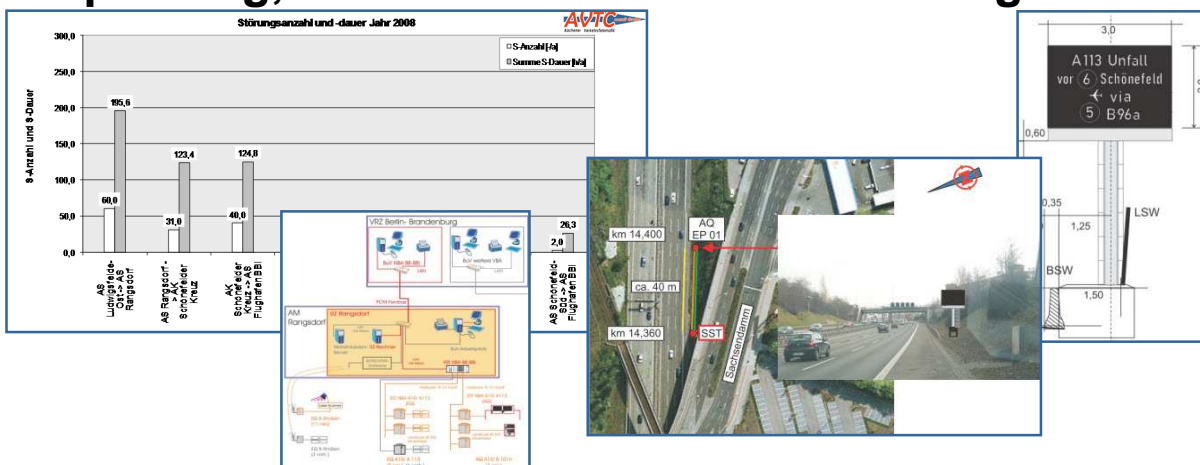


NBA Flughafen Berlin- Brandenburg (AIRVIS): Vorplanung, RE-Entwurf und Ausschreibung



Auftraggeber:

LB Straßenwesen Brandenburg,
Stolpe, Hr. Horn
peter.horn@ls.brandenburg.de /
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung,
Berlin, Hr. Scharf:
thomas.scharf@senstadum.berlin.de

Projektbeschreibung:

Zukünftig wird im Bereich des heutigen Flughafens Schönefeld (Land Brandenburg) der neue Großflughafen Berlin – Brandenburg eröffnet. Er konzentriert den gesamten Flugverkehr der bisherigen Flughäfen Tempelhof, Tegel und Schönefeld. Man erwartet zu Beginn zukünftig 45 Mio. Passagiere.

Bearbeitungszeitraum:

04/2010 – 12/2014

Leistungen AVT-Consult:

- AVTC** Projektkoordination (Dr. Feldges)
- AVTC** Analyse Verkehr/ Staus
- AVTC** Bestandsaufnahme vor Ort, Voruntersuchung
- AVTC** RE-Entwurf inkl. Kosten und Wirtschaftlichkeit
- AVTC** Detailplanung und Vergabeunterlagen

Projektdaten:

- AVTC** 5 dWiSta (BB), 3 Anzeigetafeln (BE)
- AVTC** 18 MQ neu (BB), 16(BE)
- AVTC** 24 SST neu (nur BB)
- AVTC** 21 EV-ÜP (nur BB)
- AVTC** 15 km EV- und DK-Kabel
- AVTC** Ergänzung UZ in BB und BE sowie VRZ Berlin- Brandenburg, VKRZ/VL Berlin
- AVTC** Nutzung vorh. Komponenten VDE, UZ

Herstellungskosten:

- AVTC** ca. 2,840 Mio.€ (BB)
 - AVTC** ca. 1,060 Mio.€ (BE)
- Stand:12/2014

Die Hauptzufahrt für Kraftfahrer zum Flughafen erfolgt über die BAB A 113 und die AS Flughafen. Um die Erreichbarkeit des Großflughafens sicher zu stellen, sollen bei Störungen auf den zuführenden BAB A 10, A 100 und A 113 Störungen und mögliche Fahrtalternativen angezeigt werden.

Die Länder Berlin und Brandenburg planen daher verkehrstechnische Maßnahmen zur Beeinflussung insb. des Zielverkehrs zum neuen Flughafen; diese werden unter dem Namen „AIRVIS“ (Airport-bezogenes Verkehrs-Informationssystem) zusammengefasst.

Das Ziel der Maßnahme ist die Information über Störungen auf der OR und ggf. Lenkung des Zielverkehrs zum Flughafen über alternative Routen im untergeordneten Netz (insb. bei Tunnelsperrungen A 100, A 113).

Dazu sind verschiedenen VDE-Sensoren (Schleifen, Radar, Laser), unterschiedliche Anzeige- und Datenkommunikationssysteme (AUSA, LWL, Funk) betrachtet worden. Das Steuerungskonzept sieht später auch die Anzeige von direkt mittels Bluetooth-Technologie gemessenen Reisezeiten vor. Die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme ergibt sich aus der Verringerung von Staus, den möglichen Einsatzfälle sowie den nach Muster-AKS VBA abgeschätzten Kosten.

AVTC (Dr. Feldges) hat die Koordination der Beteiligten, die Datenanalyse, die Ortstermine, die Vor-/ Variantenuntersuchung durchgeführt, Kosten und Wirtschaftlichkeit ermittelt, den RE-Entwurf aufgestellt sowie die Detailplanung und die Vergabeunterlagen inkl. Spezifikation der UZ erarbeitet.