

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 15. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Januar 2018)

zum Thema:

**Inbetriebnahme des BER ohne durchdachtes Verkehrskonzept?**

und **Antwort** vom 30. Januar 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)  
über

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

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13203  
vom 15.01.2018  
über Inbetriebnahme des BER ohne durchdachtes Verkehrskonzept?

---

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

Frage 1:

Welche Verkehrsverbindungen (Straßen und Schienenwege) sind zur Inbetriebnahme des BER vorhanden?

Antwort zu 1:

Die Infrastruktur für die schienenseitige Verkehrsanbindung (unterirdischer Bahnhof und Anschlussstrecken) ist fertiggestellt. Aktuell steht die Dresdner Bahn auf dem Berliner Stadtgebiet noch nicht zur Verfügung. Für den Zwischenzeitraum zwischen Inbetriebnahme des Flughafens BER und der endgültigen Fertigstellung der Dresdner Bahn wurden Konzepte zur Führung der Regionalverkehrslinien über die östliche Schienenverbindung erarbeitet.

Der Flughafen BER wird über eine gute ÖPNV-Anbindung verfügen. Die Flughafen-Expresszüge werden zukünftig im 15-Minuten-Takt vom Berliner Hauptbahnhof mit Halt am Potsdamer Platz und Südkreuz in 20 Minuten den Flughafen BER über die Dresdner Bahn erreichen. Zusätzlich sollen zwei S-Bahn-Linien zusammen im 10 Minutentakt (eine über die Stadtbahn und eine über den südlichen Berliner Innenring) sowohl den alten Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld als auch den Terminalbahnhof BER bedienen. Im Regionalverkehr werden weitere Linien am Flughafen BER verkehren.

Straßenseitig erfolgt die Hauptanbindung des BER vorrangig über die BAB A 113. Die entsprechende Verkehrsinfrastruktur ist bereits vorhanden.

Frage 2:

Welche zusätzlichen Belastungen werden die BAB A 113, die BAB 100 und die B 96 nach Inbetriebnahme des BER prognostiziert?

Antwort zu 2:

Die verkehrliche Anbindung an den Flughafen erfolgt für den Kfz-Verkehr vorrangig über den Autobahnanschluss der BAB A 113.

Nach derzeitigem Stand ist anhand der Prognosen der Flughafengesellschaft mit folgendem durch die BER-Eröffnung induzierten zusätzlichen Verkehrsaufkommen an den nachstehend genannten Bezugsquerschnitten zu rechnen (jeweils Summe für beide Fahrtrichtungen):

	Bezugsquerschnitt	zusätzliche Querschnittsbelastung (DTV w) (jeweils Summe für beide Fahrtrichtungen)
BAB A 113	Tunnel Altglienicke	28.400 Kfz/24 Std. werktags
BAB A 100	Tunnel Ortsteil Britz	13.400 Kfz/24 Std. werktags
B 96	Ortsteil Lichtenrade	1.800 Kfz/24 Std. werktags

Anmerkung:

BAB = Bundesautobahn;

DTV w = durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke werktags

Frage 3:

Welche Umleitungsstrecken werden für die bezeichneten Straßen angeordnet und ausgewiesen?

Antwort zu 3:

Für den Tunnel Ortsteil Britz (A 100) sowie für die Tunnel Altglienicke und Rudower Höhe (A 113) sind folgende Umleitungsstrecken ausgewiesen:

Tunnel Ortsteil Britz (TOB):

Bedarfsumleitung U 7/8 über AS Gradestr. - Gradestr. - Blaschkowallee - Späthstr. - AS Späthstr.

Tunnel Altglienicke (TAG) und Tunnel Rudower Höhe (TRH):

Bedarfsumleitung über U 16/17 über AS Adlershof - Ernst-Ruska-Ufer - Köpenicker Str. - Adlergestell - Am Seegraben - BAB A117

Ergänzend sind auf den Autobahnen dynamische Wegweiser mit integrierten Stauinformationen (dWiSta) vor den Anschlussstellen Tempelhofer Damm (A 100), Späthstraße (A 113) und Schönefeld Nord (A 113) jeweils in Fahrtrichtung Süd vorgesehen.

Für die B 96 zwischen Stadtgrenze Süd (Zossen) und der A 100 (Anschlussstelle Tempelhofer Damm) ist keine Umleitungsstrecke vorgesehen.

Frage 4:

Sind die Umleitungsstrecken ertüchtigt?

Antwort zu 4:

Auf der Umleitungsstrecke U7/U8 des Tunnels Ortsteil Britz (TOB) sind an den Lichtsignalanlagen (LSA) bereits Sonder-Signalzeitenpläne versorgt, die im Falle einer Tunnelsperrung geschaltet werden können, um den Umleitungsverkehr besser abwickeln zu können.

Für die Bedarfsumleitungsstrecken U16/U17 bei Sperrung der Tunnel Altglienicke (TAG) und Tunnel Rudower Höhe (TRH) wurden bislang keine Sonderpläne für die LSA versorgt.

Die erheblichen zusätzlichen Verkehrsmengen, die bei BAB-Sperrungen ins Stadtgebiet abgeleitet werden, können jedoch auch bei angepassten LSA-Schaltungen nur bedingt abgewickelt werden.

