

## 15. Wahlperiode

### Kleine Anfrage

#### der Abgeordneten Claudia Hämmerling (Bündnis 90/ Die Grünen)

vom 07. Februar 2006 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 10. Februar 2006) und **Antwort**

#### **Überdimensionierte Planungen beim BBI – preiswerte Alternativen prüfen!**

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

Frage 1: Wie bewertet der Senat, dass aufgrund des Pilzkonzeptes der Bahn der ICE-Halt am Bahnhof Schönefeld unwirtschaftlich ist, weil er mit einem Umweg und einer deutlichen Verlängerung der Fahrzeit verbunden ist, so dass die Bahn schon jetzt den ICE-Verkehr am Bahnhof Schönefeld einstellt?

Antwort zu 1.: Der Senat hat die Entscheidung der Deutschen Bahn AG (DB AG), die durch den Fernbahnhof Schönefeld fahrenden IC- und ICE-Züge nicht mehr dort halten zu lassen, mehrfach kritisiert. Seitens des Senates besteht der Wunsch, einige in Berlin endenden ICE-Züge nach Schönefeld zu verlängern.

Frage 2: Mit welcher Auslastung der Schieneninfrastruktur am Flughafen Schönefeld rechnet der Senat nach Fertigstellung des Neubaus des Flughafens und des geplanten unterirdischen Bahnhofes und gibt es Forderungen der DB-Infrastrukturgesellschaften eine Mindestauslastung zu garantieren?

Antwort zu 2.: Die Gespräche mit der DB AG zur verkehrlichen Erschließung des BBI ab 2011 werden derzeit geführt, konkrete Festlegungen wurden noch nicht getroffen. Das Land Berlin hat jedoch zugesichert, den BBI durch einen im 15-Min-Takt fahrenden Flughafen Express (FEX) und durch die im 10-Min-Takt fahrende S-Bahn an die Innenstadt anzubinden.

Frage 3: Welcher Zeitraum würde ggf. für eine Umplanung und ein Planänderungsverfahren für den überdimensionierten unterirdischen Bahnhof benötigt, und wie würden sich die Bauzeiten gegenüber der Ursprungplanung verkürzen, wenn statt des Tiefbahnhofes ein alternativer Bahnhof auf Ebene 0 und der Terminal zeitgleich und nicht nacheinander errichtet werden könnten?

Antwort zu 3.: Es besteht nach Kenntnis des Senates keine Absicht, die Bahnanlagen umzuplanen.

Frage 4: Weshalb wurde für Berlin-Schönefeld eine 4000m lange Start/Lande-Bahn geplant, wenn die Flughafen Leipzig/Halle GmbH 3600m für alle möglichen Interkontinentalverkehre mit allen bekannten Flugmustern als ausreichend erachtet?

Antwort zu 4.: Startbahnlängen von 4000 m sind für die Abwicklung von Interkontinentalverkehr gerechtfertigt und für Starts z. B. eines A 340 - 600 mit maximalem Abfluggewicht und bestimmten meteorologischen Bedingungen unverzichtbar. Die Startstrecke einer A 340 –300 beträgt mit maximalem Abfluggewicht schon bei 0° C ca. 3870 m. Darüber hinaus kann bei Landungen weitgehend auf den Einsatz von Umkehrschub verzichtet werden, was zu einer nicht unerheblichen Reduzierung des Fluglärms führt.

Frage 5: Wie bewertet der Senat den Vorschlag, den Flughafen Schönefeld über eine Verbindung Gesundbrunnen - Lehrter Bahnhof - Potsdamer Platz über bestehende S-Bahn-Gleise und die neu zu errichtende Mahlower Kurve mit einer mit Wechselstrom betriebenen S-Bahn anzubinden, um neben einer Anbindung des Flughafens auch den Hauptbahnhof mit SPNV in Nord-Süd-Richtung zu erschließen?

Frage 6: Wurden die Kosten für eine Umrüstung der Linie S 2 ermittelt und den hohen Kosten eines doppelten Anschlusses des Flughafens durch Wechselstrom (für Regional- und ggf. Fernverkehr) und Gleichstrom-S-Bahn gegenübergestellt?

Antwort zu 5. und 6.: Zur Anbindung des BBI in Nord-Süd Richtung ist der FEX zwischen dem Hauptbahnhof und dem Flughafen vorgesehen. Eine parallele Nutzung von Gleisen sowohl für eine Gleichstrom-S-Bahn als auch durch eine Wechselstrom-S-Bahn wäre nur mit erheblichem kostenseitigem Aufwand und unter In-

kaufnahme von gravierenden betrieblichen Einschränkungen möglich. Zudem wäre dies durch die Bedienung aller auf der Strecke liegenden S-Bahn-Höfe mit einer längeren Fahrzeit verbunden, die dem Anspruch einer sehr schnellen Verbindung zwischen Innenstadt und BBI-Terminal nicht gerecht würde. Aus diesem Grunde hat der Senat solche Überlegungen nicht weiter verfolgt.

Frage 7: Wie bewertet der Senat den Vorschlag, freie Kapazitäten im Nord-Süd-Tunnel für eine reguläre S-Bahn-Verbindung zur Verfügung zu stellen?

Antwort zu 7.: Hierzu wurde bereits in der Mitteilung zur Kenntnisnahme an das Abgeordnetenhaus über „Bessere Einbindung des Hauptbahnhofes Lehrter Bahnhof in Nord-Süd-Richtung in den Nahverkehr“ (Drucksachen-Nrn. 15/2455, 2623 und 3041) Stellung bezogen.

Darin wird erklärt, dass der Umbau der bereits weitgehend fertiggestellten Elektrifizierung des Fernbahntunnels auf Gleichstrombetrieb wegen der zu erwartenden hohen Kosten sowohl von der DB AG als auch vom Eisenbahnbundesamt (EBA) verworfen worden ist. Ein weiterer vergleichbarer Kostenaufwand würde später für die endgültige Herstellung der Elektrifizierung für die Fernbahn und die Beseitigung der zwischenzeitlich eingebauten Gleichstromanlagen für die S-Bahn entstehen.

Frage 8: Wie begründet der Senat die Notwendigkeit für eine Shuttleanbindung des Flughafens, wenn am Hauptbahnhof- Lehrter Bahnhof statt der erwarteten 300.000 lediglich 55.000 Menschen umsteigen?

Antwort zu 8.: Nach den Prognosen wird der größte Teil der Fluggäste des Flughafens BBI aus Berlin kommen. Daher benötigt der Flughafen als zukünftig einziger internationaler Flughafen der Bundeshauptstadt neben einer guten Straßenanbindung auch eine attraktive Anbindung mit dem ÖPNV. Als bedeutendster Zubringer des ÖPNV aus Berlin ist der FEX geplant, der sowohl am neuen Hauptbahnhof als auch am Bahnhof Potsdamer Platz und am Bahnhof Papestraße (zukünftig Südkreuz) Fluggäste aufnehmen wird.

Wichtig ist ein attraktives Angebot im ÖPNV 2011 zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI, das dazu beiträgt, den für die Flughafenanbindung geplanten „modal split“ zu erreichen und ihn bei voller Nachfrageentwicklung - bis 2023 sind ca. 30 Mio. Fluggäste für BBI prognostiziert - zu gewährleisten. Insofern ist der FEX für die Flughafenanbindung BBI unverzichtbar.

Das Verkehrsaufkommen des Hauptbahnhofes im Fern- und Regionalverkehr in der Größenordnung von ca. 55.000 Fahrgästen/Tag bezieht sich auf das Eröffnungsjahr 2006. Die S-Bahn-Verkehre sind in dieser Zahl nicht enthalten. Mit der Inbetriebnahme des Flughafens BBI und des Fex wird sich die Zahl der Ein-, Aus- und Umsteiger am Hauptbahnhof deutlich erhöhen.

Frage 9: Welche Haftungsrisiken entstehen für die Bahn, wenn durch einen Fahrzeugbrand - vergleichbar mit dem der S-Bahn im Anhalter Bahnhof - der gesamte

Flughafenterminal beeinträchtigt wird und wer übernimmt das Versicherungsrisiko?

Antwort zu 9.: Nach § 1 Abs. 1 Haftpflichtgesetz ist der Betriebsunternehmer einer Schienenbahn oder einer Schwebebahn zum Ersatz des Schadens verpflichtet, wenn bei dem Betrieb ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt wird. Gem. § 1 Abs. 2 Haftpflichtgesetz ist die Ersatzpflicht ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht ist. Eine reine "Betriebsbeeinträchtigung" wird von dieser Regelung nicht erfasst, so dass ein Haftungsfall grundsätzlich rechtlich nicht gegeben ist.

Berlin, den 21. März 2006

In Vertretung

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

.....  
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 23. März 2006)