

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 2710

des Abgeordneten Christoph Schulze (BVB/FREIE WÄHLER Gruppe)

Drucksache 6/6625

Kommt das Verkehrschaos um den BER mit der Eröffnung doch?

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

Vorbemerkung des Fragestellers: In den PNN vom 26.04.17 stand es bereits unter der Überschrift „Maut auf der Berliner Stadtautobahn? Mit dem BER-Start in Schönefeld droht auf der Stadtautobahn der Kollaps. Ein Gutachten“: Ein neues von der FBB GmbH in Auftrag gegebenes „offizielles BER-Verkehrsgutachten“ sagt einen Verkehrsinfarkt an einigen Stellen rund um den BER voraus. „Mit dem BER-Hauptstadtairport in Schönefeld droht auf der Berliner Stadtautobahn nach Süden in Stoßzeiten der Kollaps. Was der Senat bislang abwiegelte, prognostiziert jetzt erstmals auch ein den PNN vorliegendes offizielles BER-Verkehrsgutachten, das von der Flughafengesellschaft Berlins, Brandenburg und des Bundes (FBB) selbst in Auftrag gegeben wurde.“

Zusätzlich enthält das Gutachten auch noch Vorschläge Reduzierung der Verkehrsbelastung insbesondere der Autobahn A113 auf dem Rücken der Bürger: „Spreepfan macht konkrete Vorschläge, um die absehbaren Stau Probleme wenigstens zu entschärfen. Die brisanteste Empfehlung ist die Einführung einer Maut auf der Stadtautobahn, zur „Reduzierung der Gesamtbelastung und zur Erhaltung eines stabilen Verkehrsflusses auf der A100“. Als „Maßnahme“ werden dann explizit die „Prüfung von Zuflussdosierungen an den Autobahnabfahrten“ und die „Erhebung von Fahrweggebühren für die Autobahn (Maut)“ vorgeschlagen.“

Interessant auch, dass das Gutachten, seine Ergebnisse und Vorschläge bereits Ende 2016 im BER-Dialogforum der Anrainer vorgestellt wurde. „Die Ergebnisse waren schon Ende 2016 im BER-Dialogforum der Anrainer, dem angrenzende Brandenburger Kommunen, Berliner Stadtbezirke, aber auch beide Länder angehören, präsentiert worden.“ Und das ohne irgendwelche Folgen blieb!

Das Gutachten sei der Senatsverwaltung und auch dem Aufsichtsrat bekannt und dort sogar in der letzten Sitzung im März diskutiert worden.

Frage 1: Ist es zutreffend dass das Gutachten dem Aufsichtsrat bekannt ist und dort diskutiert wurde?

Frage 2: Was sind die konkreten Ergebnisse der Diskussion im Aufsichtsrat?

zu den Fragen 1 und 2: Das Gutachten wurde bislang im Aufsichtsrat der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB) nicht vorgestellt und folglich auch nicht diskutiert.

Eingegangen: 15.06.2017 / Ausgegeben: 20.06.2017

Frage 3: Ist das Gutachten auch der Landesregierung bekannt? Wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht die Landesregierung daraus?

zu Frage 3: Das Gutachten ist der Landesregierung bekannt. Aus dem Gutachten ergeben sich aus heutiger Sicht keine zusätzlichen größeren baulichen Maßnahmen im Bundesfernstraßennetz, die über die geplanten hinausgehen.

Frage 4: Welche Maßnahmen wird die Landesregierung ergreifen um den Verkehrsinfarkt insbesondere auf der Stadtautobahn A 113 zu vermeiden?

Frage 5: Wie soll der Verkehrsinfarkt insbesondere auf der Stadtautobahn A 113 vermieden werden?

Frage 6: Wie stellt sich die Landesregierung zu den von den Gutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen wie „Zuflussdosierungen an den Autobahnabfahrten“ und „Fahrweggebühren für die Autobahn (Maut)“. Sollen diese auch auf Brandenburger Seite realisiert werden?

zu den Fragen 4 bis 6: Die Landesregierung Brandenburg sieht den unter ihrer Verantwortung liegenden Autobahnabschnitt der BAB 113 als ausreichend leistungsfähig an. Darüber hinaus ist die Erhebung der Maut über das Bundesfernstraßenmautgesetz für alle Autobahnen einheitlich geregelt und unterliegt nicht der Gesetzgebungskompetenz der Länder.

Frage 7: In der Antwort auf unsere Kleine Anfrage Nr. 1880, Drucksache 6/4480, ausgegeben am 27.07.16, schreibt die Landesregierung: „Die tangierenden Autobahnen A 10 und A 113 sind in der Lage, Verkehrsmengen von bis zu 100.000 Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil in ausreichender Qualität zu bewältigen. Die gegenwärtigen Verkehrsmengen liegen bei etwa 60 % ihrer Leistungsfähigkeit.“ Die damit angegeben 4.166 Kfz/Stunde stellen jedoch bereits 71,84 % der von den Gutachtern angegeben maximal leistbaren 5.800 Kfz/Stunde (Seite 12) dar. Zudem geben die Gutachter für heute bereits 127.000 Kfz/24 Stunden für einen Durchschnittstag an. Welche Angaben sind nun richtig? Und wie passen die von den Gutachtern für 2018 (nach Eröffnung des BER) erwarteten rund 140.000 Kfz/24 Stunden zu der Antwort der Landesregierung, das die tangierenden Autobahnen A 10 und A 113 mit einer Leistungsfähigkeit von bis zu 100.000 Kfz/24 Stunden und einen hohen LKW-Anteil über ausreichende Kapazitätsreserven verfügen würden? Bitte erläutern Sie das konkret unter Angabe nachprüfbarer Zahlen.

zu Frage 7: Ein Widerspruch zwischen den Angaben in der KA 1880 zur Leistungsfähigkeit der auf Brandenburger Gebiet liegenden Autobahnabschnitte und der im Gutachten erwarteten Prognoseverkehre ist nicht erkennbar.

Die A 10 hat nördlich und südlich der Flughafenzufahrt eine Leistungsfähigkeit von ca. 100.000 Kfz/Tag.

Das Gutachten weist nach Eröffnung des BER folgende Werte (Kfz/24h) aus:

- A 10 nördlich BER-Zufahrt ca. 77.000 (2018); ca. 92.000 (2025) ca.107.000 (2040)
- A 10 südlich BER-Zufahrt ca. 81.000 (2018); ca. 86.000 (2025); ca. 92.000 (2040)

Die in der Frage genannten 140.000 Kfz/24h beziehen sich auf die A 100 vor dem Tunnel Ortskern Britz in Berlin.