER nach dem Betriebsstart und auch nach der möglichen Inbetriebnahme des Billigflieger-Terminals aufzunehmen.“²

Zur A113, dem bereits jetzt am stärksten ausgelasteten Zubringer zum Flughafen, äußerte sich die Landesregierung wie folgt: „Gemäß der Straßenverkehrszählung, die alle 5 Jahre durchgeführt wird, sind 2010 im Abschnitt zwischen AK Schönefelder Kreuz (A 10) und AD Waltersdorfer Dreieck (A 113/117) 65.082 Kfz/24 Stunden ermittelt worden.“³ „Die A 113 ist mit einem sechsstreifigen Querschnitt ausgebaut. Bundesautobahnen mit einem solchen Querschnitt können Verkehrsmengen von bis zu 100.000 Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil in ausreichender Qualität aufnehmen.“⁴

Diese politische Einschätzung bezüglich der ausreichenden Kapazitäten teilen Experten nicht. So wurde in dem Gutachten „Verkehrsuntersuchung zur Verkehrsbindung des Flughafen BER“ vom Februar 2016 darauf hingewiesen, dass „[...] die zum BER führende Stadtautobahn A 113 und auch die A 100 wegen der zusätzlichen Verkehrsströme schon zur Eröffnung des Flughafens an Belastungsgrenzen stoßen, mit der Folge von langsamen Geschwindigkeiten, Staus und Ausweicheffekten.“⁵

Die prognostizierten Auswirkungen werden nicht nur eine im Normalbetrieb des BER bereits erreichte kritische Sättigung der Verkehrskapazität mit einem nur bedingt stabilen Verkehrsablauf hervorrufen, sondern auch eine schwierige Planbarkeit der Reisezeiten mit dem Auto mit sich bringen.⁶ Genauso wie es - bei der Zugrundelegung des heutigen Ausbauzustandes der Verkehrsinfrastruktur - auf den Haupt- und

² Zitat aus „Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1547 der Abgeordneten Andreas Kalbitz und Franz Wiese AfD-Fraktion“, Drucksache 6/3762, vom 20.04.2016

³ Zitat aus „Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1244 der Abgeordneten Andreas Kalbitz und Franz Wiese der AfD-Fraktion“, Drucksache 6/2910, vom 08.12.2015

⁴ Zitat ebenda.

⁵ Zitat aus Tagesspiegel „Der BER könnte die Stadtautobahn lahmlegen“, <http://www.tagesspiegel.de/berlin/neues-verkehrsgutachten-zum-hauptstadtflughafen-der-ber-koennte-die-stadtautobahn-lahmlegen/14535896.html>, vom 13.09.2016 um 07:11 Uhr, letztmalig aufgerufen am 22.03.2017 um 10:58 Uhr.

⁶ Vgl. ebenda.

Nebenstraßen sowie auf Straßen in den anliegenden Wohngebieten zu Rückkopp-
lungen in Spitzenzeiten kommen wird.⁷

Die Prognosen für das Passagieraufkommen am Flughafenstandort für das Jahr
2030 liegen bei 46,8 Millionen Passagieren. Bei einem angestrebten Anteil von 20%
Umsteigern im Flughafen müssten folglich 37,4 Millionen Passagiere die Verkehrsinf-
rastruktur von und zum BER nutzen. Dies sind pro Tag über 102.000 Menschen, die
ein zusätzliches entsprechendes Verkehrsaufkommen in der Region erzeugen. Auf-
grund des Trends zu größeren Flugzeugen, können sogar bis zu 60 Millionen Passa-
giere p. a. auf dem Flughafengelände abgefertigt werden.⁸

Es gibt ein „Gemeinsames Strukturkonzept (GSK) Flughafenumfeld BER“ von 2006.
Zum Abschluss der Evaluierung des GSK wurde im Juli 2016 der Endbericht veröf-
fentlicht. Ein Teil des GSK betrifft auch die Verkehrsinfrastruktur. Hierzu ein Zitat aus
der Zusammenfassung des GSK: „Veränderte Planungen des Flughafens, wie paral-
leler Betrieb von zwei Terminals in Schönefeld bis 2023, mehr Anfahrten von Fern-
bussen und Maßnahmen, um den weiteren Anstieg an Passagieren und Arbeitskräf-
ten zu bewältigen, verlangen eine Überprüfung der verkehrlichen Anbindung, insbe-
sondere des Regionalbahnhofs Schönefeld. Derzeit bestehen auf Seiten der kom-
munalen Verwaltung im engeren Flughafenumfeld große Unsicherheiten, verkehrli-
che Auswirkungen von Bebauungsplänen zu bewerten, da auf übergeordneter Ebene
aktuelle Prognosen und Konzepte zur verkehrlichen Entwicklung am und um den
BER fehlen.“⁹ Dem ist nichts hinzuzufügen.

Bei der Erarbeitung eines großräumigen Verkehrskonzeptes ist es zwingend not-
wendig, alle beteiligten Akteure zu integrieren. Neben den Landkreisen Dahme-
Spreewald und Teltow-Fläming gehören auch die unmittelbar betroffenen Gemein-
den dazu, sowie die drei Anteilseigner Bund, Berlin und Brandenburg.

Eine gut funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist die Grundlage für ein modernes
Brandenburg. Sie ermöglicht Mobilität für die Menschen und bietet die Vorausset-
zung für eine prosperierende Wirtschaft Brandenburgs. Dies gilt in der Metropolregi-
on Berlin-Brandenburg einmal mehr.

Dr. Alexander Gauland
für die AfD-Fraktion

⁷ Vgl. ebenda.

⁸ Vgl. Potsdamer Neueste Nachrichten – „CDU für Expansion am BER Positionspapier: Erweiterung
anpacken!“, Nummer 9, vom 12.01.2016, Seite 18

⁹ Zitat aus „Gutachten Evaluierung Gemeinsames Strukturkonzept (GSK) Flughafenumfeld BER“,
Herausgegeben von Berlin-Brandenburg Area Development Company GmbH, abrufbar von
https://scrivito-public-cdn.s3-eu-west-1.amazonaws.com/cbaaeca2057c4c97f14f86032197b423/c251c05aca77774e/ed13b5e38e4b/BE160712_GSKeva_Endbericht.pdf, letztmalig aufgerufen am 22.03.2017 um 13:19 Uhr, S. 6