

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 19. November 2004 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. November 2004) und **Antwort**

Airportexpress und Check-In am Hauptbahnhof

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1: Welche Vor- und Nachteile (z.B. Kosten) hätte die Check-In-Möglichkeit am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof gegenüber dem Check-In am Single-Airport Schönefeld?

Antwort zu 1.: Grundsätzlich ist ein Check-In am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof nur zusätzlich zu einem Check-In am Standort BBI zu betreiben, da sonst einem Großteil der Bevölkerung im südlichen Stadtgebiet und Teilen von Brandenburg erhebliche zusätzliche Wege zugemutet würden.

Vorteilhaft wäre ein zusätzlicher Check-In am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof vor allem für die Bewohner der Innenstadt und für dortige Geschäftsleute, da damit ein frühzeitiges Einchecken möglich würde und ein Qualitätssprung durch Reisen ohne Gepäck und größere zeitliche Variabilität erreicht werden könnte.

Nachteile ergeben sich im Wesentlichen durch höhere Betriebs- und Infrastrukturkosten der zusätzlich erforderlichen Anlagen (insbesondere Mietkosten, Personalkosten, Sicherheitskosten, Beschaffungskosten für Wagenmaterial).

Frage 2: Haben der Senat oder die Flughafen-Gesellschaft veranlasst, dass Räume für ein Check-In am Hauptbahnhof vorgesehen werden? Wenn ja, wann und mit welchem Ergebnis, wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2.: Zuständig für die Durchführung des Check-Ins sind die Fluggesellschaften oder die von ihnen beauftragten Bodenabfertigungsgesellschaften. Aus den oben genannten Gründen standen und stehen diese einem Off-Airport-Terminal (OAT)-Check reserviert gegenüber. Wegen der genannten Schwierigkeiten wurde ein OAT bei der Flughafen- und Bahnhofsplanung bisher nicht berücksichtigt.

Angesichts der aus Senatssicht erheblichen Vorteile einer zusätzlichen Abfertigung am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof für die Flugreisenden hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erst kürzlich die DB AG noch einmal dringlich gebeten, die Realisierbarkeit eines OAT-Checks erneut zu prüfen. Eine Antwort steht noch aus.

Frage 3: Wie würde der sichere Transport des Gepäcks vom Check-In-Counter im Hauptbahnhof zu den Zügen und von den Zügen zu den Flugzeugen verlaufen?

Antwort zu 3.: Das Sicherheitskonzept hängt von den zu konkretisierenden Vorgaben der Fluggesellschaften, der DB AG, des Luftfahrtbundesamtes und des Bundesgrenzschutzes ab, so dass dazu derzeit keine Aussagen möglich sind.

Frage 4: Sollen neben dem einzurichtenden Airportexpress vom Hauptbahnhof über Papestraße zum Flughafen Schönefeld, für den extra 2 Röhren beim Tiergartentunnel gebaut werden, die vorhandenen Airportexpresslinien über die Stadtbahn beibehalten werden? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 4.: Nein. Mit der Fertigstellung des Nord-Süd-Tunnels wird der Regionalverkehr neu geordnet und auf den Nord-Süd-Tunnel ausgerichtet. Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn wird auch der Airport-Express über den Nord-Süd-Tunnel geführt. Dadurch können eine Fahrzeit zum Flughafen von ca. 24 Minuten erreicht und Dienstleistungszentren, wie Potsdamer Platz und Papestraße direkt angebunden werden. Allerdings verkehrt nach dem derzeitigen Planungsstand jeweils eine S-Bahnlinie weiterhin von der Stadtbahn und dem Südring zum Terminalbahnhof.

Frage 5: Welche Fahrzeuge sollen auf den nach Eröffnung des Flughafens Schönefeld geplanten Airport-

expresslinien verkehren? Sind in diesen Fahrzeugen verschließbare Räume für eingetragenes Gepäck vorhanden?

Antwort zu 5.: Über den Fahrzeugeinsatz ist noch keine Entscheidung getroffen worden.

Frage 6: In welchen Großstädten (weltweit) gibt es an Bahnhöfen Check-In-Möglichkeiten für Flugreisende, wie sind die Abläufe jeweils organisiert?

Antwort zu 6.: Dem Senat ist bekannt, dass in den Städten Düsseldorf, Köln, Magdeburg, Stuttgart, Wien, Zürich, Hongkong, Shanghai und Tokio Check-In-Möglichkeiten an Bahnhöfen für Flugreisende bestehen. Brüssel hat diesen Service wieder eingestellt.

Die jeweilige interne Organisation ist dem Senat naturgemäß nicht bekannt.

Frage 7: Welches Ergebnis hatte die angekündigte Senatsprüfung des Vorschlags, einen Check-In in Tempelhof einzurichten und gleichzeitig eine U-Bahn entlang der Trasse der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn zum Flughafen Berlin-Brandenburg International zu bauen?

Antwort zu 7.: Der auf den ersten Blick reizvoll erscheinende Vorschlag einer Nutzung des Flughafens Tempelhof als Terminal für BBI mit einer U-Bahn-mäßigen Verbindung zeigt sich bei näherer Betrachtung als erheblich kostenaufwändiger gegenüber der vorgesehenen Planung wegen der Baukosten für eine unterirdische Bahn. Auch ist die verkehrliche Anbindung über den ÖPNV schlechter als am Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof; Gleiches gilt auch für den motorisierten Verkehr.

Der am 13. August 2004 ergangene Planfeststellungsbeschluss für BBI würde wegen der notwendigen Überarbeitung obsolet mit der nicht hinnehmbaren Folge einer weiteren zeitlichen Verzögerung des Ausbaus von BBI.

Berlin, den 17. Dezember 2004

In Vertretung

Krautzberger

.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 22. Dezemb. 2004)