

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/12445 –**

### **Geplante Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen BER**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Wenn der Flughafen Berlin Brandenburg (BER) im Oktober 2020 eröffnet (Stand: Juni 2019), erhöht sich das Verkehrsaufkommen in der Region schlagartig. Mehrere Experten warnen bereits vor einem Verkehrskollaps auf dem südlichen und östlichen Berliner Ring sowie der gesamten Region Dahme-Spree. Die IHK Cottbus hat Anfang 2019 in einer Engpassanalyse untersucht, wie sich der eröffnete BER auf Verkehr und Bevölkerungszuwächse in der Region auswirkt ([www.cottbus.ihk.de/blob/cbihk24/standortpolitik/Infrastruktur/fallback1415881%20135521/4318124/cd31ef1b12b7ee6b51825eb8bb99831f/Verkehrsanalyse--kurz--data.pdf](http://www.cottbus.ihk.de/blob/cbihk24/standortpolitik/Infrastruktur/fallback1415881%20135521/4318124/cd31ef1b12b7ee6b51825eb8bb99831f/Verkehrsanalyse--kurz--data.pdf)). Darin heißt es unter anderem, dass die Autobahn 100/113 sowie entsprechende Ausweichrouten bereits heute stark ausgelastet sind.

Der Bund hält aktuell 26 Prozent an der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB; [www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php](http://www.berlin-airport.de/de/unternehmen/ueber-uns/unternehmensorganisation/beteiligungsstruktur/index.php)). Die Bundesregierung stellt zwei Mitglieder des Aufsichtsrates und hat hierüber die Möglichkeit, entsprechende Infrastrukturprojekte zu begleiten. Dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur obliegen die Rahmenplanungen für Infrastrukturmaßnahmen. Spätestens Anfang des Jahre 2021 steht mit „Die Autobahn GmbH des Bundes“ ein bundeseigenes Unternehmen zur integrierten Projektentwicklung und -realisierung zur Verfügung.

Maßgeblich für die Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen der Verkehrsträger Straße und Schiene sind der Bundesverkehrswegeplan sowie der Investitionsrahmenplan. Auch hier ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur für Konzeption, Projektauswahl und Finanzierung federführend verantwortlich.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die gegenwärtige Infrastrukturanbindung an den Flughafen Berlin-Schönefeld durch den Individualverkehr sowie durch den öffentlichen Nahverkehr?

Die Bundesfernstraßenanbindung an den Flughafen Berlin-Schönefeld erfüllt die Anforderungen an den Bedarf. Für die Anbindung durch den öffentlichen Nahverkehr liegt die Zuständigkeit bei den Ländern Berlin und Brandenburg.

2. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit dem ersten Eröffnungstermin Juni 2006 ergriffen, um die künftige Verkehrssituation am BER zu verbessern?

Für die Bundesfernstraßenanbindung des BER erforderlichen, im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 enthaltenen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Zuge der A 113 (nördl. AK Schönefeld– AD Neukölln), B 96 (A 10 – Landesgrenze BB/BE) und B 96a (Schönefeld–Mahlow) sind in den Jahren 2006–2008 in Betrieb genommen worden. Außerdem wurde auf dem Berliner Stadtgebiet im Sommer 2013 der vierstreifige Lückenschluss im Zuge des Kirchhainer Damms (B 96) und die Ertüchtigung der B 96a (Landesgrenze Brandenburg/Berlin–Adlergestell) fertiggestellt.

Zudem hat der Bund die „innere Erschließung“ (Straßen von der A-113-Anschlussstelle zum Flughafen und zur Erschließung des Terminals) mit rund 74 Mio. Euro Bundesmitteln unterstützt.

Mit der Fertigstellung der Schienenanbindungen zum Flughafen BER Ende Oktober 2011 wurde eine vollwertige Anbindung für Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr geschaffen.

3. Sieht die Bundesregierung besonderen Handlungsbedarf für die Infrastruktur am BER?

Wenn ja, hat sie das im Bundesverkehrswegeplan entsprechend als Vordringlichen Bedarf abgebildet?

Über die bereits realisierten Maßnahmen hinaus hat der Gesetzgeber mit dem aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 im unmittelbaren Flughafenumfeld keinen weiteren vordringlichen Bedarf ausgewiesen. Auch für den aktuellen Bedarfsplan für die Bundesschienenwege 2016 ergaben die letzten Untersuchungen keinen Bedarf für weitere Infrastrukturmaßnahmen.

4. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Aussage in der Engpass-Analyse der IHK Cottbus bei, wonach die entsprechenden Autobahnverbindungen A 100 sowie A 113 nur noch beschränkt ausbaufähig sind ([www.cottbus.ihk.de/standortpolitik/Infrastruktur/Flughafen\\_Berlin\\_Brandenburg\\_BER/ihk-verkehrs--und-engpassanalyse-ber/4317618](http://www.cottbus.ihk.de/standortpolitik/Infrastruktur/Flughafen_Berlin_Brandenburg_BER/ihk-verkehrs--und-engpassanalyse-ber/4317618))?

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 enthält die zweiteilige A 100-Neubauverlängerung vom AD Neukölln bis zur Storkower Straße (16. und 17. Bauabschnitt) als laufendes und fest disponiertes Vorhaben. Diese zwischen dem AD Neukölln und der AS Am Treptower Park in Bau befindliche Verlängerung der Stadtautobahn ist auch dazu geeignet, A113-Verkehre von und zum Flughafen BER im Berliner Stadtgebiet aufzunehmen.

- a) Ist der Bundesregierung eine Angebotserweiterung der Deutschen Bahn AG sowie der Tochtergesellschaft Berliner S-Bahn zum BER bekannt?

- c) Sind der Bundesregierung Pläne weiterer Eisenbahnverkehrsunternehmen bekannt, die beabsichtigen, den BER als Ziel anzufahren, und wenn ja, wie bewertet sie diese Vorhaben?

Die Fragen 4a und 4c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Deutsche Bahn AG (DB) teilte hierzu mit, dass die DB Regio und S-Bahn Berlin ihre Leistungen im Rahmen von Bestellungen der Länder Berlin und Brandenburg erbringen. Zum Flughafen BER ist bis zur Fertigstellung der Dresdner Bahn (erste Betriebsstufe) ein FlughafenExpress im 30 Minutentakt mit dem Laufweg Berlin Hbf – Berlin Gesundbrunnen – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER vorgesehen. Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn (zweite Betriebsstufe) verkehrt der FlughafenExpress im 15 Minutentakt von Berlin Hbf über Berlin Südkreuz zum Flughafen BER. Weiterhin werden künftig in der ersten Betriebsstufe eine stündlich verkehrende RB-Linie sowie eine stündlich verkehrende RE-Linie, die von einem anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben wird, den Flughafen BER über Berlin Ostkreuz mit dem Berliner Hbf verbinden. Zusätzlich ist eine stündliche RB-Linie von Königs Wusterhausen über den Flughafen BER nach Potsdam geplant.

In der zweiten Betriebsstufe erfolgt die Anbindung des Flughafens BER – neben dem im 15 Minutentakt verkehrenden FlughafenExpress – durch zwei stündlich verkehrende RB-Linien über Berlin Ostkreuz (weiter Richtung Berlin Lichtenberg) und eine stündlich verkehrende Linie von Cottbus über den Flughafen BER und Berlin Südkreuz nach Berlin Hbf. Die bereits in der ersten Betriebsstufe geplante Linie von Königs Wusterhausen über den Flughafen BER nach Potsdam ist auch in der zweiten Betriebsstufe enthalten.

Die S9 und die S45 werden im Wechsel den Flughafen BER anbinden. In der Überlagerung der beiden Linien ergibt sich ein 10-Minuten-Takt. Ab 2024 ist vorgesehen, zusätzlich die S85 nach Flughafen Schönefeld alt zu leiten.

- b) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, ob die Dresdner Bahn im Dezember 2025 planmäßig fertiggestellt wird und wie sich das auf den Individualverkehr zum und vom BER auswirkt ([www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-sueden-bauarbeiten-fuer-dresdner-bahn-haben-begonnen/23952628.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/berliner-sueden-bauarbeiten-fuer-dresdner-bahn-haben-begonnen/23952628.html))?

Die DB AG plant weiterhin eine Inbetriebnahme der Dresdner Bahn zum Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Dies wird nach Einschätzung der Bundesregierung zu einer Verlagerung des Individualverkehrs auf den Schienenpersonennahverkehr führen.

- d) Liegen der Bundesregierung Pläne vor, wonach die von den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) unterhaltene U-Bahnlinie 7, Endstation Rudow, bis zum Flughafen BER verlängert werden soll, und wie positioniert sich die Bundesregierung zu einem solchen Vorhaben?

Die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) zum Flughafen BER unterliegt der Zuständigkeit der betroffenen Länder. Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse.

- e) Wie bewertet die Bundesregierung die Inbetriebnahme einer BER-Busstation, die für zusätzlichen Verkehr auf Autobahnen und Umgehungsstraßen sorgen wird?

Die Bundesregierung hat hierzu keine eigenen Erkenntnisse.

5. Wie bewertet die Bundesregierung aus verkehrspolitischer Sicht nach Schließung des Flughafens Tegel die Zentrierung des Verkehrs am Flughafen BER?

Die A 100 und A 113 werden künftig bisher auf den Flughafen Tegel ausgerichtete Individualverkehre aufnehmen.

Ferner verfügt der Flughafen BER über einen unmittelbaren Bahnanschluss. Der Bund hat damit die nötige Infrastruktur für eine gute Erreichbarkeit des Flughafens BER geschaffen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Verkehrsentwicklung hinsichtlich der Verkehrssituation in der Metropolregion Berlin insgesamt?

Bei in den vergangenen Jahren insgesamt zunehmendem Verkehrsaufkommen auf den Bundesfernstraßen in der Metropolregion Berlin entwickeln sich die Verkehrsstärken abschnittsweise unterschiedlich. Insbesondere die auf Berlin zulaufenden Bundesautobahnen und der Berliner Ring (A 10) haben ein höheres Verkehrsaufkommen.

Die in der Antwort zu Frage 2 erläuterten und bereits realisierten Bundesfernstraßenprojekte tragen der sich entwickelnden Verkehrssituation in der Metropolregion Berlin Rechnung. Weitere Verbesserungen sind insbesondere durch den Abschluss der derzeit laufenden Erweiterungsaktivitäten am Berliner Südring (A 10, AD Nuthetal – AD Potsdam; achtstreifige Erweiterung mit Fertigstellungsziel 2020) und am Berliner Nordring (AD Havelland – AD Barnim; sechsstreifige Erweiterung mit Fertigstellungsziel 2022) zu erwarten.

Bezüglich der Schienenanbindung wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 4a verwiesen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung die Parkplatzsituation am Flughafen BER vor dem Hintergrund, dass laut FBB ab 2020 rund 22 000 Parkplätze für Passagiere und Beschäftigte am BER zur Verfügung stehen und etwa nur 2 600 Kurzzeitparkplätze geschaffen werden sollen ([www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Verkehr-Infrastruktur-am-Flughafen-BER](http://www.maz-online.de/Lokales/Dahme-Spreewald/Verkehr-Infrastruktur-am-Flughafen-BER))?
  - a) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, ob auf dem Areal des BER Reserveflächen für weitere Parkplätze vorgesehen sind, sollte das Passagieraufkommen im Jahr 2040 bei 58 Millionen liegen ([www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-ber-soll-in-fuenf-etappen-ausgebaut-werden/20244636.html](http://www.tagesspiegel.de/berlin/hauptstadtflughafen-ber-soll-in-fuenf-etappen-ausgebaut-werden/20244636.html))?

Die Vorhabenträgerin, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH (FBB), teilte hierzu mit, dass die Anzahl der Parkplätze bedarfsgerecht an das Passagieraufkommen angepasst wird. Der Masterplan BER 2040 der FBB halte entsprechende Flächen vor.

- b) Wie schätzt die Bundesregierung die Möglichkeit ein, dass Car-Sharing-Spots am BER das Individual-KfZ-Aufkommen verringern?

Die FBB teilte hierzu mit, dass am BER entsprechend ausreichend Carsharingplätze vorgehalten werden.

- c) Liegen der Bundesregierung Vertragsdaten über den Nutzungszeitraum der Parkflächen durch den Volkswagen-Konzern vor ([www.spiegel.de/wirtschaft/flughafen-ber-ist-jetzt-ein-parkplatz-fuer-volkswagen-a-1222703.html](http://www.spiegel.de/wirtschaft/flughafen-ber-ist-jetzt-ein-parkplatz-fuer-volkswagen-a-1222703.html)), und ist nach Kenntnis der Bundesregierung vertraglich sichergestellt, dass die Flächennutzung mit Eröffnung des BER beendet wird?

Die FBB teilte hierzu mit, dass der Vertrag mit dem Volkswagen-Konzern beendet ist.

- d) Wie viele Stellplätze für Elektroautos sind nach Kenntnis der Bundesregierung am BER vorgesehen?

Die FBB teilte hierzu mit, dass in den Parkhäusern in der ersten Stufe Ladesäulen an ca. 20 Stellplätzen vorgesehen sind.

- e) Wird es auf dem Gelände des Flughafens BER nach Kenntnis der Bundesregierung eine für Individualverkehr frei zugängliche Wasserstofftankstelle geben, und wenn nein, wie bewertet die Bundesregierung diesen Umstand vor dem Hintergrund eines nach Ansicht der Fragesteller notwendigen, offenen Technologiemarktes?

Die Bundesregierung hat im Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) eine öffentlich zugängliche Wasserstofftankstelle am Flughafen BER gefördert. Die Tankinfrastruktur ist bereits errichtet worden.

8. Welchen Stellenwert im Verkehrskonzept für den BER räumt die Bundesregierung dem Taxiverkehr aus der Hauptstadt ein?
9. Welche Regelungen für Taxiverkehre aus dem Land Berlin sind nach Kenntnis der Bundesregierung am Flughafen BER vorgesehen, und wie bewertet die Bundesregierung diese?

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den Vollzug der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften für den Verkehr mit Taxen sind die Länder zuständig. Der Bundesregierung liegen daher keine eigenen Informationen vor.

10. Wie schätzt die Bundesregierung die Gewerbeansiedlung im Umfeld des BER ein, und welche Vorkehrungen werden seitens der FBB nach Kenntnis der Bundesregierung getroffen, um den Unternehmern vor Ort einen entsprechenden infrastrukturellen Standard anzubieten?

Die Bundesregierung begrüßt, dass sich derzeit im Umfeld des Flughafens BER zahlreiche Unternehmen ansiedeln. Eine wesentliche Voraussetzung hierfür sind gute infrastrukturelle Voraussetzungen und Standards am Standort Schönefeld.

Im Rahmen der Masterplanung BER 2040 der FBB zum bedarfsgerechten Ausbau des Flughafens BER ist auch die landseitige Immobilienentwicklung beabsichtigt.

11. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wonach bestimmte Unternehmungen auf Grundlage der entsprechenden zu erwartenden Verkehrssituation ihre Standortentscheidung für den BER zurückgezogen haben?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

12. Welche Möglichkeiten ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung, auf digitale Werkzeuge zur smarten Verkehrslenkung im Umfeld des BER zurückzugreifen?
  - a) In welcher Hinsicht wurden die Möglichkeiten digitaler Verkehrslenkung bei den Planungen zur Ausgestaltung der Infrastruktur am BER sowie in seinem Umfeld und auf den Zubringerrouen berücksichtigt?
  - b) Welche Elemente digitaler Verkehrslenkung im Hinblick auf die Verkehrsträger Schiene und Straße sollen am BER sowie in seinem Umfeld zum Einsatz kommen?

Die Bundesfernstraßenanbindung des Flughafens BER umfasst ein verkehrsabhängiges dynamisches Wegweisungssystem. Diese straßenseitig flexibel anzeigbaren Informationen sind geeignet, in das von den Ländern Berlin und Brandenburg verfolgte verkehrsträgerübergreifende AIRPORT-Verkehrsinformationssystem (AIRVIS) eingebunden zu werden. Die individuelle Routenwahl wird somit durch kollektive aktuelle Verkehrsinformationen unterstützt.

Ferner wird nach Angaben der DB AG der Streckenabschnitt Schönefeld – Flughafen BER voraussichtlich im Rahmen des netzweiten Flächenrollouts ETCS („Digitale Schiene“) mit digitaler Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet.

13. Wie schätzt die Bundesregierung die Chancen ein, die asphaltierten Flächen am BER bis zu dessen Eröffnung zu Testzwecken für autonomes Fahren oder die Erprobung von Flugtaxis bereitzustellen?

Die Bereitstellung von asphaltierten Flächen am BER bis zu dessen Eröffnung zu Testzwecken für autonomes Fahren oder die Erprobung von Flugtaxis liegt zunächst in der Entscheidung des Flughafenbetreibers.