Frage 5:

Wie können künftig die häufig notwendigen Sperrungen des Tunnels Ortsteil Britz (TOB) vermieden werden?

Antwort zu 5:

Die zuständige Verkehrslenkung Berlin hat bezüglich Tunnelsperrungen und Zufahrtsbeschränkungen die RABT (Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln) anzuwenden. Die aktuell gültige Fassung lässt einen weitergehenden Verzicht auf Sperrungen und Zufahrtsbeschränkungen als bisher praktiziert nicht zu.

Frage 6:

Sind die betroffenen Verkehrswege ab dem Eröffnungszeitpunkt in einem akzeptablen, nachhaltigen Zustand und werden zuvor Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich?

Antwort zu 6:

Die Verkehrswege der Bundesautobahn im Land Berlin unterliegen fortlaufenden Instandsetzungsarbeiten. Die in Richtung des Flughafens BER führende A 113 weist aufgrund von Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR, „Betonkrebs“) in Teilen Schäden an der Fahrbahndecke auf. Durch die chemische Reaktion kommt es zu Rissen und Abplatzungen. In Analogie zu den in 2017 durchgeführten Baumaßnahmen an der A 113 werden an einem weiteren Streckenabschnitt in 2018 Sanierungsarbeiten durchgeführt. Diese beinhalten zur Vermeidung zukünftiger Schäden den Austausch der geschädigten Betonfahrbahn durch Asphalt. Voraussichtlich sind die Arbeiten im Streckenbereich der BAB A 113 dann im Jahr 2018 abgeschlossen, wobei in den Rampenbereichen (Zu- und Abfahrten) die Arbeiten mit temporären Einschränkungen sukzessive fortgesetzt werden.

Frage 7:

In welchem Zustand befindet sich insbesondere der TOB und entspricht dieser den Bestimmungen der aktuell gültigen Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT)?

Antwort zu 7:

Der Tunnel Ortsteil Britz (TOB) wurde im Jahr 2000 in Betrieb genommen und gemäß Richtlinie für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln (RABT) 1994 ausgestattet. Eine erste Nachrüstung des Tunnels (z.B. mit Brandnotleuchten) erfolgte 2006.

Frage 8:

Falls Maßnahmen für den TOB erforderlich sind - welche sind das und wann sollen diese mit welchen Verkehrseinschränkungen durchgeführt werden?

Antwort zu 8:

Mittelfristig sind unter anderem Teile der verkehrstechnischen Anlagen (Wechselverkehrszeichen, Prismenwender, Spursignale) zu erneuern, optische Leiteinrichtungen und Türrahmenkennzeichnungen sind nachzurüsten und die Beleuchtungsanlage sowie die Tunnellüftung sind zu modernisieren. Die Modernisierung der technischen Ausstattung des Tunnels Ortsteil Britz (TOB) wird nach Möglichkeit in verkehrsarmen Zeiten (Nacht, Wochenende, Ferien) erfolgen. Voraussichtlich sind jedoch darüber hinaus in beiden Richtungen Verkehrseinschränkungen (halbseitige Sperrung) unvermeidbar.

Eine terminliche Einordnung der Baumaßnahmen ist noch nicht erfolgt.

Frage 9:

Wann soll die Dresdner Bahn den Betrieb zwischen BER und Berlin-Zentrum aufnehmen?

Antwort zu 9:

Der Abzweig vom Berliner Außenring zum Bahnhof Flughafen Berlin Brandenburg ist einschließlich des Flughafenbahnhofs seit 30. November 2011 fertig gestellt und kann ab Eröffnung des Flughafens für den Fahrgastbetrieb genutzt werden. Die neu aufzubauende Fern- und Regionalbahntrasse von Berlin Südkreuz bis zum Berliner Außenring wird nach derzeitigem Stand Ende 2025 in Betrieb gehen.

Frage 10:

Welche Haltepunkte werden auf der Bahnstrecke ausgewiesen?

Antwort zu 10:

Zwischen Berlin Hauptbahnhof und dem Bahnhof Flughafen Berlin Brandenburg befinden sich die Bahnhöfe Berlin Potsdamer Platz und Berlin Südkreuz.

Der Senat prüft zudem, den Regionalverkehrs-Haltepunkt Berlin Buckower Chaussee zu bestellen, um der erfolgten Stadtentwicklung und den zunehmenden Pendlerströmen Rechnung tragen zu können.

Frage 11:

Welche Taktzeiten sind für die S-Bahnverbindung zum BER bestellt? Reicht dazu der vorhandene Wagenpark ab dem Jahr der Inbetriebnahme des BER?

Antwort zu 11:

Mit der Eröffnung des Flughafens BER werden die bislang in Schönefeld endenden Linien S 9 und S 45 zum Flughafen BER verlängert. Sowohl der vorhandene Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld als auch der neue Flughafenbahnhof BER werden dann im Tagesverkehr im 10 Minuten-Takt per S-Bahn angebunden. Dieses Angebot kann mit den bereits vorhandenen S-Bahn-Fahrzeugen der Baureihe 481/482 erbracht werden.

Berlin, den 30.01.2018

In Vertretung

Jens-Holger Kirchner

.....

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz