

17.08.2006

319/2006

## **Flughafen/Baukosten**

-CS-

**Claudia Hämmerling**, Sprecherin für Stadtentwicklung, erklärt:

### **Preiswerte Bahnanbindung pünktlich realisieren**

Nachdem Informationen über erhebliche Gebührensteigerungen für die Airlines durch den geplanten Großflughafen BBI durchgesickert sind, ist klar, dass die Kosten für BBI auf den Prüfstand gehören.

Auch die geplante Bahnanbindung gibt Anlass zur Besorgnis. Die Anbindung über die Dresdener Bahn und die Mahlower Kurve kann nicht termingerecht fertiggestellt werden, da der Regierende Bürgermeister durch seine Forderung nach einem Tunnel bei der Dresdener Bahn das Planfeststellungsverfahren um sechs Jahre verzögert hat. Da mit Klagen gegen den Ausbau der Dresdener Bahn zu rechnen ist, muss die Bahnanbindung zum BBI zunächst über den Außenring erfolgen. Auf den Ausbau der Mahlower Kurve kann verzichtet werden.

Die Planungsänderung sollte so erfolgen, dass die geplanten Trassen später bei Bedarf, wie z.B. einer funktionierenden ICE-Verbindung nach Westpolen, gebaut werden können.

Bis dahin ist der bestehende Bahnhof Schönefeld auszubauen. Dann ist lediglich eine Spar-Ausbauvariante des unterirdischen Terminalbahnhofs nötig, um den Zubringerverkehr zu dem bestehenden Bahnhof Schönefeld zu leisten.

Die Anbindung des Flughafens über den Außenring hat mehrere Vorteile:

- Sie existiert bereits – vom Bahnhof Friedrichstraße ist der Flughafen in 24 Minuten mit dem Regionalzug erreichbar
- Baukostensparnis von 450 bis 500 Millionen Euro
- Zoo, Hauptbahnhof und Alexanderplatz können in einen Regionalbahnshuttle eingebunden werden
- Da die Außenring-Strecke kürzer ist als die geplante, können Betriebskosten und damit das gekürzte Budget der Regionalisierungsmittel entlastet werden.

Auf diese Weise wird die Zusanbindung rechtzeitig zur Flughafeneröffnung fertig und das Risiko für SteuerzahlerInnen und Fluggesellschaften wird geringer.