



Vorstellung der Ergebnisse der Evaluierung des Gemeinsamen Strukturkonzepts (GSK) Flughafenumfeld BER

Dialog-Forum, 9. November 2016

9. November 2016: Pressemitteilung des Dialogforums Berlin Brandenburg:

Flughafenregion ist attraktiv für Wohnen und Gewerbe. Verkehrsinfrastruktur muss ertüchtigt werden

Dialogforum stellt Studie zum Flughafenumfeld vor

Die Flughafenregion Berlin-Brandenburg wird als Wohn- und Arbeitsstand-ort immer attraktiver, durch die BER-Eröffnung ist ein Schub für die Region zu erwarten, Handlungsbedarf besteht vor allem bei der Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur: Das sind die wesentlichen Ergebnisse der Evaluierung des Gemeinsamen Strukturkonzepts „Flughafenumfeld BER“ (GSK). Vertreter des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg stellten die vom Planungsbüro Jahn, Mack & Partner erstellte Studie am Mittwoch der Öffentlichkeit vor. Es knüpft an das erste Gemeinsame Strukturkonzept aus dem Jahr 2006 an. Insgesamt gibt die Studie 18 konkrete Handlungsempfehlungen ab. Vier davon sind als Sofortmaßnahmen mit besonderer Dringlichkeit gekennzeichnet.

Carl Ahlgrimm, stellvertretender Vorsitzender des Dialogforums Airport Berlin Brandenburg stellte fest: „Es war nach zehn Jahren Zeit, die Planungen zu aktualisieren. Die Ergebnisse sind für uns sehr aufschlussreich: Sie zeigen, dass wir schon viel geschafft haben. Die Studie zeigt aber auch, dass wir noch eine Menge Arbeit vor uns haben. Vor allem die Verkehrsinfrastruktur müssen wir uns angesichts der so stark steigenden Fluggastzahlen noch einmal neu anschauen und verbessern. Und das müssen wir heute beginnen, damit wir nach der Flughafeneröffnung nicht im Dauerstau stehen.“

Detlef Gärtner, Leiter der Arbeitsgruppe 3 „Kommunale Entwicklung“ im Dialogforum, die die Erstellung der Studie begleitete, sagte: „Die Studie hilft uns bei der Einordnung, wo wir mit der Flughafenregion stehen: Wir müssen bereits heute die dringenden Verkehrsthemen anpacken. Darüber hin-aus müssen wir dafür sorgen, dass wir mit einem integrierten Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die gesamte Flughafenregion eine verlässliche Datenbasis zu den Verkehrsströmen und Anforderungen nach der Flughafeneröffnung schaffen.“

Lutz Franzke, Leiter der Arbeitsgruppe 1 „Interessenausgleich“ im Dialogforum, die die Erarbeitung der Studie ebenfalls intensiv begleitete, sagt zu der vorliegenden Studie: „Wir sind uns im Dialogforum einig, dass wir das gesamte GSK fortschreiben müssen. Die Evaluierung des GSK von 2006 zeigt den Handlungsbedarf deutlich. Wir müssen die Themen Gewerbe- und Wohnflächenentwicklung, soziale Infrastruktur, Verkehrsanbindung und Freiraumentwicklung ganzheitlich voranbringen. Dazu bedarf es künftig eines stärkeren Schulterschlusses der gesamten Flughafenregion.“

Die wichtigsten Ergebnisse der Studie im Überblick:

Chancen und Herausforderungen durch BER-Eröffnung

Die Studie sieht den BER „als Chance für eine regionale Stärkung“. Schon heute sei eine erhöhte Nachfrage nach Wohnraum zu verzeichnen, während die Nachfrage nach Gewerbeflächen aufgrund der verspäteten Flughafeneröffnung hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibe. Die Planer kommen zu dem Schluss: „Durch die Eröffnung des BER ist mit einem Entwicklungsschub und zunehmenden Verkehren durch Passagiere und Arbeitskräfte zu rechnen.“

