

Bürgermeisterin Ingeborg Junge-Reyer

ckeingriffe wesentlicher Art wären die Folge gewesen. Ich glaube, dass wir mit dem S-Bahnhof Grünbergallee dort in erreichbarer guter Nähe eine Anbindung auch an das Gewerbegebiet vorgenommen haben.

Der Flughafen wird in herausragender Weise über die Schiene, über den öffentlichen Nahverkehr in einem Modal Split von 50:50 angebunden werden, nicht gleich bei der Eröffnung, aber in sehr kurzer Zeit danach. Wir werden einen großen, modernen, leistungsfähigen Single-Airport haben. Er wird diese Verkehre mit Sicherheit gerieren. – Vielen Dank!

[Beifall bei der SPD und der Linksfraktion]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Vielen Dank! – Für die Beratung steht den Fraktionen jeweils eine Redezeit von bis zu fünf Minuten zur Verfügung. Es beginnt die Fraktion der Grünen. Das Wort hat die Kollegin Hämmerling.

Claudia Hämmerling (Grüne):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Frau Junge-Reyer! Ihre Antwort ist ziemlich eindeutig. Das Problem ist, dass Sie kein Problem damit haben, dass die Bahnanbindung zum BBI unter aller Kanone ist. Die Autobahn ist längst fertig. Die Bahnanbindung wird auch in zwei Jahren, wenn der Flughafen in Betrieb geht, mehr schlecht als recht funktionieren. Das sollte jedem Regierungsmitglied, auch dem Regierenden Bürgermeister, der in diesem Zusammenhang einige Verantwortung trägt, die Haare durch den Hut treiben.

Sie wiederholen gebetsmühlenartig, alles sei im grünen Bereich. Sie reden wirklich eine schlechte Bahnanbindung schön, die nicht besser ist, als wir sie heute haben und die immerhin 636 Millionen Euro kostet. Dabei sollten Sie sich bewusst sein, dass Sie mit einer schlechten Bahnanbindung auch die Autobahnverbindung zum BBI gefährden. Wenn die Fluggäste alle mit dem Auto kommen, die ansonsten mit der Bahn führen, ist die A 113 dicht. Gerade ein autofreundlicher Senat muss doch Interesse an funktionsfähigen Straßen haben. Wenn die Bahnfahrergäste auf das Auto umsteigen, dann geht dort gar nichts mehr.

Reden wir einmal über Verantwortung. Dass die Dresdner Bahn nicht fertig wird, hat der Regierende Bürgermeister zu verantworten. Ich habe heute auch keinen Termin für die Planauslegung gehört. Der Regierende Bürgermeister hat seinerzeit das Verfahren gestoppt, um die Bahn in Tunnellage zu finanzieren. Daraus ist nichts geworden. Inzwischen haben sich die Lärmschutz- und andere Bedingungen verschärft. Die Planauslegung dümpelt nach wie vor vor sich hin, weil es der Bahn schwer fällt, wasserdichte Unterlagen vorzulegen. Diese Patt-Situation müsste jetzt aufgelöst werden. Es ist das Mindeste, was

die Berlinerinnen und Berliner erwarten können, dass sich der Senat um eine ernsthafte Alternative kümmert.

Ihr Vorschlag, Frau Junge-Reyer, Regionalzüge über verschiedene Umwege zum BBI zu schicken, ist kein attraktives Verkehrsangebot, sondern eine Zumutung.

[Beifall bei den Grünen]

Wir haben vorgeschlagen, Spezialbahnen, sogenannte Zweisystemfahrzeuge, auf den bestehenden S-Bahntrassen und auf den Fernbahntrassen einzusetzen. Sie funktionieren wunderbar. In Hamburg funktionieren sie sogar so gut, dass sie restlos überfüllt sind und weitere Angebote geschaffen werden sollen. Leider verschläft der Senat und leider auch die Bahn in Berlin die Möglichkeit zu solch einer Bahnanbindung, die übrigens auch 500 Millionen Euro für den S-21-Tunnel einsparen würde, weil man mit diesen Fahrzeugen über BBI gleichzeitig den Bahnhof Südkreuz, den Hauptbahnhof und den Bahnhof Gesundbrunnen anschließen könnte. Das ist ein Trauerspiel. Wir hoffen, dass Sie noch umdenken, damit wir irgendwann, noch vor diesem Planfeststellungsbeschluss, der offenbar auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verschoben ist, zu einer Lösung kommen.

