

15. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/Die Grünen)

vom 15. November 2005 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 17. November 2005) und **Antwort**

Milliardenschwere Berliner Eisenbahn-Infrastruktur, miserables Betriebsprogramm

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt: Frage 1:

Frage 1.: Wie bewertet der Senat den Umstand, dass am Bahnhof Zoologischer Garten zwar Nachtzüge wie der nach Zürich halten, jedoch nicht die von Grunewald her einsetzenden Inter City-Züge nach Warschau?

Antwort zu 1: Das derzeit von der Deutschen Bahn AG (DB AG) beabsichtigte Haltekonzept für den Fernverkehr entspricht nicht den Planungen, auf deren Grundlage das zwischen allen Beteiligten abgestimmte Pilzkonzept planfestgestellt wurde. Der Senat hält die Entscheidung der DB AG für falsch, nicht alle Züge, die mit dem neuen Fahrplan ab Mai 2006 weiterhin über die Stadtbahn verkehren - wie z. B. die Intercity-Züge aus/nach Warschau - am Bahnhof Zoologischer Garten halten zu lassen.

Frage 2.: Wie begründet die DB AG das Durchfahren der Züge nach Warschau am Bahnhof Zoo?

Antwort zu 2: Die DB AG begründet das Durchfahren der Fernzüge am Bahnhof Zoologischer Garten mit kürzeren Fahrzeiten.

Frage 3.: Welche Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um die DB AG dazu zu veranlassen, weitere Fernzüge am Bahnhof Zoo halten zu lassen?

Antwort zu 3: Der Senat hat sich sowohl in vielen Gesprächen mit der DB AG als auch schriftlich bei der DB AG für den Halt von ICE-Zügen am Bahnhof Zoo eingesetzt. Dabei hat er u.a. auch darauf hingewiesen, dass sich durch den Wegfall des Fernbahnhaltes Zoologischer Garten die Erreichbarkeit besonders auf den Ost-West-Relationen für viele Kunden verschlechtern wird und das veränderte Haltekonzept nicht der bisherigen

Abstimmung zwischen Bahn und dem Land Berlin entspricht.

Der Fernverkehr wird jedoch in unternehmerischer Verantwortung der DB AG (eigenwirtschaftlich) angeboten. Der Senat hat daher keine direkten Einflussmöglichkeiten.

Frage 4.: Wie bewertet der Senat die Tatsache, dass die DB AG die ICE-Züge von und nach Frankfurt am Main ab Dezember 2006 nicht mehr über die Stadtbahn, sondern durch den Nord-Süd-Tunnel fahren lassen will?

Antwort zu 4: Siehe Antworten zu Frage 1 und 3.

Frage 5.: Wie bewertet der Senat den Umstand, dass ab 28. Mai 2006 an Berlins einzigem Flughafen mit großem Passagierwachstum kein Fernzug der DB AG mehr halten wird?

Antwort zu 5: Die DB AG hat aus wirtschaftlichen Erwägungen bereits seit Ende 2004 nur noch ausgewählte Fernzüge am Bahnhof Berlin-Schönefeld Flughafen halten lassen. Die Anzahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste im Fernverkehr rechtfertigt nach Meinung der DB AG keinen Halt.

Der Senat sieht das heutige, sowie das ab Mai 2006 beabsichtigte Verkehrsangebot, den Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld zusätzlich zur S-Bahn im 10-Minuten-Takt mit dem Regionalverkehr mit 2 Linien je Stunde zu bedienen, für das derzeitige Verkehrsaufkommen als ausreichend an.

Frage 6.: Ist dem Senat bekannt, dass sehr viele Städte weltweit erhebliche Anstrengungen unternehmen, um an ihren Flughäfen die Erreichbarkeit mit Fernzügen herzustellen?

Antwort zu 6: Ja.

Frage 7.: Wie bewertet der Senat die Auffassung, dass der Halt von in Berlin beginnenden und endenden Fernzügen (bei denen für die nach Berlin reisenden Fahrgäste keine Fahrzeitverlängerung entsteht, z.B. bei Zügen von und nach Köln/Bonn oder Frankfurt am Main), an diesem Flughafen aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen schon jetzt erforderlich ist, besonders im Hinblick auf BBI?

Frage 8.: Teilt der Senat die Auffassung, dass der Halt von Fernzügen an diesem Flughafen aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen schon jetzt erforderlich ist, besonders im Hinblick auf BBI?

Antwort zu 7 und 8: Die DB AG hat zugesagt, dass der zukünftige Flughafen-Terminal-Bahnhof BBI eine Anbindung an den Fernverkehr erhalten wird.

Ansonsten wird auf die Antwort zur Frage 5 verwiesen.

Frage 9.: Wird beim Flughafen BBI gleich zur Eröffnung der unterirdische Fernbahnhof in vollem Umfang zur Verfügung stehen, über welche Strecken wird er angebunden sein, und wie soll sichergestellt werden, dass die DB AG ihn auch bedient?

Antwort zu 9: Die Eröffnung des Flughafens ist für Ende 2011 geplant. Die DB AG plant in Abstimmung mit der Flughafengesellschaft Berlin-Schönefeld die vollständige Fertigstellung bis zu diesem Zeitpunkt.

Der unterirdische Fernbahnhof wird in Richtung Westen mit der S-Bahn an den Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld (Streckennetz S-Bahn Berlin GmbH) und mit der Fernbahn an die Dresdner Bahn angebunden. In Richtung Osten erfolgt eine Fernbahnanbindung an die Görlitzer Bahn.

Die zukünftige Bedienung wird in einer Vereinbarung über den Bau und den Betrieb der Schienenanbindung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB AG geregelt.

Frage 10.: Welche konkreten Maßnahmen hat der Senat ergriffen, um den Halt von Fernzügen am Flughafen Berlin Schönefeld zu erreichen, und wie hat die DB AG reagiert?

Antwort zu 10: Der Senat hat die DB AG in mehreren Gesprächen gebeten, ihre Haltung zu ICE-Zügen am Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld zu überdenken. Allerdings konnte die DB AG nicht überzeugt werden.

Frage 11.: Wie hoch sind die Kosten für die Schienenanbindung des Flughafens BBI insgesamt, welche Kosten werden dabei vom Land Berlin getragen, und woher stammen die Mittel dafür?

Antwort zu 11: Die Kosten für die Schienenanbindung des Flughafens BBI sind mit insgesamt 496 Mio. € veranschlagt. Am 31.08.2005 wurde eine Rahmenvereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern Berlin und Brandenburg geschlossen, welche vorsieht, dass von dieser Summe die beiden Bundesländer jeweils 30 Mio. € tragen und der Bund den Rest von 436 Mio. €.

Frage 12.: Welche Kosten entfallen dabei auf:

- a) den unterirdischen Bahnhof,
- b) die Anbindung der Fern- und Regionalbahn nach Westen (ohne Dresdner Bahn und Mahlower Kurve),
- c) die Mahlower Kurve,
- d) die Anbindung der Fern- und Regionalbahn nach Osten einschließlich Anbindung an die Görlitzer Bahn,
- e) die S-Bahn?

Antwort zu 12: Für die einzelnen Abschnitte der Schienenanbindung sind folgende Kosten veranschlagt:

West	156,5 Mio. €
Mitte	264,0 Mio. €
Ost	52,0 Mio. €
<u>Mahlower Kurve</u>	<u>23,5 Mio. €</u>
Gesamt	496,0 Mio. €

Die Kosten des Bahnhofs sind in den Kosten des Abschnitts Mitte enthalten.

Frage 13.: Wie verteilen sich die geplanten Kosten für den unterirdischen Bahnhof auf:

- a) den Rohbau,
- b) den Ausbau mit der übrigen Infrastruktur wie Gleisanlagen und Signaltechnik, Oberleitungen, Rolltreppen, Bahnsteige, etc.?

Antwort zu 13:

- a) Der Rohbau des unterirdischen Bahnhofs wird ca. 60 Mio. € kosten.
- b) Die Planung wird zurzeit von der DB AG durchgeführt. Hierzu liegen noch keine Angaben vor.

Berlin, den 02. Dezember 2005

In Vertretung

K r a u t z b e r g e r

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Dezemb. 2005)