Größter Handlungsbedarf: Verkehrsinfrastruktur muss besser werden

Die Planer kommen zu dem Schluss, die 2006 geplanten Verkehrsmaßnahmen seien „im engeren Flughafenumfeld größtenteils umgesetzt worden. Die Erreichbarkeit des Flughafens mit dem Pkw, Bahn und Bus ist grundsätzlich gegeben.“ Jedoch seien die Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur durch die gestiegenen Passagierzahlen sowie die längere Offenhaltung des alten Schönefelder Flughafenterminals gestiegen. Insbesondere die Stadtautobahn ins Berliner Zentrum und der alte Schönefelder Bahnhof seien Engpässe. Die Planer erwarten zudem „unvermeidbare Verkehrsbehinderungen durch den geplanten Regierungsflughafen“. Und weiter: „Deutlich wurde, dass es im engeren Flughafenumfeld an einer aktuellen Verkehrsprognose fehlt und die Auswirkungen schwer abschätzbar sind. Dies betrifft nicht nur das Netz der großen Zubringertrassen, sondern teilweise auch Ausweichverkehre über kommunale/gemeindeübergreifende Straßen.“ Aufgrund besonderer Dringlichkeit empfiehlt die Studie vier Sofortmaßnahmen, die zügig umgesetzt werden sollen:

- Ertüchtigung Bahnhof Schönefeld wegen Weiterbetrieb SXF
- Elektronisches verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsleitsystem airvis für die Fluggäste
- Ausbau der Radschnellverbindung BER – Königs Wusterhausen
- Ausbau der Osdorfer Straße

„Verkehrsthemen sind ein Dauerbrenner im Dialogforum“, sagte Carl Ahlgrimm. Ich bin mir sicher, dass wir künftig im Dialogforum über weitere Sofortmaßnahmen sprechen werden. Mit der jetzt vorliegenden Studie, den Sofortmaßnahmen und der Verabredung, dass wir ein integriertes Verkehrskonzept für die gesamte Flughafenregion angehen, haben wir eine klare Marschroute für die nächsten Jahre.“

Siedlungsflächen: Positive Entwicklung und Kritik an Fachbehörden

„Insgesamt zeigt die positive Entwicklung der Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze an, dass die Flughafenregion als Lebens- und Arbeitsort attraktiv ist“, heißt es in der Studie. Quantitativ seien in der Flughafenregion ausreichend Gewerbe- und Wohnungsbauflächen verfügbar, wenngleich es in einzelnen Gemeinden bereits zu Engpässen komme. Dass die Projektentwicklung in der Region zu zögerlich vorankomme, begründen die Planer u.a. mit unflexiblen Bebauungsplänen, teils

fehlender Investitionsbereitschaft sowie Unklarheiten zur Finanzierung von Erschließung und sozialer Infrastruktur. Harsche Kritik üben die Planer, wenn es bei der Entwicklung der Flughafenregion zu Konflikten mit Naturschutz und Landwirtschaft kommt: „Hier scheint den Fachplanungsbehörden das erforderliche Verständnis dafür zu fehlen, welcher Stellenwert dem GSK auch im Hinblick auf die Untermauerung des öffentlichen Interesses an der Entwicklung der Flughafenregion zukommt.“

Soziale Infrastruktur: Mehr Wohnungen, Kitas und Schulen

Aufgrund des Bevölkerungszuwachses in der Flughafenregion rechnen die Planer mit einem erhöhten Bedarf bei Wohnungen, Kitas, Schulen, aber auch bei Sport-, Kultur- und Freizeitangeboten. Die Planer gehen davon aus, dass bis zum Jahr 2030 aufgrund des Flughafens die Zahl der Einwohner in der Flughafenregion um ca. 12.500 Personen steigt. Problematisch sei derzeit die Abschätzung des genauen Bedarfs, da es in der Flughafenregion „keine einheitlichen Kriterien zur Erfassung relevanter Einrichtungen oder Daten“ gebe. Die Planer empfehlen, für die Flughafenregion einheitliche Kategorien zu definieren, um den tatsächlichen Bedarf genauer ermitteln zu können.

Freiraumentwicklung

Die Planer gehen bei der Freiraumentwicklung davon aus, dass durch die Vielzahl an Baumaßnahmen in der Flughafenregion viele Ausgleichsmaßnahmen realisiert werden. Der Aufbau eines interkommunalen Flächenpools für Ausgleichsmaßnahmen bei der kommunalen Berlin Brandenburg Area Development Company GmbH (BADC) sei geglückt. Weiter kommen die Planer zu dem Schluss: „Zu empfehlen sind die prioritäre Aufwertung siedlungsnaher Erholungsräume und die Stärkung überörtlicher Grünverbindungen.“ Auch der weitere Ausbau des Radwegenetzes für Arbeitswege und Erholung sei von großer Bedeutung.

Pressekontakt

Geschäftsstelle Dialogforum Airport Berlin Brandenburg
Dorothea Lawrenz
Mittelstraße 11
12529 Schönefeld

9.November 2016: dpa-Meldung, Burkhard Fraune:

Gutachten: Flughafen Schönefeld für Autofahrer besser anbinden

Schönefeld (dpa/bb) - Der neue Hauptstadtflughafen wird nach einem Gutachten für Autofahrer nicht immer einfach zu erreichen sein.

Hintergrund sind die steigenden Passagierzahlen in Berlin und der geplante Weiterbetrieb des alten Schönefelder Terminals. «Die erwarteten Passagierzahlen fordern weitere Bemühungen zur Erschließung des alten Terminals», heißt es in dem Gutachten, das am Mittwoch im Dialogforum Schönefeld Vertretern der Umlandgemeinden präsentiert wurde. «Die Autobahn nach Berlin wird schon heute als störanfällig empfunden, es werden Verkehrsbehinderungen durch den geplanten Regierungsflughafen erwartet.»

Der Vizevorsitzende des Dialogforums, Großbeerens Bürgermeister Carl Ahlgrimm, forderte Verbesserungen. «Das müssen wir heute beginnen, damit wir nach der Flughafeneröffnung nicht im Dauerstau stehen.» Eine aktuelle Verkehrsprognose fehlt demnach jedoch. Flughafenchef Karsten Mühlenfeld fordert seit Längerem, die Verkehrsanbindung zu verbessern.

Das Gutachten für das Dialogforum schlägt vor, die Osdorfer Straße in Berlin-Lichterfelde und Großbeeren auszubauen, den Bahnhof Schönefeld zu verbessern, mehr Radwege für Beschäftigte am Flughafen zu bauen und ein verkehrsmittelübergreifendes Leitsystem einzurichten.

10.November 2016: Der Tagesspiegel, Thorsten Metzner:

BER besser anschließen

Studie fordert neues Verkehrskonzept für Airport:Stadtautobahn, S-Bahn und Regios reichen nicht

Kommunen und Berliner Bezirken im Umfeld des Schönefelder Flughafens Alarm: Das „Dialogforum“ der BER-Anrainer fordert die Regierungen beider Länder auf, die veraltete Anbindung des künftigen Airports per Straße und Schiene an das rasante Passagierwachstum anzupassen. Auf einer Pressekonferenz in Schönefeld wurde am Mittwoch ein Gutachten des Büros Jahn, Mack und Partner im Auftrag des Dialogforums präsentiert, das dringenden Handlungsbedarf sieht. Kürzlich hatte der Tagesspiegel bereits ein anderes Gutachten publik gemacht, das vor einem Verkehrschaos auf der Stadtautobahn im Süden Berlins warnt. 2006, als alles geplant wurde, ging man für das Jahr 2020 von 22 Millionen Passagieren aus. 35 Millionen werden es sein, wenn der BER nun voraussichtlich 2017/2018 startet. Es müsse dringend etwas

getan werden, „um die Katastrophe zu vermeiden“, sagt etwa Carsten Ahlgrimm, Vizechef des Dialogforums und Bürgermeister von Großbeeren. Sonst drohe ein Dauerstau. „Für die Fluggäste muss es verlässlich sein, ihre Flieger auch zu erreichen.“ Das Gutachten hat das „Gemeinsame Strukturkonzept“ für die Flughafenregion aus dem Jahr 2006 analysiert. Es kommt zu dem Ergebnis, dass zwar die „Erreichbarkeit des Flughafens mit dem PKW, Bahn und Bus grundsätzlich gegeben ist.“ Dennoch müsse ein aktualisiertes Verkehrs und Mobilitätskonzept für die BER-Anbindung erstellt werden, was beide die zuständige Senatsverwaltung und Brandenburgs Bauministerium bislang nicht für nötig halten. Das Gutachten verweist hingegen auf den damals nicht absehbaren Weiterbetrieb des alten Schönefelder Airports und des Bahnhofes dort. „Die Autobahn nach Berlin wird schon heute als störanfällig empfunden“, heißt es. „Unvermeidbare Verkehrsbehinderungen durch den Regierungsflughafen werden erwartet.“ Als eine von vier Sofortmaßnahmen wird neben einem elektronischen BER-Verkehrssystem für alle Verkehrsträger einer Sanierung des Bahnhofes Schönefeld und einem Radfernweg der Ausbau der Osdorfer Straße von Lichterfelde nach Großbeeren genannt. Hingewiesen wird auch darauf, dass von den schon 2006 für nötig gehalten Straßenprojekten am BER erst 64 Prozent realisiert sind und auch der Bahnausbau sich verzögert hat, so bei der Dresdner Bahn. Konkreter sind bereits die Forderungen der Flughafengesellschaft (FBB) selbst. Das Gutachten enthält eine Liste mit 19 Positionen der FBB. „Handlungsbedarf A 113 wegen Stau“, heißt es da etwa. Die Anschlussstelle Tempelhofer Damm sei ein Nadelöhr für Fluggäste mit Ziel Mitte. „Vorschlag: Fahrbahnverbreiterung/Entzerrung Knoten Platz der Luftbrücke.“ Nötig hält die FBB auch kürzere Frequenzen von Airportexpress und S-Bahn zum BER, bessere Fernbusanbindungen und mehr Busse zwischen Bahnhof Rudow und Schönefeld. „Eine Machbarkeitsstudie Verlängerung U 7 wird für sinnvoll gehalten.“ Und der Landkreis Dahme-Spreewald gab unter anderem diese Sorge zu Protokoll: „Dass mit dem Regierungsflughafen die B 96 a und die dazu gehörige Autobahzufahrt an mehreren Tagen in der Woche ... für den allgemeinen Verkehr nicht mehr benutzbar sind.“

10. November 2016: Berliner Morgenpost, Joachim Farun:

Nach der Eröffnung droht rund um den BER ein Dauerstau

Die Umlandgemeinden warnen vor endgültigem Verkehrskollaps nach der Eröffnung des Flughafens und schlagen Sofortmaßnahmen vor.

Die Gemeinden rund um den Flughafen Schönefeld befürchten einen Verkehrskollaps, wenn der neue Airport BER an den Start geht. "Wir wollen nicht nach der Eröffnung im Dauerstau stehen", warnte der Bürgermeister der Gemeinde Großbeeren, Carl Ahlgrimm (SPD). Der Vize-Vorsitzende des Dialogforums aus

Umlandgemeinden und Berlins südöstlichen Bezirken befürchtet sogar eine "Katastrophe". Denn innerhalb weniger Tage würden sich alle Verkehre, die jetzt noch nach Tegel fließen, in die Region um den neuen Flughafen und das weiterhin genutzte Terminal SXF ergießen.

Das Wachstum wird beachtlich sein. Am alten Terminal wurde gerade der zehnmillionste Passagier in diesem Jahr abgefertigt. Kommt der BER hinzu, muss man mit rund 35 Millionen Fluggästen rechnen. Die Verkehrskonzepte gehen hingegen immer noch von etwa 24 Millionen Passagieren pro Jahr aus.

Flughafenregion boomt: Nur 4,2 Prozent arbeitslos

Die Gemeinden und Bezirke aus dem Dialogforum, dem auch die beiden Landesregierungen angehören, drängen deshalb auf eine schnelle Verbesserung der Verkehrssituation. Ein Gutachten, das das "Gemeinsame Strukturkonzept" für das Flughafenumfeld von 2006 im Licht der neuen Entwicklungen bewertet, empfiehlt dringend eine weitergehende Analyse. "Das Bauchgefühl, das alle hier haben, muss durch Fakten ersetzt werden", sagte Detlef Gärtner.

Der Beigeordnete aus dem Kreis Teltow-Fläming leitet im Dialogforum die Arbeitsgruppe "Kommunale Entwicklung". Als Sofortmaßnahmen schlägt das neue Gutachten vor, den S-Bahnhof Schönefeld als Folge des Weiterbetriebs des alten Terminals SXF zu ertüchtigen, ein elektronisches Verkehrsleitsystem zu installieren, einen Radschnellweg vor allem für Flughafen-Mitarbeiter von Königs-Wusterhausen aus zu schaffen und die Osdorfer Straße zwischen Lichterfelde und Großbeeren auszubauen.

Diese bisher als Gemeindestraße geführte Verbindung sei stellenweise nur 4,60 Meter breit, sagte Großbeerens Bürgermeister Ahlgrimm. Gleichwohl nutzten viele Autofahrer aus dem Berliner Südwesten diese Straße als Schleichweg nach Schönefeld, und deren Zahl werde mit BER-Eröffnung deutlich wachsen. Natürlich sollten auch die öffentlichen Verkehrsverbindungen ausgebaut werden, forderten die Vertreter des Dialogforums.

Wohnungen und Gewerbeflächen dringend benötigt

Der sich abzeichnende Verkehrsinfarkt ist auch Folge des auch durch den Flughafen enorm verstärkten Booms in der Region im Süden der Stadt. Die Gutachter des Büros Jahn, Mack & Partner haben festgestellt, dass die Zahl der Jobs in den zwölf Gemeinden seit 2006 um 17.000 auf fast 68.000 gestiegen ist. Fast ein Drittel davon führen die Gutachter auf den Luftverkehr zurück. Entsprechend zugenommen hat die Zahl der Berufspendler. Allein in die Gemeinde Schönefeld kommen per saldo täglich 8500 Menschen zur Arbeit. Die Arbeitslosenquote in der Region liegt bei 4,2 Prozent. Bis 2030 wird zudem ein Bevölkerungsplus von 10.000 Menschen in den Umlandgemeinden erwartet. Fast 90 Prozent siedeln sich nach Einschätzung der Experten wegen des Flughafens im Südosten der Hauptstadt an.

Hinzu kommt ein "flughafeninduziertes Bevölkerungswachstum" von 3500 in den flughafennahen Stadtteilen der Berliner Bezirke Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und vor allem Treptow-Köpenick. Insgesamt würden fast 6000 zusätzliche Wohnungen benötigt, zudem Kindergärten, Schulen und andere Infrastruktur. In Flughafennähe werden auch fast 6000 Hektar Gewerbefläche für Firmen gebraucht – und auch Grünanlagen seien nötig.

Die Kommunalpolitiker verlangen Hilfe von den beiden Landesregierungen. Es sei nicht akzeptabel, dass rund 30 Millionen Euro Einnahmen aus der Region pro Jahr im kommunalen Finanzausgleich Brandenburgs landen.

10. November 2016: Berliner Zeitung, (dpa):

Gutachten zum Airport Schönefeld

Der neue Flughafen BER wird nach einem Gutachten für Autofahrer nicht immer einfach zu erreichen sein. Hintergrund sind die steigenden Passagierzahlen in Berlin und der geplante Weiterbetrieb des alten Schönefelder Terminals. „Die erwarteten Passagierzahlen fordern weitere Bemühungen zur Erschließung des alten Terminals“, heißt es in dem Gutachten, das am Mittwoch präsentiert wurde. „Die Autobahn nach Berlin wird schon heute als störanfällig empfunden.“

10. November 2016: Märkische Oderzeitung Barnim Echo Bernau, Andreas Wendt:

BER-Umfeld droht Verkehrskollaps

Kommunalvertreter fordern dringende Investitionen in die Infrastruktur — vor Inbetriebnahme des Airports

Schönefeld (MOZ) Bessere Straßen, Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr und ein Verkehrsleitsystem fordern Kommunalvertreter von BER-Umlandgemeinden in einem überarbeiteten Strukturkonzept, bevor der Flughafen in Schönefeld (Dahme-Spreewald) ans Netz geht. Vor allem die rasant steigenden Passagierzahlen beunruhigen die Politiker. Großbeeren im nördlichen Teil des Landkreises Teltow-Fläming ist vor allem bekannt durch sein Güterverkehrszentrum (GVZ). 7500 Menschen finden nach Angaben des parteilosen Bürgermeisters Carl Ahlgrimm bereits heute Arbeit, die Zahl der Beschäftigten soll schon bald auf 9000 steigen mehr als die Gemeinde Einwohner hat. „Die Mitarbeiter kommen nicht nur aus der Region“, sagt Ahlgrimm und sorgt sich um den

zunehmenden Pendlerverkehr. Löst irgendwann der neue Flughafen in Schönefeld den Airport Tegel ab, schwant Ahlgrimm Böses: „Dann droht uns ein Dauerstau“, sagt der Bürgermeister am Mittwoch in Schönefeld bei der Präsentation des überarbeiteten Gemeinsamen Strukturkonzepts (GSK) des Dialog-Forums. In diesem Gremium sind Kommunalpolitiker aus Berliner Bezirken und Brandenburger Gemeinden, Repräsentanten beider Bundesländer und der Flughafengesellschaft vertreten. Vor zehn Jahren ist das erste Konzept mit Handlungsanforderungen erarbeitet worden zu einer Zeit, als man für den neuen Flughafen noch Passagierzahlen von etwa 20 Millionen prognostizierte. Mittlerweile werden es mit dem BER-Start 35 Millionen sein, „und das hat Auswirkung auf die Infrastruktur“, macht Ahlgrimm als stellvertretender Vorsitzender des Dialog-Forums klar. Im engeren Flughafenumfeld fehle es an einer aktuellen Verkehrsprognose. „Dies betrifft nicht nur das Netz der großen Zubringertrassen, sondern teilweise auch Ausweichverkehre über kommunale und gemeindeübergreifende Straßen“, betont Ahlgrimm. Als Bürgermeister befürchtet er ein Chaos auf der Osdorfer Straße in Großbeeren. Sie ist nur 4,60 Meter breit, gehört der Gemeinde und verkräftet dank des wirtschaftlichen Aufschwungs von Großbeeren schon jetzt 10 000 Fahrzeuge am Tag. Öffnet der Flughafen in Schönefeld, kommt nach Einschätzung von Ahlgrimm der Verkehr komplett zum Erliegen wenn die Straße nicht flugs für geschätzte vier Millionen Euro ausgebaut wird. Die Osdorfer Straße ist deshalb eine von vier im Konzept geforderten Sofortmaßnahmen mit höchster Dringlichkeit, über die das Dialog-Forum Anfang Dezember abstimmen will. „Mit diesen vier Sofortmaßnahmen wollen wir Bypässe schaffen, um einen Infarkt zu verhindern“, betont Ahlgrimm. Es sei sträflich, einfach den Kopf in den Sand zu stecken und abzuwarten. Unvermeidbare Verkehrsbehinderungen erwarten die Planer zudem durch den Regierungsflughafen. Doch Ahlgrimm weiß aus Erfahrung, dass das Land Brandenburg und auch Berlin anderer Ansicht sind. „Beide Länder sind der Meinung, dass alles gut erschlossen ist. Deshalb müssen wir mit Fakten gegenhalten.“ Ein weiterer Punkt sind Investitionen in den alten Bahnhof Schönefeld, dem vor zehn Jahren noch keine besondere Bedeutung beigemessen worden ist. Durch die längere Offenhaltung des alten Schönefelder Flughafenterminals spielt der Bahnhof aber auch künftig eine zentrale Rolle. Finanziert werden soll das nach Ansicht des Dialog-Forums über die Finanzausgleichsumlage, im Volksmund als Reichensteuer bekannt. 28 Millionen Euro musste allein die Gemeinde Schönefeld in diesem Jahr an das Land überweisen. „Müssten wir das Geld nicht abführen, könnten wir es in die Infrastruktur investieren“, sagt Ahlgrimm. Man müsse als Region denken, wenn es um den BER und sein Umfeld geht. Das gelte auch beim öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). „Die Angebote müssen länderübergreifend sein, ansonsten ersticken wir im Individualverkehr“, warnt der Politiker.

Höchste Priorität:

- Ertüchtigung Bahnhof Schönefeld durch Weiterbetrieb des alten Terminals
- Elektronisches verkehrsträgerübergreifendes Verkehrsleitsystem für die Fluggäste
- Ausbau der Radschnellverbindung BER Königs Wusterhausen
- Ausbau der Osdorfer Straße in Großbeeren

Insgesamt beinhaltet die Studie 18 konkrete Handlungsempfehlungen.

10. November 2016: Potsdamer Neueste Nachrichten, (Thorsten Metzner):

BER besser anschließen

Studie fordert neues Verkehrskonzept für Airport: Stadtautobahn, S-Bahn und Regios reichen nicht

Nun schlagen auch Brandenburgs Kommunen und Berliner Stadtbezirke im Umfeld des Schönefelder Airports Alarm: Das „Dialogforum“ der BER-Anrainer fordert die Regierungen beider Länder auf, die veraltete Verkehrsanbindung des künftigen Airports auf der Straße und auf der Schiene endlich an das rasante Passagierwachstum anzupassen. Auf einer Pressekonferenz in Schönefeld wurde am Mittwoch ein neues Gutachten des Büros Jahn, Mack und Partner im Auftrag des Dialogforums präsentiert, das dringenden Handlungsbedarf sieht. Vor einigen Monaten hatte diese Zeitung bereits ein anderes Gutachten publik gemacht, das vor einem Verkehrschaos auf der Stadtautobahn im Süden Berlins warnt. Im Jahr 2006, als alles geplant wurde, ging man noch für das Jahr 2020 von 22 Millionen Passagieren aus. Wenn der BER nun 2017/2018 startet, werden es 35 Millionen Passagiere sein. Es müsse dringend etwas getan und die Infrastruktur um den BER ertüchtigt werden, „um die Katastrophe zu vermeiden“, sagte etwa Carsten Ahlgrimm, Vizechef des Dialogforums und Bürgermeister von Großbeeren. Sonst drohe ein Dauerstau. „Für die Fluggäste muss es verlässlich sein, ihre Flieger auch zu erreichen.“ Das Gutachten hat das „Gemeinsame Strukturkonzept“ für die Flughafenregion aus dem Jahr 2006 unter die Lupe genommen. Es kommt zum Ergebnis, dass zwar die „Erreichbarkeit des Flughafens mit dem PKW, Bahn und Bus grundsätzlich gegeben ist.“ Dennoch müsse ein aktualisiertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die BER-Anbindung erstellt werden, was beide Regierungen bislang nicht für nötig halten. Die zuständige Senatsverwaltung und Brandenburgs Bauministerium halten die Anbindungen für ausreichend.

