

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

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

vom 11. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 12. November 2019)

zum Thema:

**Realistische Verkehrsanbindung bei Vollast des BER ab Eröffnung? (Teil III)**

und **Antwort** vom 28. November 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 03. Dez. 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. 18/21565**  
**vom 11. November 2019**  
**über Realistische Verkehrsanbindung bei Volllast des BER ab Eröffnung? (Teil III)**

---

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

In der Beantwortung der Schriftlichen Anfrage 18/21277 wurde in Antwort 1 behauptet, dass „im Rahmen der Genehmigung des Flughafens.....nachgewiesen (wurde), dass das erwartete Verkehrsaufkommen durch die geplanten und zwischenzeitlich fertig gestellten verkehrlichen Anlagen bewältigt werden kann.“ Allerdings wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ein Flughafen für 30 Mio. PAX und 300.000 Flügen pro Jahr genehmigt!

Frage 1:

In welchem vom Senat erwähnten Gutachten wurde im Rahmen der damaligen BBI-Planfeststellung nachgewiesen, dass infolge der heutigen baulichen Masterplanumsetzung mit ca. 50 Mio. PAX das dadurch induzierte Verkehrsaufkommen für den BER selbst und durch die Flughafenregion überhaupt verkraftbar ist?

Antwort zu 1:

Dem Senat ist kein Gutachten bekannt, welches sich dem Nachweis der verkehrlichen Bewältigung der aktuellen, langfristigen (PAX-)Prognosen gemäß der Planungen der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH widmet.

Frage 2.

Zu welchen Aussagen kommt das vom Senat erwähnte Verkehrsgutachten bezüglich der zu erwartenden Verkehrsspitzen in Abhängigkeit vom Passagierwachstum und den Umläufen der Airlines?

Antwort zu 2:

Im Rahmen der Planfeststellung für den Ausbau des Flughafens Berlin-Schönefeld wurden unter anderem verkehrliche Gutachten zurande gezogen.

Die Unterlagen zur Planfeststellung finden sich auf der Internetseite des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV), konkret unter: <https://lbv.brandenburg.de/3123.htm>

Frage 3:

Falls ein solches Gutachten Anfang 2000 erstellt wurde, warum wurde nun ein neues Gutachten durch die SPV-Spreepplan Verkehr GmbH erstellt, das allerdings keine saisonalen und verkehrlichen Spitzen impliziert?

Antwort zu 3:

Die verkehrliche Grundlagensuchung „Grundlagenermittlung Verkehr Flughafenregion BER“ (Abschlussbericht, August 2019) des Büros SPV – Spreepplan 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.

Frage 4:

Wäre ein nahezu verdoppeltes Passagierwachstum im Rahmen des Gemeinsamen Landesentwicklungsplans Flughafenstandortentwicklung in der Fassung vom 30. Mai 2006 (LEP FS) überhaupt genehmigungsfähig gewesen?

Antwort zu 4:

Im Rahmen des LEP FS ist die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nicht beurteilbar und diese liegt auch nicht in der Zuständigkeit der Raumordnung.

Frage 5:

Im LEP FS unter der Ziffer 3.2 Seite 16 wird dahingehend ausgeführt, dass „der prognostizierte Luftverkehrsbedarf des Gesamttraumes Berlin-Brandenburg von ca. 30 Mio. PAX/a im Jahre 2023 .....die Größenordnung (nicht überschreitet), die von einem Flughafen gedeckt werden kann“, allerdings müssen bei dem bisherigen Wachstum im Jahr 2023 ca. 45 Mio. PAX/ a abgefertigt werden, was mit der BBI-Genehmigungssituation von 2004 überhaupt nicht mehr konform ist. Welche Auffassung hat der Senat zu diesem Sachverhalt und warum wurde entsprechend Ziffer 3.4.2 Seite 20, wonach

„Landesentwicklungspläne spätestens zehn Jahre nach ihrer Aufstellung überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden sollen (Artikel 8 Abs. 7 LPiV)“ der LEP FS bei diesen dramatischen Veränderungen nicht überprüft und nicht fortgeschrieben?

Antwort zu 5:

Es gibt keinen Anlass, das Konzept des Singlestandortes in Frage zu stellen, da mittelfristig auch die erwarteten künftigen Passagierzahlen am Singlestandort BER abgewickelt werden können. Es ist auch kein raumordnerisches Sicherungserfordernis für eine Erweiterung der Fläche des Flughafens oder der an diesen führenden Verkehrsverbindungen ersichtlich.

Berlin, den 28. November 2019

In Vertretung

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz