

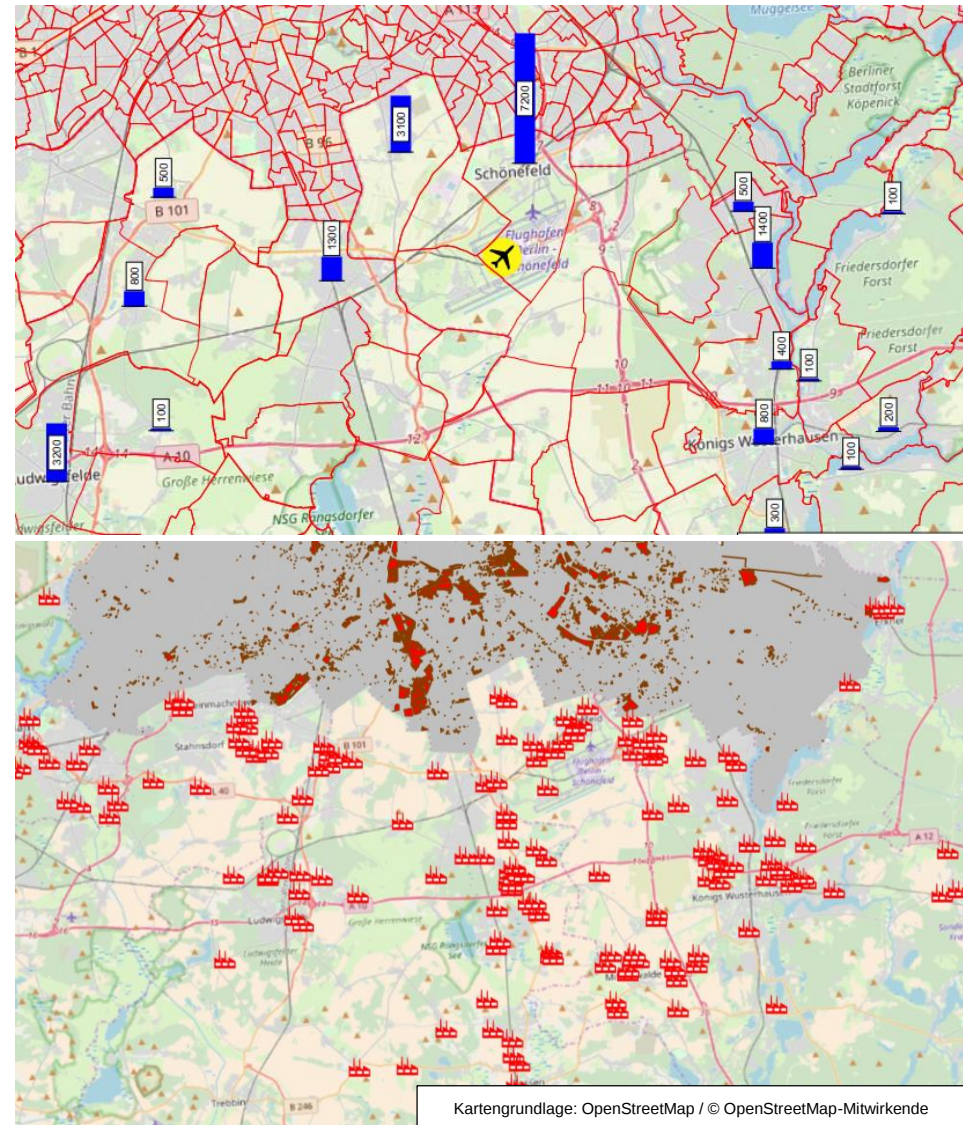


Grundlagenermittlung Flughafenregion BER

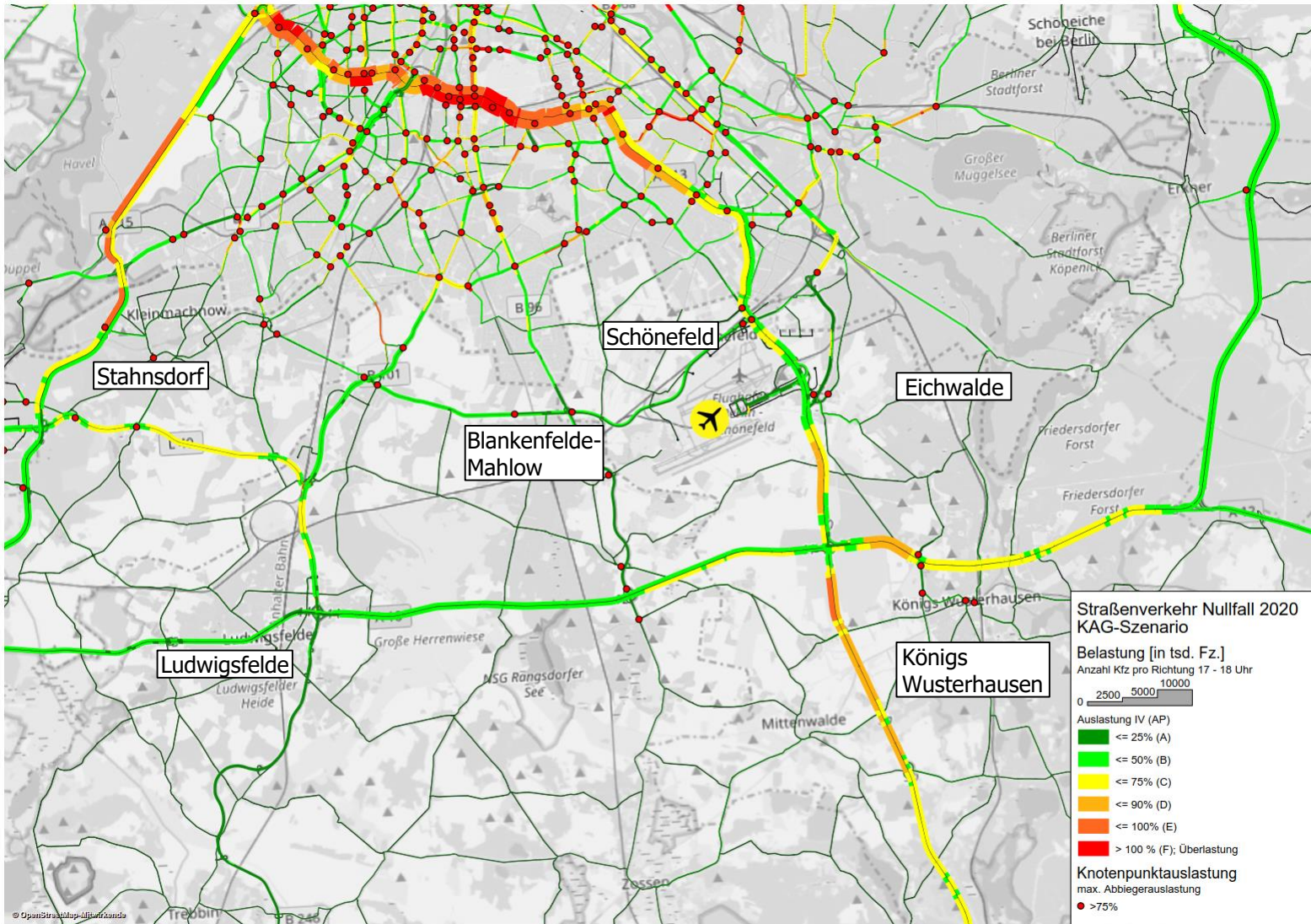
Vorstellung am 23.01. in Schulzendorf
Dipl.-Ing. Bertram Teschner

Planung | Erhebung | Prognose | Konzeption

- Steigende Fluggastnachfrage auf **55 Mio. PAX** (35,6 Mio. in 2019)
- Bevölkerungszahlen in der Flughafenregion steigen **+40.000 Einwohner bis 2030** (238.000 in 2018)
- +120.000 Einwohner in Berlin bis 2030 (oberes EW-Szenario)
- Insgesamt rund 1,1 Mio. Einwohner im erweiterten Untersuchungsraum mit Berlin
- Erhebliche Entwicklungspotenziale in der Gewerbeentwicklung nach Inbetriebnahme des BER (**+1.100 ha Gewerbefläche**)
- +135.000 neue Arbeitsplätze** bis 2040 im Umfeld des Flughafens ohne entsprechende Arbeitskräfte-potenzial im nahen Umfeld
- Neue Einwohner bedienen Arbeitsplatzbedarfe in der Region und reduzieren lange Anfahrten



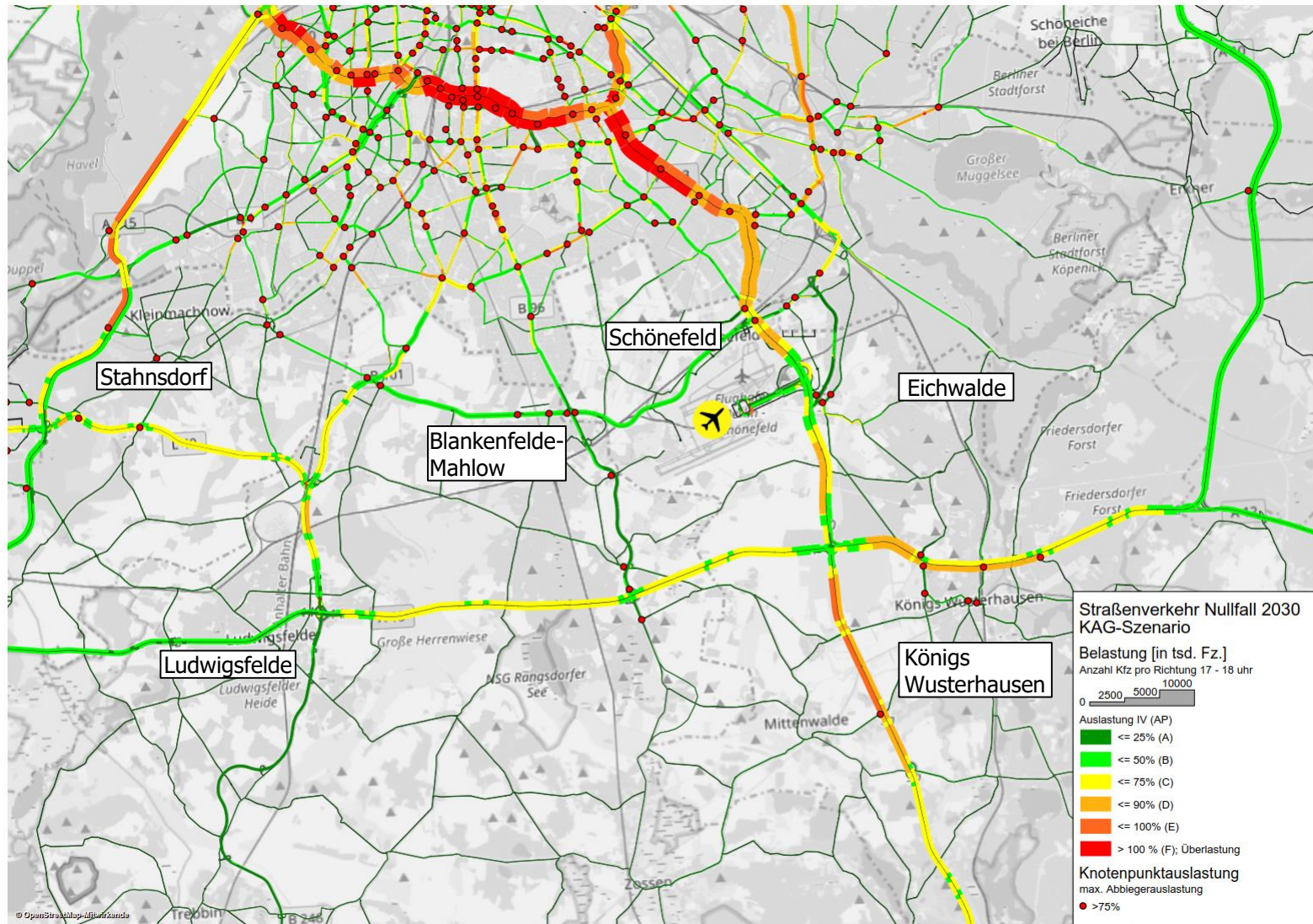
- Steigende Auslastung auf den Autobahnen durch Einwohnerzuwächse
- Bereits hohe Belastungen auf der A100, Verkehr auf A113 noch flüssig
- Steigende Auslastung auf der A13 insbesondere mit steigenden Schwerverkehrsanteilen (20%)
- Bundes- und Kreisstraßen mit hohen Auslastungen an den signalisierten Knotenpunkten
- Starke Ausrichtung der Flughafenverkehre auf Berlin (80% der Fluggäste)
- Flughafenverkehr bildet nur geringen Anteil, (z. B. 5-10% auf südlicher A100)



Prognose Straßenverkehr 2030

Auslastung Spitzenstunde

- 📈 Zunehmende Verkehre erhöhen Belastung auf A100/A113 sowie der A10
- 📈 Steigende Auslastung auf der A13 insbesondere mit steigenden Schwerverkehrsanteilen (25%)
- 📍 Zahlreiche Knoten mit erhöhter Auslastung

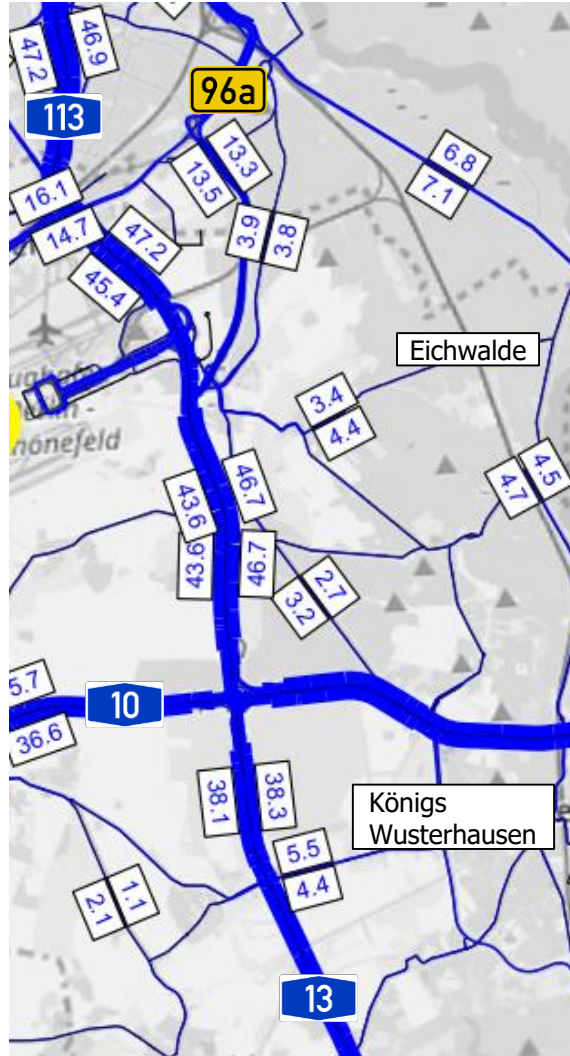


Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

Prognose Straßenverkehr

Gesamtverkehr pro Tag – Achse III

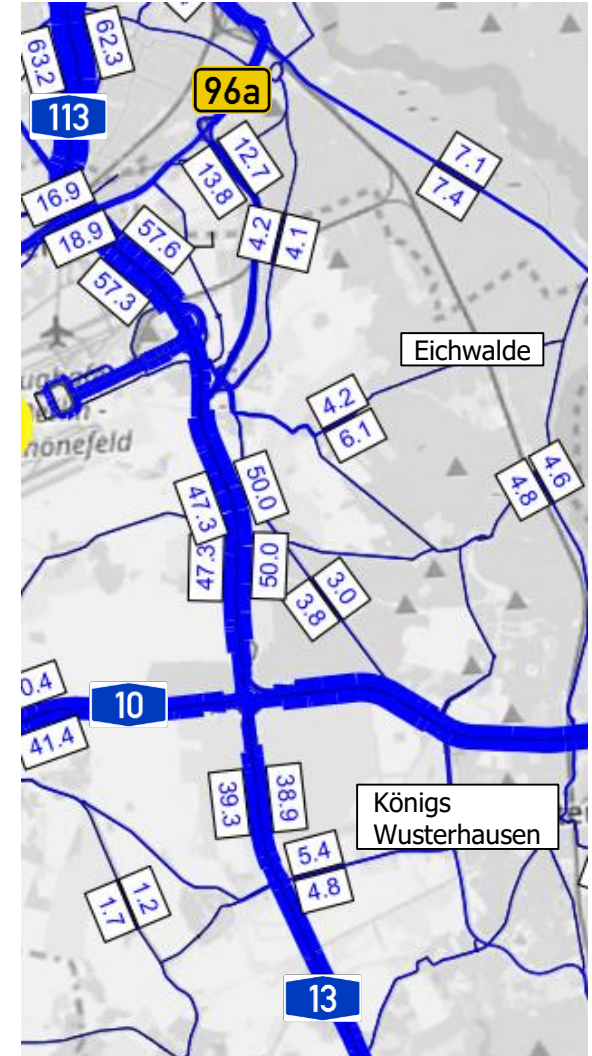
2020



2025



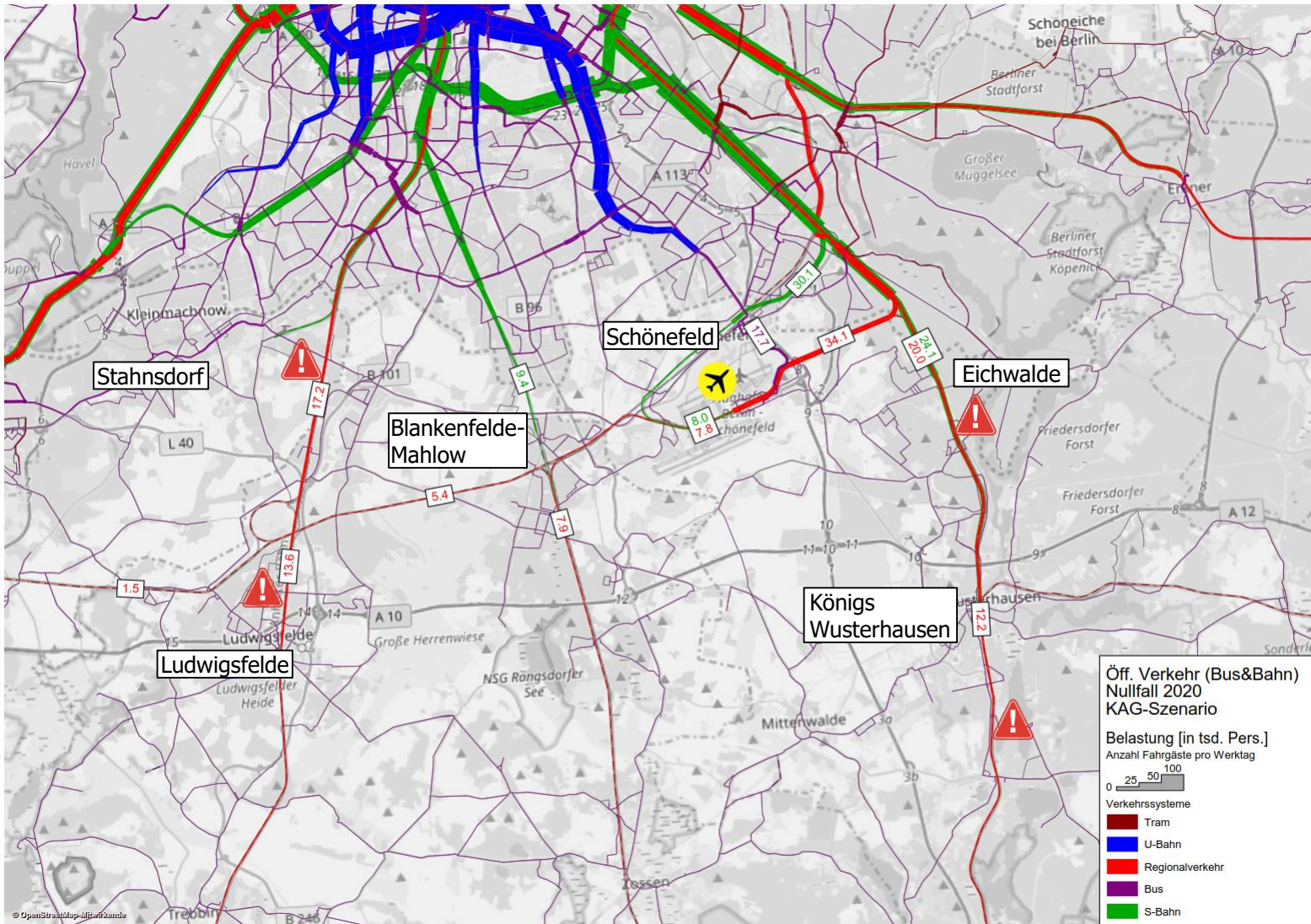
2030



Anzahl Kfz-Fahrten pro Werktag (in Tsd.)

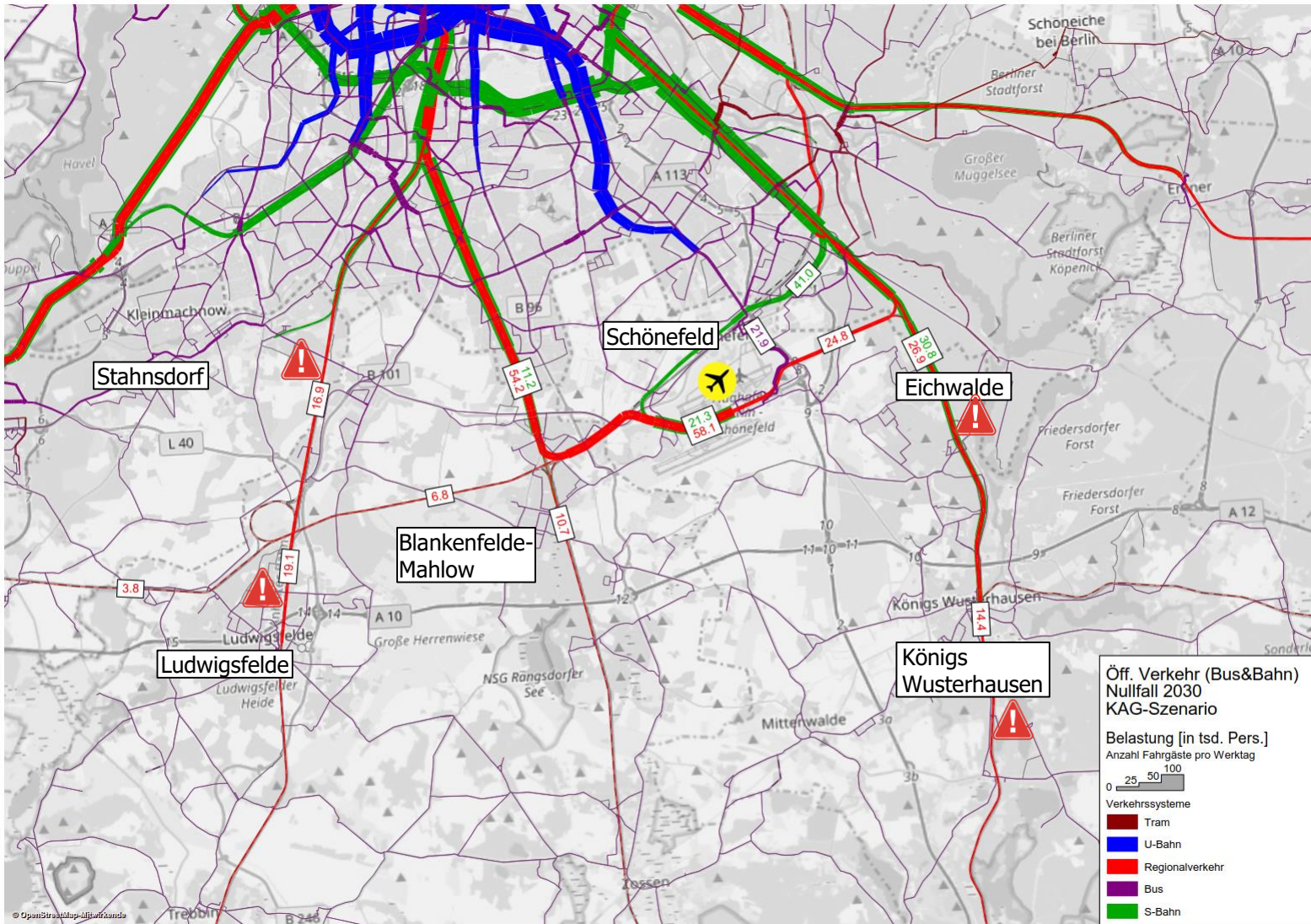
Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

- Flughafenexpress über die Ostbahn
- Keine Fertigstellung der Dresdner Bahn
- Insgesamt steigende Verkehrsnachfrage auf allen Linien
- +74.000 Fahrten von/nach Untersuchungsgebiet (UG) ggü. Status Quo (+62%), insbesondere durch Fluggäste
- +7.000 Fahrten ggü. IHK-Studie
- Anhalter Bahn und Görlitzer Bahn oberhalb der Kapazität in der Sptieznstunde



Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

- FEX über Dresdner Bahn
- Umgestaltung Linienvverlauf RE5 nun via Ludwigsfelde
- Deutliche Angebotsausweitung
- Insgesamt steigende Verkehrsnachfrage auf allen Linien
- +87.000 Fahrten von/nach Untersuchungsgebiet (UG) ggü. 2020 (+15%)
- +9.000 Fahrten ggü. IHK-Studie
- Weiterhin hohe Auslastung auf Anhalter Bahn und Görlitzer Bahn in der Spitzenstunde.



2020

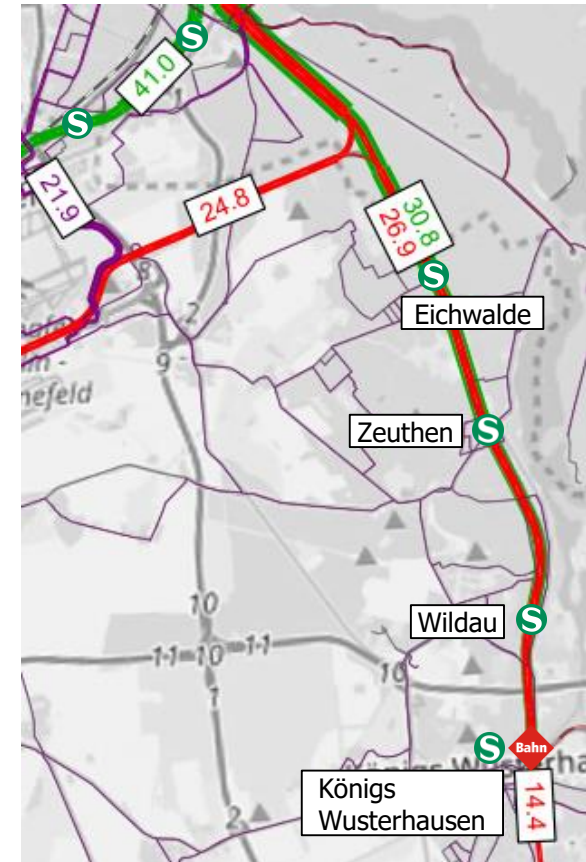


2025



Kartengrundlage: OpenStreetMap / © OpenStreetMap-Mitwirkende

2030



Anzahl Fahrten pro Werktag (in Tsd.)

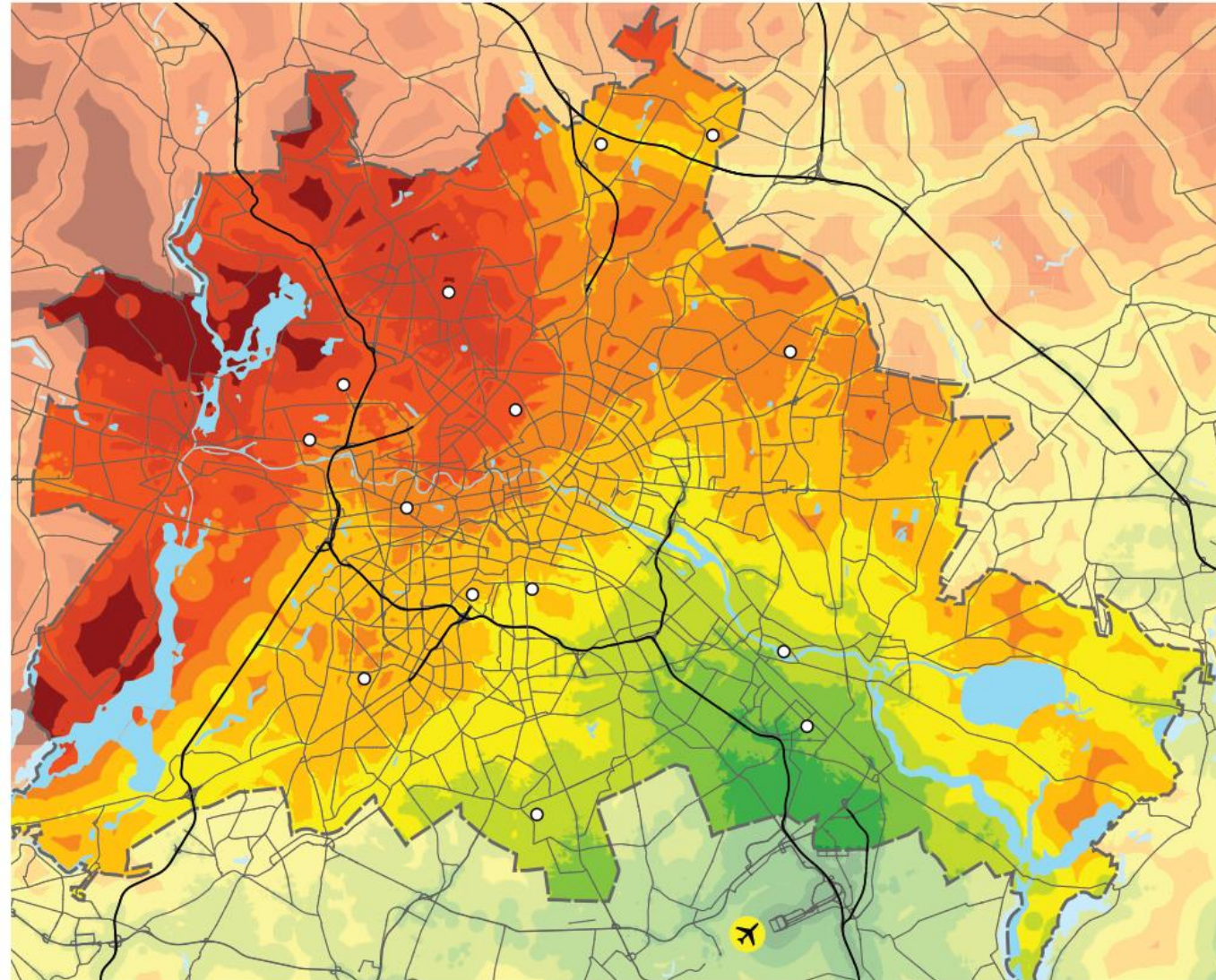
Zunahme des Verkehrs durch erwartete Entwicklung.

Rückgang der Fahrgastnachfrage vom Flughafen durch Eröffnung der Dresdner Bahn.

Steigende Nachfrage auf Regionalbahn und S-Bahn

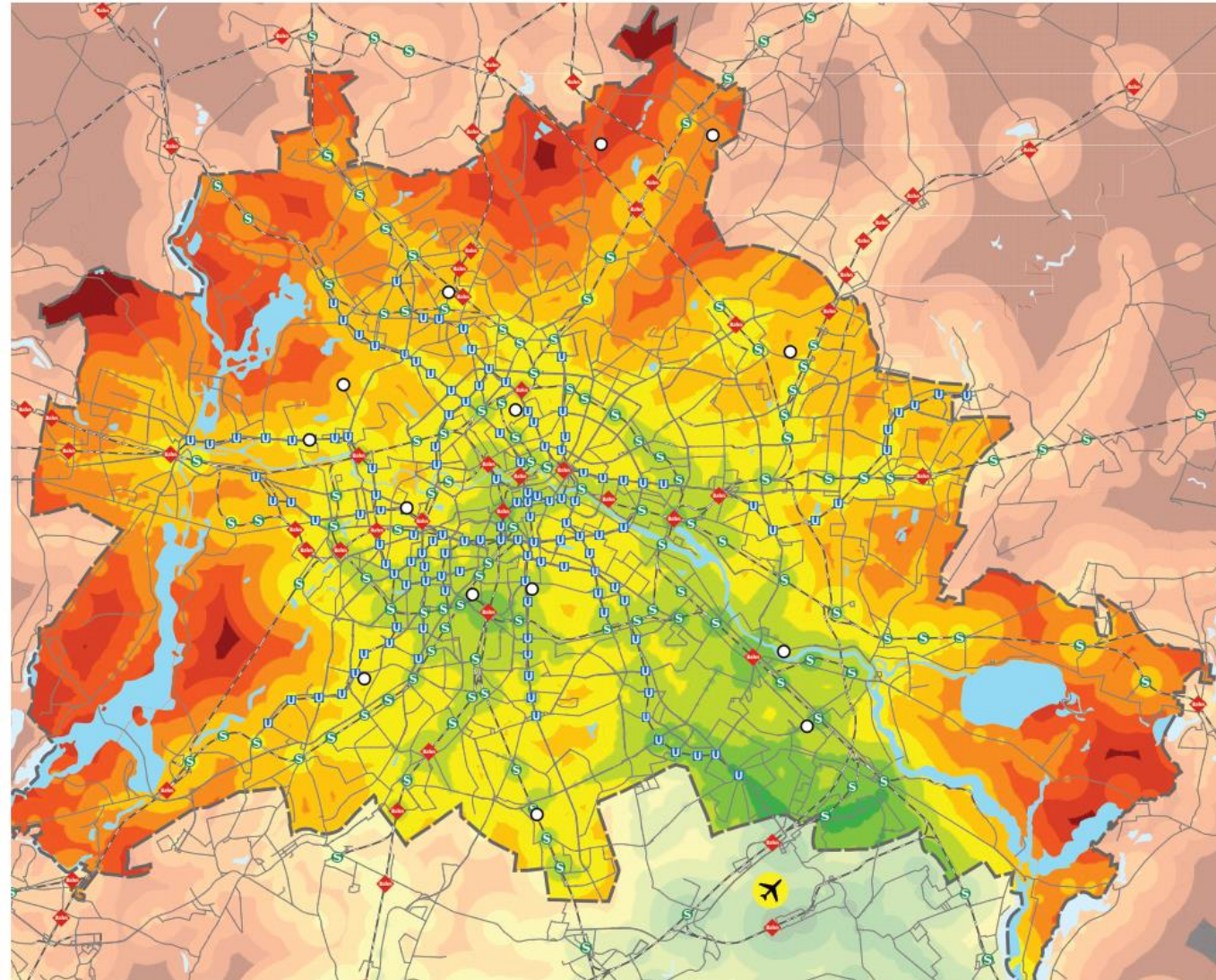
Isochronen IV

- Die zentrale Lage von Tegel
- Deutliche Beeinträchtigung der umliegenden Anwohner
- Erreichbarkeit aus dem gesamten Stadtgebiet jedoch konkurrenzlos
- Die Verlagerung zum BER führt zur Entlastung vieler Anwohner
- Schließung von Tegel und bedeutet deutlich längere Anreise zum Flughafen aus Nordwesten Berlins
- Erreichbarkeit aus Südwesten und Nordosten bleibt annähernd gleich
- Reisezeitverlängerungen 2020 bis 2040 durch wachsenden Verkehr



Isochronen ÖV

- Flughafen Tegel im ÖPNV nur durch den Bus angeschlossen
- gute Erreichbarkeit von TXL durch zentrale Lage
- fehlender Schienenanschluss resultiert in einem geringeren Anteil des ÖPNV in Tegel (2018: 50% in Tegel, 75% in Schönefeld)
- Flughafen BER sehr gut mit Bus und Bahn angebunden (weitere Beschleunigung mit Flughafenexpress)
- Teilweise geringere Reisezeiten als mit dem Auto
- Reisezeitverlängerung durch die größere Entfernung zur City



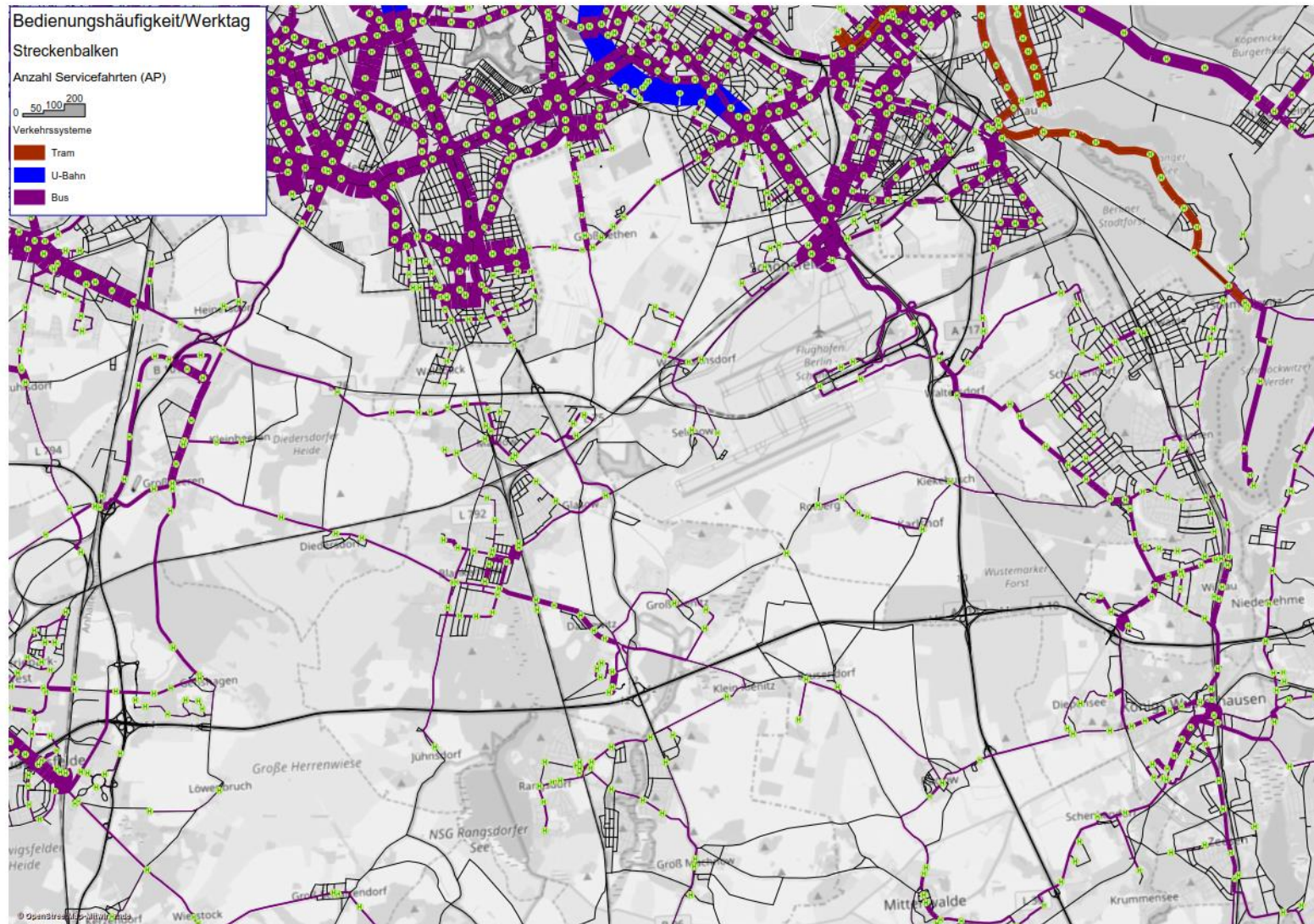
öffentlicher Verkehr – Angebotshäufigkeiten (ohne SPNV)

Darstellung der Fahrten je Korridor (je dicker desto mehr Fahrten)

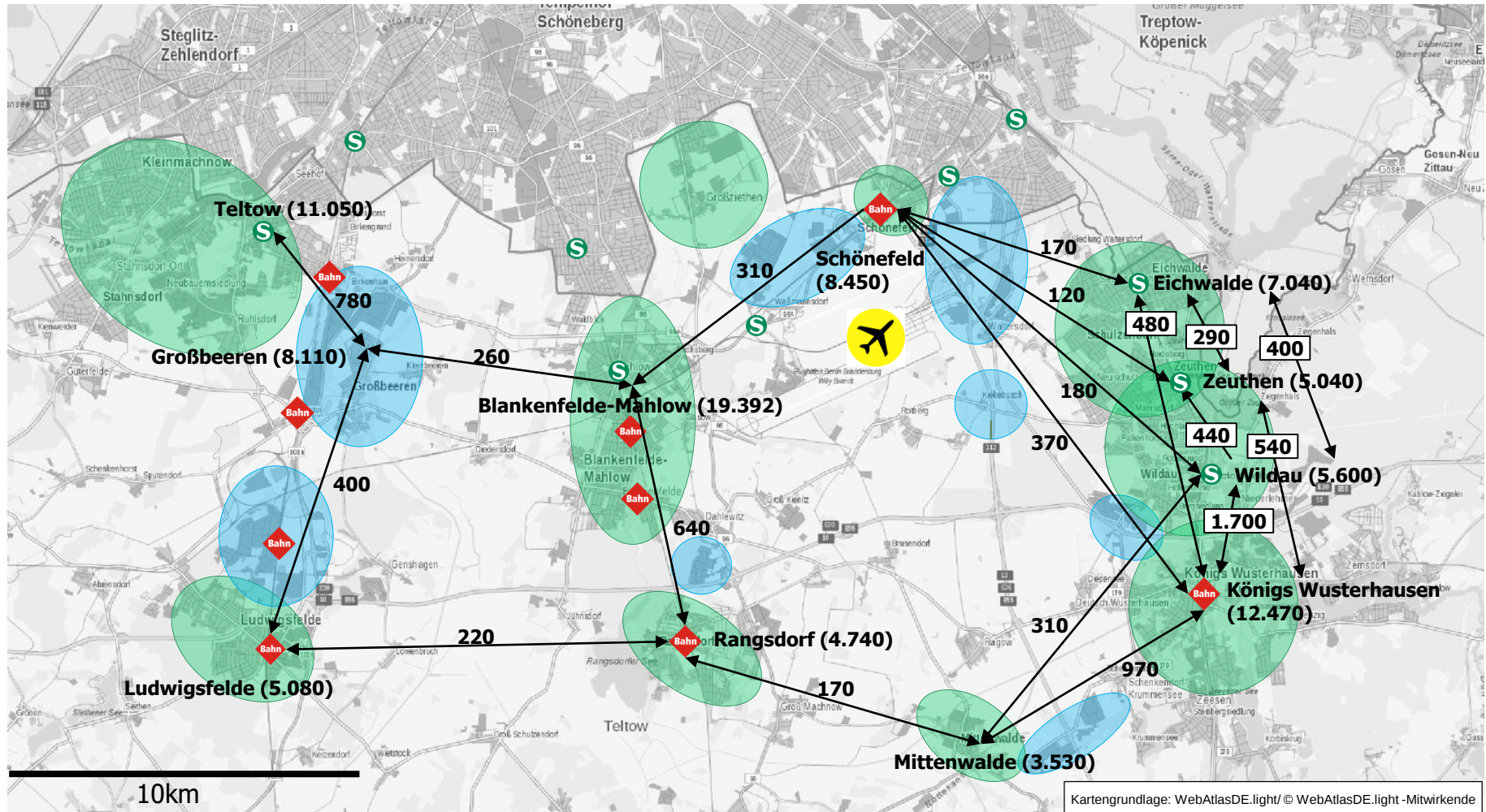
z. T. sehr geringe Bedienungshäufigkeit im Busverkehr