Das Gutachten verweist hingegen auf den damals nicht absehbaren Weiterbetrieb des alten Schönefelder Airports und des Bahnhofes dort. „Die Autobahn nach Berlin wird schon heute als störanfällig empfunden“, heißt es. „Unvermeidbare Verkehrsbehinderungen durch den Regierungsflughafen werden erwartet.“ Als eine von vier Sofortmaßnahmen wird der Ausbau der Osdorfer Straße von Lichterfelde nach Großbeeren genannt - neben einem elektronischen BER Verkehrsleitsystem für alle Verkehrsträger, einer Sanierung des Bahnhofes Schönefeld und einem Radfernweg. Die Osdorfer Straße sei nur 4,60 Meter breit, werde aber hoch frequentiert, „ob die Verkehrsplaner das wollen oder nicht“, sagte Ahlgrim. Hingewiesen wird auch darauf, dass von den schon 2006 für nötig gehaltenen Straßenprojekten am BER nicht alle realisiert sind, 64 Prozent nach Anzahl, 58 Prozent nach der Länge, und auch der Bahnausbau hinkt hinterher, etwa mit der Dresdner Bahn. Konkreter sind bereits die Forderungen der Flughafengesellschaft Berlin-Brandenburg (FBB) selbst. Das Gutachten enthält eine Liste mit 19 Positionen der FBB. „Handlungsbedarf A113 wegen Stau“, heißt es da etwa. Die Anschlussstelle Tempelhofer Damm (A 100) sei ein Nadelöhr für Fluggäste mit Ziel Mitte. „Vorschlag: Fahrbahnverbreiterung/Entzerrung Knoten Platz der Luftbrücke.“ Nötig hält die FBB aber auch kürzere Frequenzen von Airportexpress und S-Bahn zum BER, bessere Fernbusanbindungen, engere Bus-Takte zwischen dem Bahnhof Rudow und dem BER. „Eine Machbarkeitsstudie Verlängerung U7 wird für sinnvoll gehalten.“ Und der Landkreis Dahme-Spreewald gab unter anderem zu Protokoll: „Sorge, dass mit dem Regierungsflughafen die B96a und die dazu gehörige Autobahnzufahrt an mehreren Tagen in der Woche für die Nutzung durch Regierungsfahrzeuge für den allgemeinen Verkehr nicht mehr benutzbar sind.“

10. November 2016: airliners.de, (dpa):

Gutachten: Bessere Verkehrsanbindung von Berlin-Schönefeld nötig

In einem Gutachten wird eine bessere Verkehrsanbindung des Flughafens Berlin-Schönefeld gefordert, der nach dem Start des BER weiter genutzt werden soll. Unter anderem sollte der Bahnhof Schönefeld verbessert und ein Fluggäste-Leitsystem eingerichtet werden.

Der neue Hauptstadtflughafen wird nach einem Gutachten für Autofahrer nicht immer einfach zu erreichen sein. Hintergrund sind die steigenden Passagierzahlen in Berlin und der geplante Weiterbetrieb des alten Schönefelder Terminals. "Die erwarteten Passagierzahlen fordern weitere Bemühungen zur Erschließung des alten Terminals", heißt es in dem Gutachten, das jetzt im Dialogforum Schönefeld

Vertretern der Umlandgemeinden präsentiert wurde. "Die Autobahn nach Berlin wird schon heute als störanfällig empfunden, es werden Verkehrsbehinderungen durch den geplanten Regierungsflughafen erwartet."

Der Vizevorsitzende des Dialogforums, Großbeerens Bürgermeister Carl Ahlgrimm, forderte Verbesserungen. "Das müssen wir heute beginnen, damit wir nach der Flughafeneröffnung nicht im Dauerstau stehen." Eine aktuelle Verkehrsprognose fehlt demnach jedoch. Flughafenchef Karsten Mühlenfeld fordert seit Längerem, die Verkehrsanbindung zu verbessern.

Das Gutachten für das Dialogforum schlägt vor, die Osdorfer Straße in Berlin-Lichterfelde und Großbeeren auszubauen, den Bahnhof Schönefeld zu verbessern, mehr Radwege für Beschäftigte am Flughafen zu bauen und ein verkehrsmittelübergreifendes, elektronisches Leitsystem für die Fluggäste einzurichten.

Nachfragen:

Geschäftsstelle Dialogforum Airport Berlin Brandenburg

Dorothea Lawrenz

Mittelstraße 11

12529 Schönefeld

Tel. 030/ 609 175988

dorothea.lawrenz@dialogforum-ber.de

www.dialogforum-ber.de