

Antwort

auf die 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?

Drs 16/1929

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
- VII A 33 / VII C 35 -
Telefon: 9025 1576 / 1231

A n t w o r t
auf die Große Anfrage
der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
vom 18. November 2008
über Viel Geld im märkischen Sand, wenig Fahrgäste in den öffentlichen
Verkehrsmitteln - wie zukunftsfähig ist die ÖPNV-Anbindung von BBI? (Drs. 16/1929)

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

Frage 1:

Teilt der Senat die Auffassung, dass die Bahnanbindung zum BBI eine überteuerte Fehlplanung ist, die zudem viel zu spät fertig gestellt wird?

Antwort zu Frage 1:

Der Senat teilt die Auffassung nicht.

Bei Inbetriebnahme des Flughafens BBI im Jahr 2011 wird eine Schienenanbindung gewährleistet sein.

Frage 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?

Antwort zu Frage 2:

Der Senat kann die Behauptung nicht nachvollziehen, dass sich der jetzige ÖPNV-Anteil am Flughafenverkehr durch eine Investition in die Schienenanbindung des BBI halbieren soll. Vielmehr wird durch die direkte, schnelle Schienenanbindung des Flughafens BBI mit einem S-, Regional- und Fernbahnhof unmittelbar unter dem Fluggastterminal die Voraussetzung geschaffen, die absoluten Fahrgastzahlen deutlich zu erhöhen.

Im Planfeststellungsverfahren wurde von einem Modal Split von 50:50 (ÖV/IV) für den Flughafen BBI ausgegangen. Selbst wenn aktuelle Untersuchungen einen etwas geringeren ÖV-Anteil ausweisen, ist diese Verkehrsaufteilung eine im deutschlandweiten Vergleich sehr anspruchsvolle Zielstellung für eine Flughafenanbindung. Da für einen hohen ÖV-Anteil am Flughafenverkehr die unmittelbare Einbindung der S-Bahn, des Airport-Expresses, der Regional- und des Fernverkehrs in das Flughafen-Terminal notwendig ist und nur durch einen Tunnel im Bereich des Flughafengeländes geschaffen werden kann, hält der Senat die mit den Gesellschaftern Bund, Berlin und Brandenburg vereinbarte Investition von 636 Mio. € in die Schieneninfrastruktur für sinnvoll und zukunftsfähig.

Frage 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?

Antwort zu Frage 3:

Ziel der Planung der S-Bahn-Verlängerung war es unter anderem, den Ort Schönefeld mit seinen absehbaren erheblichen Nutzungsausweitungen auch nach Inbetriebnahme von BBI weiterhin durch die S-Bahn zu erschließen.

Außerdem waren bei der Variantenauswahl für die Trassenführung der S-Bahn vom Flughafen Schönefeld zum Flughafen-Terminal die anfallenden Investitionskosten zu beachten.

Bei der gewählten Variante nutzt die S-Bahn künftig zwei der insgesamt vier Gleise des Berliner Außenrings und wird in einer Kurve an die sogenannte Westanbindung (der Fern- und Regionalbahn) des Flughafens BBI herangeführt, um gemeinsam mit ihr zum im Tunnel liegenden Terminalbahnhof zu führen.

Das Land Brandenburg hat an dieser Trasse im Hinblick auf auch hier zu erwartende Nutzungserweiterungen einen S-Bahnhof in Waßmannsdorf optiert.

Für diese verkehrlich optimierte und relativ kostengünstige Variante haben die Länder eine Fahrzeitverlängerung von 6 Minuten für den 8 km langen Streckenabschnitt akzeptiert.

Die S-Bahn-Verbindung vom S-Bahnhof Berlin Schönefeld zum BBI-Terminal wird in den ersten Jahren von ca. 10.000 Fahrgästen pro Tag genutzt werden.

Es wird mit einem deutlichen Verkehrszuwachs für das System S-Bahn gerechnet, insbesondere für die Relationen zwischen den östlichen und südöstlichen Bezirken und dem Flughafen BBI.

Der jährliche Energieaufwand dieses Abschnitts ist nicht bekannt, da für den Berliner S-Bahn-Verkehr nur Durchschnittswerte vorliegen ($0,45 \text{ MJ} / (\text{P} * \text{km} * \text{a})$). Der genaue Energieverbrauch ist aber von spezifischen Einflüssen wie dem – hier sehr großen – Bahnabstand, Streckensteigungen, Radien etc. abhängig.

Bis 2017 entstehen für die Länder Berlin und Brandenburg gemäß aktuellem S-Bahnvertrag keine zusätzlichen Kosten für den S-Bahn-Verkehr zwischen dem Bahnhof Berlin-Schönefeld und dem BBI-Terminal.

Die Kosten der S-Bahn ab 2017 sind vom Ergebnis der Ausschreibung abhängig. Setzt man den finanziellen Zuschuss je Zug-km des aktuellen Verkehrsvertrages an, würde für die zusätzlichen 800 T Zug-km ein finanzieller Beitrag von etwa 7,3 Mio. EUR/Jahr erforderlich. Entsprechend der getroffenen Ländervereinbarung tragen Berlin und Brandenburg diese Kosten dann anteilig.

Frage 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?

Antwort zu Frage 4:

Die Züge des geplanten Flughafen-Expresses verkehren ab Inbetriebnahme des Flughafens BBI von Berlin Hauptbahnhof zum Terminalbahnhof des Flughafens BBI über den Nord-Süd-Fernbahntunnel und zunächst über die Anhalter Bahn, später dann über die Dresdner Bahn. Sie sind damit vom Umbau des Ostkreuzes nicht betroffen. Für die über die Stadtbahn verkehrenden Linien RE 7 und RB 14 stehen im Falle von kurzzeitigen Sperrungen am Ostkreuz geeignete Umleitungsstrecken zur Verfügung.

Bei der S-Bahn wird im Zusammenhang mit dem Umbau des Ostkreuzes ein geändertes Linienkonzept eingeführt. So verkehrt die S 9 neu voraussichtlich von August 2009 bis November 2014 über den Ostring nach Blankenburg. Sie nutzt dabei im Bereich Ostkreuz die dann bereits neu aufgebauten Anlagen des Berliner Innenrings (Fern-/Regionalbahn) und bleibt damit vom weiteren Umbau des Ostkreuzes weitgehend unbeeinflusst. Zudem wird die S 45 nach Südkreuz verlängert. Mit Umstieg am Südkreuz, zum Beispiel zur S 2 und S 25, steht damit auch bei der S-Bahn eine vom Umbau Ostkreuz unabhängige Anbindung zur Innenstadt zur Verfügung.

Erst nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses der (Schiene-) Ostanbindung und ggf. dem Vorliegen der gerichtlichen Entscheidungen über die angekündigten Eilanträge zum vorläufigen Baustopp wird sich klären, ob eine Zwischenlösung wegen nicht rechtzeitiger Fertigstellung der Ostanbindung des Flughafens BBI erforderlich wird. In diesem Fall würde die Zwischenlösung in einem Umsteigen im Bahnhof Schönefeld in die S-Bahn zum Terminal bestehen.

Frage 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?

Antwort zu Frage 5:

Der Senat konnte noch im September 2007 davon ausgehen, dass für das Jahr 2008 mit dem Planfeststellungsbeschluss für den Aus- und Neubau der Dresdner Bahn zu rechnen sei.

Vorhabensträger für den Aus- und Neubau der Dresdener Bahn ist die Deutsche Bahn AG (DB AG). Sie übermittelte folgende Aussage: "Die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Thema Schutz vor Schall macht (jedoch) zusätzliche Untersuchungen sowie eine Überarbeitung der Planung in dieser Hinsicht erforderlich, welche gegenwärtig erfolgt."

Daher sind keine konkreten Aussagen darüber möglich, wann der Planfeststellungsbeschluss ergeht.

Frage 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?

Antwort zu Frage 6:

Der Senat ist bei den Inbetriebnahmetermeninen auf Angaben des Vorhabensträgers Deutsche Bahn AG angewiesen. Die DB AG hat hierzu mitgeteilt:

"Die Inbetriebnahme der Ostanbindung rechtzeitig zur Inbetriebnahme des Flughafens BBI ist erklärtes Projektziel aller Beteiligten. In enger Abstimmung mit dem Bund sowie den Ländern Berlin und Brandenburg werden durch die DB AG Maßnahmen zur Optimierung der Terminketten, z.B. vorgezogene Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Artenschutz, umgesetzt.

Für die prognostizierten Reisenden- und Zugzahlen, welche auch die zukünftige Entwicklung des Flughafens berücksichtigen, ist die geplante Infrastruktur auch am Abzweig Bohnsdorf angemessen dimensioniert. Die abgestimmte Prognose der Fahrgastzahlen im Regionalverkehr sieht für den Verkehr aus südöstlicher Relation ca. 3.000 Personenfahrten/Tag im Durchgangsverkehr sowie ca.

