

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1244
der Abgeordneten Andreas Kalbitz und Franz Wiese
der AfD-Fraktion
Drucksache 6/2910

Verkehrskapazitäten zum Flughafen Willy-Brandt (BER)

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1244 vom 05.11.2015:

Bis 2025 sollen die Passagierzahlen des Flughafen Willy-Brandt (BER) von 28 Millionen auf über 40 Millionen steigen. In 20 Jahren soll die Schwelle von 50 Millionen überschritten sein. Erweiterungen für den Flughafen werden diskutiert und deren Finanzierung geprüft.

Die Verkehrsinfrastruktur im Umfeld des Willy-Brandt Flughafens scheint schon heute ausgelastet zu sein. So sei die B96a mit jährlich fünf Millionen Autos am Rande des Erträglichen, laut einer Stellungnahme der Industrie- und Handelskammer Cottbus.

Das brandenburgische Verkehrsministerium sieht keinen Handlungsbedarf. In der Vergangenheit wurden 300 Millionen Euro in den Bau oder Ausbau von Zubringerstraßen investiert.

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die A10 pro Fahrbahn im Jahr 2014?
2. Welche Kapazität hat die A10 momentan?
3. Welche Kapazität soll die A10 im Jahr 2025 haben?
4. Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die A113 pro Fahrbahn im Jahr 2014?
5. Welche Kapazität hat die A113 momentan?
6. Welche Kapazität soll die A113 im Jahr 2025 haben?
7. Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die B96 pro Fahrbahn im Jahr 2014?
8. Welche Kapazität hat die B96 momentan?

9. Welche Kapazität soll die B96 im Jahr 2025 haben?
10. Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die B96a pro Fahrbahn im Jahr 2014?
11. Welche Kapazität hat die B96a momentan?
12. Welche Kapazität soll die B96a im Jahr 2025 haben?
13. Welche durchschnittliche Verkehrsstärke haben die restlichen Zubringerstraßen pro Fahrbahn?
14. Welche Kapazität haben die restlichen Zubringerstraßen momentan?
15. Welche Kapazität sollen die restlichen Zubringerstraßen im Jahr 2025 haben?
16. Welche Beförderungskapazität hatte das ÖPNV-Netz im Jahr 2014 zum Flughafen Willy-Brandt (BER)?
17. Welche Beförderungskapazität soll das ÖPNV-Netz im Jahr 2025 zum Flughafen Willy-Brandt (BER) haben?
18. Wie viel Finanzmittel werden bis 2025 voraussichtlich gebraucht für den Bau und Ausbau von Zubringerstraßen benötigt?
19. Wie sieht aktuell der Zeitplan für anstehende Kapazitätserweiterungen der Verkehrsinfrastruktur aus?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Angaben zu den durchschnittlichen Verkehrsstärken im Jahr 2014 können nur für solche Abschnitte gemacht werden, die Dauerzählstellen aufweisen. Da diese nicht flächendeckend vorhanden sind, kann bei einigen Straßenzügen nur auf die vorliegenden Zahlen aus der letzten offiziellen Straßenverkehrszählung (SVZ) 2010 zurückgegriffen werden. Derzeit werden die Verkehrsstärken für 2015 ermittelt.

Frage 1:

Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die A10 pro Fahrbahn im Jahr 2014?

Zu Frage 1:

Im Jahr 2014 wurde auf der A 10 eine durchschnittliche Verkehrsstärke von 58.780 Kfz./24h gemessen.

Frage 2:

Welche Kapazität hat die A10 momentan?

Zu Frage 2:

Die A 10 ist mit einem sechsstreifigen Querschnitt ausgebaut. Bundesautobahnen mit einem solchen Querschnitt sind in der Lage, Verkehrsmengen von bis zu 100.000

Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil in ausreichender Qualität zu bewältigen.

Frage 3:

Welche Kapazität soll die A10 im Jahr 2025 haben?

Zu Frage 3:

Da eine Erweiterung der A 10 auf 8 Fahrstreifen nicht vorgesehen ist, verweise ich auf die Antwort zu Frage 2.

Frage 4:

Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die A113 pro Fahrbahn im Jahr 2014?

Zu Frage 4:

Für 2014 liegen keine Daten vor. Gemäß der Straßenverkehrszählung, die alle 5 Jahre durchgeführt wird, sind 2010 im Abschnitt zwischen AK Schönefelder Kreuz (A 10) und AD Waltersdorfer Dreieck (A 11) 65.082 Kfz/24 Stunden ermittelt worden.

Frage 5:

Welche Kapazität hat die A113 momentan?

Zu Frage 5:

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.

Frage 6:

Welche Kapazität soll die A113 im Jahr 2025 haben?

Zu Frage 6:

Da eine Erweiterung der A 113 auf 8 Fahrstreifen nicht vorgesehen ist, verweise ich auf die Antwort zu Frage 5.

Frage 7:

Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die B96 pro Fahrbahn im Jahr 2014?

Zu Frage 7:

Da auf der B 96 keine Dauerzählstelle installiert ist, liegen keine Daten vor. Gemäß der Straßenverkehrszählung 2010 wurden auf der B 96 in den Abschnitten zwischen der Anschlussstelle Rangsdorf und der Landesgrenze Berlin/Brandenburg zwischen 16.097 und 22.015 Kfz/24 Stunden gezählt.

Frage 8:

Welche Kapazität hat die B96 momentan?

Zu Frage 8:

Die B 96 wurde im Außerortsbereich mit einem vierstreifigen Querschnitt mit Seitenstreifen gebaut. Dieser Fahrbahnquerschnitt kann bis zu 60.000 Kfz/24 Stunden aufnehmen.

Frage 9:
Welche Kapazität soll die B96 im Jahr 2025 haben?

Zu Frage 9:
Da eine Erweiterung der B 96 auf 6 Fahrstreifen nicht vorgesehen ist, verweise ich auf die Antwort zu Frage 8.

Frage 10:
Welche durchschnittliche Verkehrsstärke hat die B96a pro Fahrbahn im Jahr 2014?

Zu Frage 10:
An der Dauerzählstelle B 96a bei Mahlow 2 (ZS-Nr. 3717) wurden im Jahr 2014 12.334 Kfz./24 Stunden gemessen.

Frage 11:
Welche Kapazität hat die B96a momentan?

Zu Frage 11:
Die B 96a wurde mit einem vierstreifigen Querschnitt mit Seitenstreifen gebaut. Dieser Fahrbahnquerschnitt kann bis zu 60.000 Kfz/24 Stunden aufnehmen.

Frage 12:
Welche Kapazität soll die B96a im Jahr 2025 haben?

Zu Frage 12:
Da eine Erweiterung der B 96a auf 6 Fahrstreifen nicht vorgesehen ist, verweise ich auf die Antwort zu Frage 11.

Frage 13:
Welche durchschnittliche Verkehrsstärke haben die restlichen Zubringerstraßen pro Fahrbahn?

Zu Frage 13:
Die weitere relevante Flughafenzubringerstraße im Umfeld des Flughafens ist die L 76. Sie hat im Jahr 2014 an der Dauerzählstelle Kleinbeeren (ZS-Nr. 3683) eine durchschnittliche Verkehrsstärke von 12.669 Kfz/24 Stunden.

Frage 14:
Welche Kapazität haben die restlichen Zubringerstraßen momentan?

Zu Frage 14:
Die L 76 hat einen vierstreifigen Querschnitt mit Seitenstreifen mit einer Kapazität von bis zu 60.000 Kfz/24 Stunden.

Frage 15:
Welche Kapazität sollen die restlichen Zubringerstraßen im Jahr 2025 haben?

Zu Frage 15:
Da eine Erweiterung der L 76 auf 6 Fahrstreifen nicht vorgesehen ist, verweise ich auf die Antwort zu Frage 14.

Frage 16:

Welche Beförderungskapazität hatte das ÖPNV-Netz im Jahr 2014 zum Flughafen Willy-Brandt (BER)?

Zu Frage 16:

Im Jahr 2014 - und somit noch ohne luftseitigen Betrieb - wurde im ÖPNV-Netz eine Beförderungskapazität von ca. 3.300 Plätzen pro Tag mit regionalen Buslinien zum Flughafenterminal des BER (Willy-Brandt-Platz) bereitgestellt.

Frage 17:

Welche Beförderungskapazität soll das ÖPNV-Netz im Jahr 2025 zum Flughafen Willy-Brandt (BER) haben?

Zu Frage 17:

Aufgrund der Weiternutzung des Standorts Schönefeld-alt sowie der erheblichen Steigerung der Fluggastzahlen sowie der Veränderung des ÖPNV-Anteils im Anreiserverhalten werden aktuell die Prognosezahlen und in der Folge auch das Anbindungskonzept überarbeitet. Deshalb liegen aktuell keine Kapazitätswerte für das Jahr 2025 vor.

Die angepassten Zahlen für das Jahr 2025 werden frühestens zum Ende des ersten Halbjahres 2016 vorliegen.

Frage 18:

Wie viel Finanzmittel werden bis 2025 voraussichtlich gebraucht für den Bau und Ausbau von Zubringerstraßen benötigt?

Frage 19:

Wie sieht aktuell der Zeitplan für anstehende Kapazitätserweiterungen der Verkehrsinfrastruktur aus?

Zu Frage 18 und 19:

Da die Bundesautobahnen, Bundesstraßen und relevanten Landesstraßen über ausreichende Kapazitäten verfügen, ist kein weiterer Ausbau geplant. Inwieweit künftig Baumaßnahmen im Bereich der Ortsdurchfahrt Schönefeld notwendig werden, ist derzeit nicht abzusehen.