Wir haben auch vorgeschlagen, die Pattsituation an der Dresdner Bahn zu beenden, indem die Bundesmittel für die A 100 für den adäquaten Lärmschutz in Lichtenrade umgewidmet werden. Wenn eine Planfeststellung ohne Tunnel nicht geht, dann muss man eben mit Tunnel bauen. Die A 100 brauchen wir nicht. Was liegt näher? Wir brauchen die Dresdner Bahn. Die Gelder müssen umgewidmet werden. Da könnten Sie Ihr Übriges tun. Diese Probleme kann man nicht einfach aussitzen, denn dann bekommen der Berliner Senat und Berlin trotz der 636 Millionen Euro Investition eine drittklassige Zugverbindung. Das haben die Berlinerinnen und Berliner nicht verdient.

[Beifall bei den Grünen –
[Zuruf von Ralf Hillenberg (SPD)]

Die S-Bahn soll den Flughafen in Zukunft über eine acht Kilometer lange Schleife – einen Umweg von acht Kilometern! – ansteuern. So wird sich der Fahrweg vom Alexanderplatz bis zum BBI für zigtausend Bahnkunden um 20 Prozent verlängern. Über die Energiekosten sagen Sie nicht viel, die spielen bei Ihnen offenbar auch keine Rolle. Der Grund dafür ist, dass Sie zustimmen, dass ein Klärwerk und ein Dorf an den BBI angebunden werden. Das Gewerbegebiet in Berlin soll nicht angebunden werden, aber ein Klärwerk und ein Dorf. Da spielen acht Kilometer keine Rolle, und da spielen auch 7 Millionen Euro Betriebskosten ab 2017 im Haushalt keine Rolle. So kann man weder einen Haushalt sanieren noch ein attraktives Bahnangebot machen.

[Beifall bei den Grünen]

Bei der Ostanbindung hatten Sie die Wahl: konfliktarme Trasse entlang der Autobahn oder konfliktbeladene Trasse durch den Bohnsdorfer Erholungswald mit FFH-Qualität. Sie haben sich für die konfliktreiche Variante ent-

Claudia Hämmerling

schieden. Die Klage vom BUND wird kommen, und Sie werden dasselbe Trauerspiel wie bei der Dresdner Bahn, die sich verzögert, und wie bei der Invalidentram erleben.

Wir fordern Sie auf: Kümmern Sie sich endlich darum, dass diese 636 Millionen Euro sinnvoll für eine Schienenanbindung investiert werden! Kümmern Sie sich darum, dass die S-Bahn den Flughafen auf einem kurzen Weg ansteuert! Kümmern Sie sich darum, dass die Bahn zeitnah fertig wird! Vergessen Sie die Autobahnprojekte! Kümmern Sie sich einfach mit derselben Energie um eine gute Anbindung des BBI mit der Bahn.

[Beifall bei den Grünen]

Vizepräsident Dr. Uwe Lehmann-Brauns:

Vielen Dank! – Das Wort für die SPD-Fraktion hat der Kollege Gaebler.

Christian Gaebler (SPD):

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Liebe Frau Hämmerling! Man fragt sich auch bei dieser Debatte wieder: Wie zukunftsfähig sind die Berliner Grünen eigentlich? Das Einzige, was Sie unter Nachhaltigkeit verstehen, ist, dass Sie wieder und wieder immer die gleichen Anträge mit immer den gleichen Inhalten vorbringen, mal als Große Anfrage, mal als Antrag, mal als sonst was. Ich habe ein anderes Verständnis von Nachhaltigkeit. Manchmal muss man einfach einsehen, dass man auf einem Irrweg ist und bestimmte Argumentationen nicht haltbar sind. Aber darauf hofft man bei Ihnen offensichtlich vergeblich.

Sie haben mit dem Widerstand gegen den Eisenbahn-Nord-Süd-Tunnel angefangen, ohne ihn gäbe es den heutigen Hauptbahnhof in der Form nicht. Auch gegen die massiven Fahrgastzuwächse haben Sie, Frau Hämmerling, persönlich gekämpft und gesagt, das sei des Übels. Heute sagen Sie: Toll, dass die Bahn da fährt, der Senat muss noch viel mehr dran machen. – Das ist grüne Dialektik.

Bei der Dresdner Bahn haben Sie den Widerstand gegen den Ausbau mit angeführt. Sie haben in Ausschusssitzungen mehrfach gesagt, dieser ganze Ausbau sei völlig überflüssig, man könne den BBI über andere Trassen erreichen, worüber wir uns überhaupt aufregten. Jetzt kommt der Widerstand gegen eine zukunftsfähige Bahnanbindung des BBI. Sie sagen: Wozu muss man eigentlich so einen großen Bahnhof bauen? – Das kann ich Ihnen sagen: Wir bauen einen Flughafen für 30 bis 40 Millionen Fluggäste. Wir bauen ihn nicht für ein Jahr oder für fünf Jahre, sondern für die nächsten 40 bis 50 Jahre. Da muss man auch ein bisschen Zukunftsschauen investieren, und da muss der Bahnhof auch Verkehre aufnehmen, die vielleicht erst in zehn Jahren entstehen. Dann nachzurüsten ist nämlich erstens nicht möglich und zweitens auch nicht nachhaltig. Deshalb: BBI wird einen hervorragenden Anschluss im Schienenverkehr haben.

[Claudia Hämmerling (Grüne): Wann?]

Das hat seinen Preis, aber es wird sich für die Fahr- und Fluggäste, die dort hinwollen, auch lohnen.

[Beifall bei der SPD –
Vereinzelter Beifall bei der Linksfraktion]

Deshalb finde ich es auch überraschend, dass Sie, nachdem Sie zuerst gesagt haben, die Regionalzüge können ja den Flughafen über die Görlitzer Bahn, über die Anhalter Bahn oder sonst wie erreichen, jetzt auf einmal sagen: Das ist alles gar nichts. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung lässt die Züge sonst wo entlang fahren. Sie müssen über die Dresdner Bahn fahren. – Das war übrigens immer unsere Argumentation. Dazu wollen wir sie aber erst einmal ausbauen und ein Planfeststellungsverfahren durchführen.

[Claudia Hämmerling (Grüne): Und wo ist das?]

– Das Planfeststellungsverfahren läuft. Es hat diesbezüglich Diskussionen im Vorfeld gegeben, wie dieses Projekt vorangeht und was dort ausgelegt wird. Ihre Fraktionsvorsitzende hat immer gesagt, der Senat habe rechtswidrig gehandelt, weil er es nicht ausgelegt habe. Darüber kann man geteilter Meinung sein. Umso überraschender ist es, dass Sie einen Antrag vorlegen – vielleicht wird er nachher noch behandelt –, in dem Sie sagen, man solle ein ganzes Planfeststellungsverfahren einstellen – als Planfeststellungsbehörde, wohlgemerkt, denn der Senat ist bei der A 100 nicht der Antragsteller. Sie müssen noch ein bisschen bei Ihren juristischen Kollegen in die Lehre gehen. Ich hoffe, dass diese etwas bewanderter als Sie sind.

[Benedikt Lux (Grüne): Was soll denn diese Besserwisserei?]

– Jetzt mache ich Sie nach, Herr Lux. Ich zeige Ihnen, dass Sie mit Ihrem großen, moralisch erhobenen Zeigefinger null Substanz haben.

[Beifall bei der SPD]

Sie haben der Senatorin vorgehalten, Sie wüssten alles besser, es gehe alles anders. – Das ist alles Quatsch! Das sind alles Nebelkerzen. Das ist alles grüner Illusionismus und nicht mehr!

Der BBI hat eine gute Verkehrsanbindung in der Planung. Wir müssen daran arbeiten, auch die Verbindung über die Dresdner Bahn möglichst schnell in einer umfeld- und umweltverträglichen Weise umzusetzen. Wir müssen dann sehen, dass wir die Regionalexpresszüge, die Airportexpresszüge, in einem angemessenen Takt, mit einer schnellen Verbindung direkt über die Dresdner Bahn dort hinführen. Aber was Sie hier machen, dieses Klein-Klein ...

Ein Beispiel noch: Sie fragen, wann denn das Gewerbegebiet mit einem S-Bahnhof und einer SPNV-Anbindung an der Grünbergallee angeschlossen wird. Das kann ich nicht ganz nachvollziehen. Gleichzeitig beschweren Sie sich aber, dass die S-Bahn über Waßmannsdorf in den