11.400 Personenfahrten/Tag zum/vom Flughafen bei einer Leistung des Flughafens von ca. 30 Mio. Fluggästen/Jahr sowie ca. 15.200 Personenfahrten/Tag zum/vom Flughafen bei einer Leistung des Flughafens von 40 Mio. Fluggästen/Jahr vor.

Eine eventuelle Trassenführung der Ostanbindung entlang der A 113 Richtung Grünauer Kreuz würde dem rechtskräftigen Landesentwicklungsplan Flughafen Schönefeld (LEP FS) widersprechen.

Ungeachtet dessen wurde auch diese alternative Trassenführung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens untersucht. Die Gesamtabwägung der Schutzgüter spricht jedoch für die beantragte Trasse."

Frage 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?

Antwort zu Frage 7:

Für die kürzlich eingeführte Busverbindung vom Bahnhof Südkreuz bis zum bestehenden Flughafen Schönefeld beträgt die Fahrzeit bei normalen Verkehrsverhältnissen ca. 20 Minuten. Die Genehmigung ist bis zur Betriebsaufnahme des Flughafen-Expresses von Berlin Hauptbahnhof bis zum Terminal Flughafen BBI befristet.

Die Fahrzeiten des Flughafen-Expresses werden von Südkreuz bis zum neuen Terminal BBI ca. 13 Minuten (Zielzustand über die Dresdner Bahn) betragen. Diese Fahrzeiten sind mit denen der beantragten Buslinie nicht vergleichbar, da die Linien unterschiedliche Ziele bedienen: die Buslinie den bestehenden Flughafen Schönefeld, der Flughafen-Express den zukünftigen Bahnhof BBI.

Ob es nach Inbetriebnahme des Flughafens BBI eine Busverbindung dorthin geben wird, ist zurzeit offen. Da der Flughafen-Express vom Bahnhof Südkreuz bis zum Terminal BBI nur 13 Minuten, der Bus vom Bahnhof Südkreuz bis zum Bahnhof Schönefeld heute bereits 20 Minuten benötigt (mit Verlängerung der Fahrtstrecke bis zum Terminal BBI würde er noch einige Minuten mehr benötigen und somit erheblich langsamer als der Flughafen-Express sein), könnte er nur eine marginale Konkurrenz zum Flughafen-Express darstellen.

Frage 8:

Wie viele Fernzüge welcher Streckenrelationen sollen täglich zum BBI verkehren, und welche Fahrzeitverlängerung ist mit dem Umweg über BBI verbunden?

Antwort zu Frage 8:

Der Fernverkehr wird in Eigenregie der Eisenbahn-Verkehrsunternehmen betrieben. Der Senat setzt sich jedoch dafür ein, dass alle ICE/IC-Verbindungen mit Anfangs-/Endpunkt in Berlin zukünftig am Flughafen BBI beginnen/enden werden. Darüber hinaus ist Berlin an einer IC-Verbindung von Hauptbahnhof über BBI in Richtung Breslau/Krakau interessiert. Wenn diese Planungsvorstellungen des Senats greifen,

entstehen für die Nutzer der Fernverkehrsverbindungen von/nach Flughafen BBI keine Umwege.

Frage 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?

Antwort zu Frage 9:

Für die Trassenführung der S-Bahn zum Flughafen BBI waren Flächennutzungs-, Trassierungs- und Kostengründe maßgebend (vgl. Antwort zu Frage 3).

Eine S-Bahn-Trasse durch das Gewerbegebiet „Business Park Berlin“ würde mit sehr engen Radien und vielen Kunstbauten (Brücken, Tunnel, Tröge) angelegt werden müssen. Dabei würde eine Vielzahl von Betroffenheiten (insbesondere Lärm und Grundstückseingriffe) erzeugt.

Für das neue Gewerbegebiet ist entsprechend dem dort geltenden B-Plan eine Haupteerschließungsstraße (Transversale) mit einem Anschluss an BBI vorgesehen. Der S-Bahnhof Grünbergallee befindet sich im fußläufigen Einzugsbereich zum Gewerbegebiet. Hier wird ein neuer Knotenpunkt an der Transversale und der B 96 a zur Querung für Fußgänger und Radfahrer eingerichtet. Die Straße wird bis zum S-Bahnhof Grünbergallee mit Radverkehrsanlagen ausgestattet sein, auch im entsprechenden Bereich der B 96 a werden entsprechende Anlagen geschaffen. Über diese maßgebliche Nord-Süd-Verbindung ist eine Erschließung des Gebietes durch Busse möglich.

Berlin, den 08. Februar 2009

Ingeborg Junge-Reyer

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung