

16. Wahlperiode

Große Anfrage

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Viel Geld im märkischen Sand, wenig Fahrgäste in den öffentlichen Verkehrsmitteln – wie zukunftsfähig ist die ÖPNV-Anbindung von BBI?

Wir fragen den Senat:

1. Teilt der Senat die Auffassung, dass die Bahnanbindung zum BBI eine überteuerte Fehlplanung ist, die zudem viel zu spät fertiggestellt wird?
2. Wie zukunftsfähig ist nach Auffassung des Senats eine Investition von fast 700 Millionen Euro in die Schienenanbindung von BBI, wenn sich dadurch der jetzige ÖPNV-Anteil am Flughafenverkehr halbieren wird? Welche Maßnahmen will der Senat ergreifen, um den Modal Split im Flughafenverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern?
3. Wie bewertet der Senat den Umstand, dass sich durch die neue fast acht Kilometer lange Schleife vom alten S-Bahnhof Schönefeld zum BBI die Reisezeit der S-Bahn vom Alexanderplatz bis zum Flughafen um mehr als sechs Minuten und damit fast 20 Prozent verlängert? Wie viele zusätzliche Fahrgäste werden nach Schätzungen des Senates durch den neuen acht Kilometer längeren Streckenverlauf zwischen dem S-Bahnhof Schönefeld und dem BBI-Terminal gewonnen? Wie hoch ist der zusätzliche jährliche Energie- und Kostenaufwand für die 700.000 zusätzlichen Zugkilometer?
4. Wie ist sichergestellt, dass trotz des Umbaus am Ostkreuz die Regionalzüge und die S-Bahn zum Flughafen BBI in einem verlässlichen Takt und einer verlässlichen Fahrzeit verkehren können? Wie sollen die Fahrgäste im Regional- und Fernverkehr, deren Züge nur bis zum alten Bahnhof Schönefeld verkehren, von dort zum Flughafen BBI gelangen?
5. Wann rechnet der Senat mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Dresdner Bahn, und welche Gründe gab es für die Fehleinschätzung des Senats im September 2007, nach der noch für das Jahr 2008 mit einem Planfeststellungsbeschluss für den Aus- bzw. Neubau der Dresdner Bahn in Aussicht gestellt wurde?

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses können über die Internetseite

www.parlament-berlin.de (Startseite>Parlament>Plenum>Drucksachen) eingesehen und abgerufen werden.

6. Wann rechnet der Senat mit der Inbetriebnahme der östlichen Bahnanbindung des Flughafens BBI, und welchen Sinn hat die geplante Streckenführung durch den Bohnsdorfer Wald sowie der Bau des niveaugleichen und daher kapazitätsbeschränkten Bohnsdorfer Kreuzes, nachdem das Brandenburger Infrastrukturministerium täglich nur 400 Reisende über die südöstliche Schienenrelation (Königs Wusterhausen, Cottbus, Görlitz) zum Flughafen prognostiziert? Warum erfolgt die Ostanbindung von BBI nicht über das vorhandene und leistungsfähigere Grünauer Kreuz und entlang der neuen BAB 113?
7. Mit welcher Fahrzeit rechnet der Senat für die geplante Busverbindung vom Bahnhof Südkreuz über die neue A 113 zum BBI, und wie unterscheiden sich die Fahrzeiten der geplanten Bahn- und Busverbindung zwischen dem Bahnhof Südkreuz und dem BBI Terminal? Welche Auswirkung wird diese Busverbindung auf die Auslastung und Wirtschaftlichkeit der Bahnanbindung haben?
8. Wie viele Fernzüge welcher Streckenrelationen sollen täglich zum BBI verkehren, und welche Fahrzeitverlängerung ist mit dem Umweg über BBI verbunden?
9. Warum hat der Senat darauf verzichtet, sich für eine dem Potential des neuen Gewerbegebietes „Business Park Berlin“ und den Anforderungen an eine nachhaltige Verkehrsplanung entsprechende S-Bahnverbindung von der Grünbergallee durch das neue Gewerbegebiet zum BBI einzusetzen und lediglich eine vierspurige Nord-Süd Straße zur Erschließung des gut 100 Hektar großen Gewerbe- und Industriegebietes geplant? Wie und bis wann soll das geplante Gewerbegebiet an den öffentlichen Nahverkehr, insbesondere an den SPNV, angeschlossen werden?

Begründung:

Die Straßenanbindung des neuen Flughafens BBI ist bereits fertig gestellt. Wann die geplante Schienenanbindung gebaut werden kann, steht in den Sternen. Fest steht nur, dass sie erst viele Jahre nach der Inbetriebnahme des Flughafens fertig sein wird.

Fast 700 Millionen Euro werden in eine Schieneninfrastruktur investiert, die zu einer Verschlechterung des Modal Split zwischen ÖPNV und MIV führt. Der heute bestehende Anteil von 50 Prozent ÖPNV wird sich zur Inbetriebnahme auf 25 Prozent verschlechtern und auch nach Fertigstellung der geplanten Bahnanbindung nur bei 31 Prozent liegen.

Es gibt schwere Planungsfehler bei den Trassenführungen. Statt den Regionalverkehr ressourcenschonend parallel zur neuen BAB 113 über das leistungsfähige Grünauer Kreuz zu führen, soll die Trasse durch den Bohnsdorfer Erholungswald mit FFH-Qualität geschlagen und über ein neues sowie das kapazitätsbegrenzte Bohnsdorfer Kreuz geleitet werden - nach Angaben des Brandenburger Infrastrukturministeriums für 400 Fahrgäste täglich. Die zu Recht angekündigte Klage der Naturschutzverbände wird die Fertigstellung der östlichen Schienenanbindung weiter verzögern. Die neue S-Bahntrasse soll mit einer acht Kilometer langen Leerschleife entlang der Kläranlagen von Süden in den Flughafenbahnhof gelangen. Das bedeutet acht Kilometer Umweg, 6 Minuten Fahrzeitverlängerung und jährlich 700.000 zusätzlich zu bestellende Schienenkilometer. Auf diese Weise werden sinnlos Ressourcen verschleudert. Änderungen an dem geplanten Schienenanbindungskonzept sind zwar teuer. Nicht umzuplanen kostet jedoch weit mehr - und zwar Jahr für Jahr.

Berlin, 18. November 2008

Eichstädt-Bohlig Ratzmann Hämmerling
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis 90/Die Grünen