z. T. nicht optimale Verknüpfung an den Bahnhöfen

Derzeit fehlen auch durchgehende tangentielle Verbindungen



Kartengrundlage: WebAtlasDE.light/ © WebAtlasDE.light -Mitwirkende

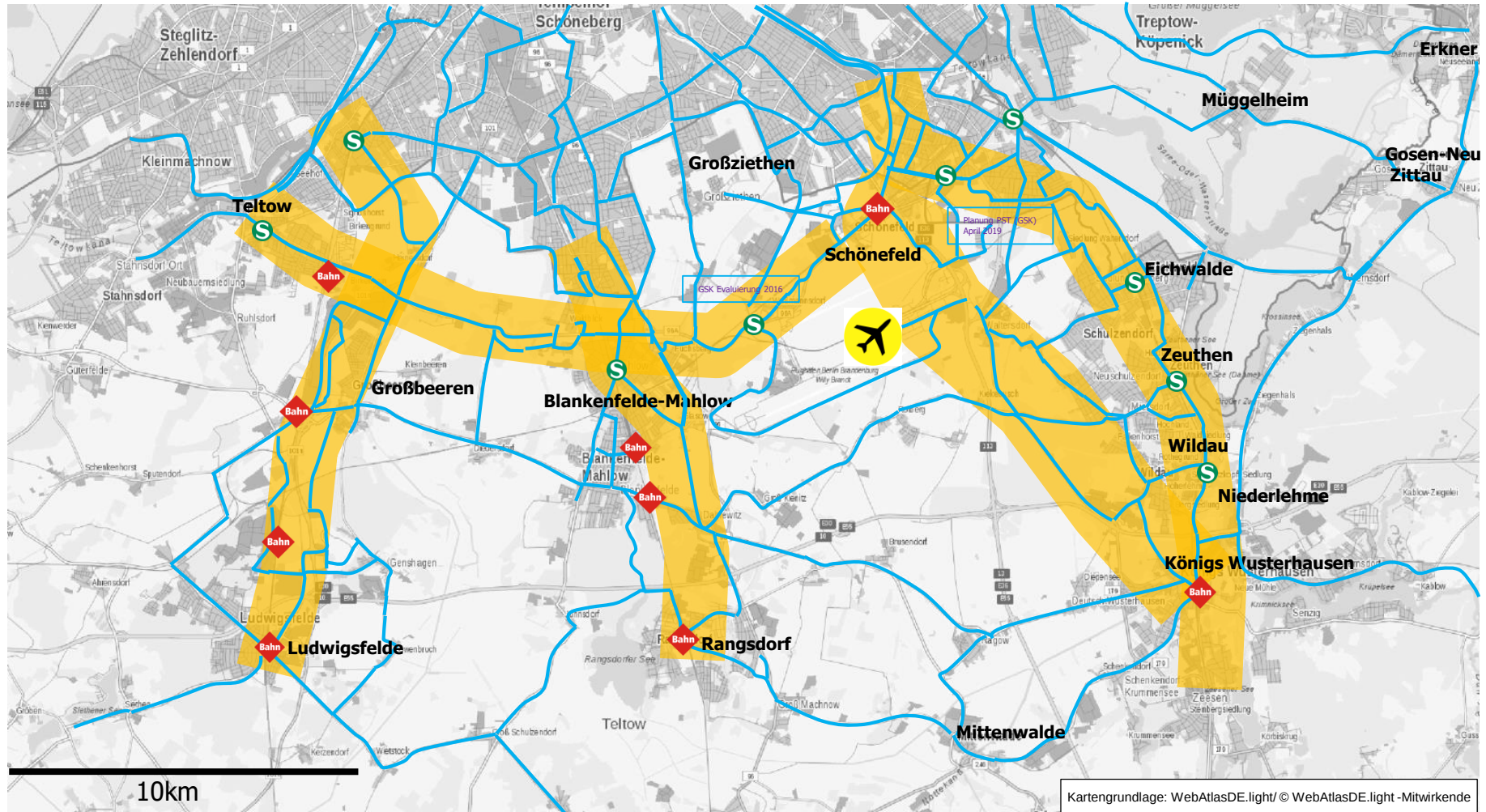


- Siedlungsschwerpunkt inkl. Planung
- Gewerbeschwerpunkt inkl. Planung

- ↔ Pendlerströme
- (...) Pendlerströme von/nach Berlin

Radverkehrskonzept für die Flughafenregion BER

Haupt- und Nebenachsen – Kilometrierung der Bedarfsstellen



— Radschnellverbindung Berlin

— Mögliches Radwegenetz

— Mögliche Korridore Radschnellwege

- ✿ Insgesamt deutlich steigende Verkehrsmengen bis 2030, die Bundesautobahnen werden zunehmend stärker belastet.
- ✿ Die ein- und ausstrahlenden Verkehre mit Berlinbezug nehmen deutlich zu und belasten die Infrastruktur insbesondere an den Ländergrenzen.
- ✿ Insbesondere die Autobahnen A100/A113 in Berlin sind sehr stark belastet mit beschränkten Ausbaumöglichkeiten. Die Staugefahr erhöht sich.
- ✿ Ausweichrouten werden zunehmend mehr genutzt und sind ebenfalls stark ausgelastet.
- ✿ Knotenpunkte an den Bundes und Landesstraßen sind in den Spitzenstunden z. T. stark belastet (rote Punkte), dort entstehen deutliche Rückstauungen
- ✿ Insgesamt ist ein Gesamtvolumen im Verkehr erreicht, dass verstärkte Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung oder Verlagerung auf andere Verkehrsträger verlangt.
- ✿ Die Ansiedlung von weiteren, stark Verkehr erzeugenden Strukturen wie beispielsweise weiterer Großansiedlungen sollte bewusst räumlich gesteuert werden, dort wo möglich Schienenanschluss für die Anlieferung.

Motorisierter Individualverkehr:

- Vertiefte Überprüfung (Simulation) der hoch ausgelasteten Knoten
 - Schönefeld Süd, Schönefeld Nord, Waltersdorf, Rangsdorf, Königs Wusterhausen, Blankenfelde, Mahlow, Großbeeren, Landesgrenze Berlin Brandenburg
- Schaffung niveaufreier Bahnübergänge
- Erschließung der Gewerbegebiete um Schönefeld und Verbindung mit Berlin Business Park
 - Jürgen-Schumann-Allee mit Anschluss an die A113 mit der AS Schönefelder Seen
 - Transversale
- Aufwertung der Autobahnen zur Herstellung einer alternativen Erschließung des BER
 - Sechsstreifiger Ausbau A13 und A10
 - A117 Hubertus
 - AS Kiekebusch
 - AS Schönefeld Süd
 - Optimierte Verkehrssteuerung auf den Autobahnen A113/A100
- Minderung der in Richtung Berlin ein- + ausstrahlenden Pkw-Verkehre durch Verlagerung auf die Schiene

- ✿ Es ist von einer stark steigenden Fahrgastnachfrage in Bussen und Bahnen auszugehen.
- ✿ Die zwischenzeitlich deutlich verbesserten Angebote im SPNV bedienen die Nachfrage und bieten Kapazitätsreserven für die Flughafenlinien.
- ✿ Einige Linien im Regionalverkehr weisen hohe Auslastungen in den Spitzenzeiten auf (RE2, RE4 und RE7), eine Angebotsausweitung ist zu prüfen.
- ✿ Angebote im regionalem Busverkehr genügen nicht den Anforderungen einer attraktiven Bedienung der Gewerbestandorte im Beschäftigtenverkehr. Hier übertrifft die mögliche Nachfrage die Kapazitäten der stündlichen Fahrten.
- ✿ Infrastrukturen um den Bahnhof Königs Wusterhausen erschweren Angebotserweiterungen.
- ✿ Nur ein starkes ÖV-Grundgerüst entlastet den Straßenverkehr!

Öffentlicher Verkehr:

- Erweiterung der Kapazitäten auf RE2, RE4 und RE7 zu Spitzenzeiten.
- Beschleunigung S-Bahn-Verkehre zur Attraktivierung der S-Bahn-Äste
- Stärkung der Schiene durch Einbezug Außenring (RB22) mit optimaler Verknüpfung der Busverkehre an den Bahnhöfen (z. B. Saarmund, Struveshof)
- Entflechtung Bahnhof Königs Wusterhausen
- Stärkung der tangentialen Busverkehre auch Landkreisübergreifend
- Stärkung regionaler Busverkehre
 - Erschließung der Gewerbegebiete,
 - Durchgängige Taktangebote (mindestens stündlich),
 - Verknüpfung an den Bahnhöfen mit geringer Übergangszeit zur Bahn (bis 10 Minuten)
- Bike&Ride einrichten oder ausbauen
- Park&Ride dort wo notwendig herstellen (Flächenkonflikt)
- Verleihsysteme, Leihräder an Verknüpfungspunkten
- Verlängerte U7 nach Schönefeld und zum BER vorantreiben (Realisierung erst nach 2030)

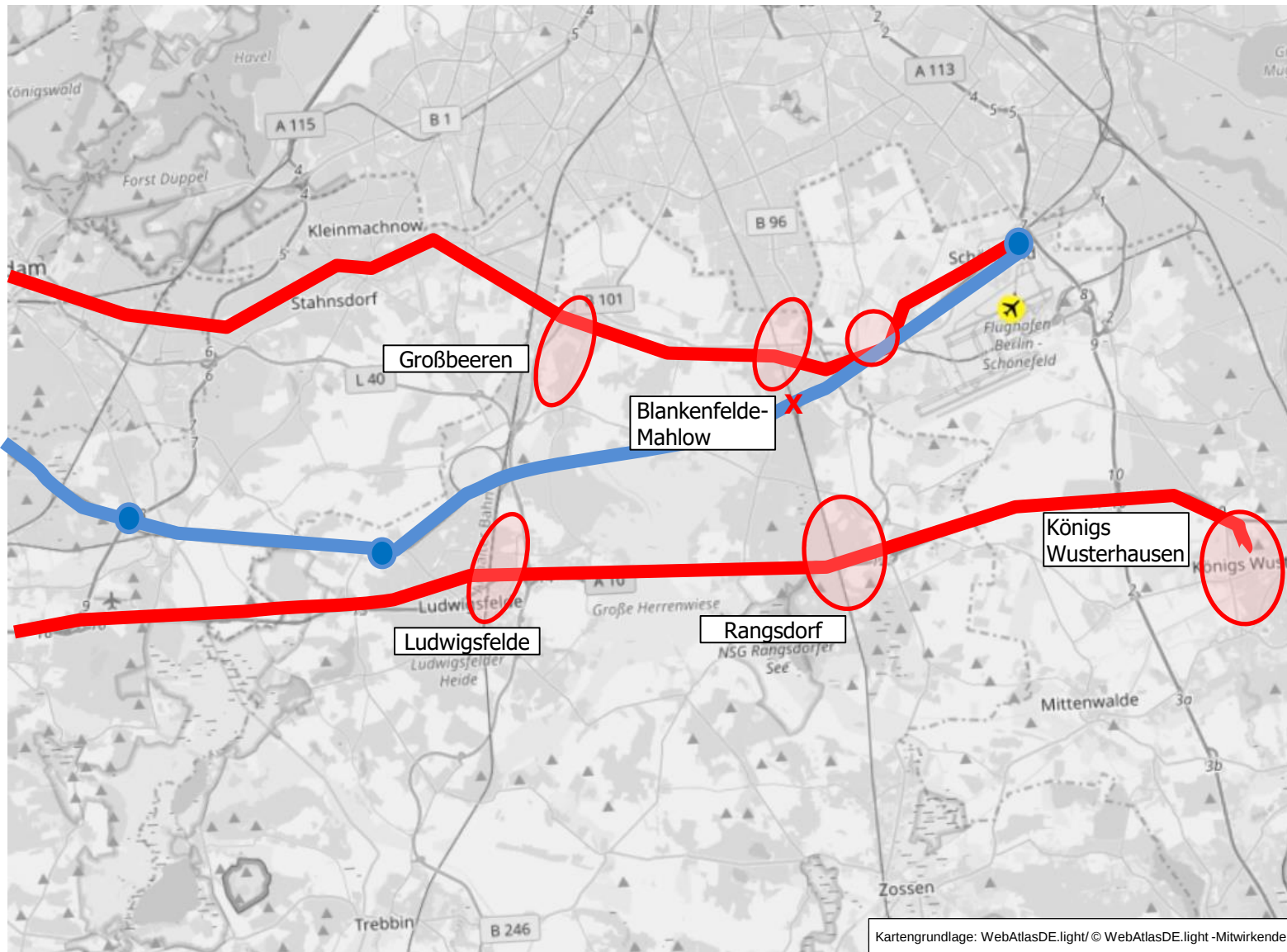
Herstellung
tangentialer
Verbindungen

Entweder durch
stärkere Einbindung
der RB22 und
Busbedienung (z. B.
Saarmund)

Erschließung
Blankenfelde-Mahlow
über RB22 ist zu
prüfen

Alternativ Buskorridor
von Potsdam über
TKS Großbeeren bis
zum BER

Südliche Tangente
von Michendorf über
Ludwigsfelde,
Rangsdorf bis Wildau



- 🚲 Lückenschlüsse im Radwegehauptnetz herstellen
- 🚲 Etablierung Hauptroutennetz → Priorisierung der Radialstrecken nach Berlin
- 🚲 Etablierung Nebenroutennetz
- 🚲 Abstimmung Berlin & Brandenburg zur Verknüpfung RSV bzw. Hauptrouten
- 🚲 Bike and Ride stärken durch verschiedene Maßnahmen:
 - 🚲 Ausbau der Abstellmöglichkeiten
 - 🚲 Bike-Sharing für ÖPNV-Nachlauf
 - 🚲 Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten wie Fahrradparkhaus oder Fahrradboxen
 - 🚲 Schließfächer für Taschen/Helme usw.



Fahrradparkhaus Bernau, Quelle: Wikimedia



Fahrradboxen Angermünde, Quelle: Wikimedia