

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Verena Butalikakis, Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Peter Götz, Siegfried Helias, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Peter Rzepka, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storzjohann, Lena Strothmann, Edeltraut Töpfer, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU**

### **Flughafenanbindung nach Schönefeld fristgerecht fertig stellen – Planfeststellung der Dresdner Bahn voranbringen**

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Bestandteil des Berliner Pilzkonzepts sind auch die traditionsreichen südlichen Berliner Zulaufstrecken. So sollen die Anhalter Bahn nach Halle und Leipzig und die Dresdner Bahn nach Süddeutschland, Prag, Wien und Budapest ihre einstige Bedeutung für den Verkehr zurückerhalten. Der Wiederaufbau beider Strecken erfolgt nach dem neuesten technischen Stand in der Eisenbahnbau- und Sicherheitstechnik. Auf beiden Strecken werden die Züge künftig Geschwindigkeiten von 160 Kilometer pro Stunde in Berlin und von 200 Kilometer pro Stunde ab Stadtgrenze fahren können.

Von Blankenfelde bis zum Schnittpunkt mit der Anhalter Bahn südlich des Bahnhofs Papestraße wird die Dresdner Bahn auf 14,2 Kilometern – zusätzlich zu den bestehenden S-Bahngleisen – zweigleisig aufgebaut und elektrifiziert. Damit handelt es sich hierbei gemäß der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit herausgegebenen „Hinweise zum Schutz vor Schienenverkehrslärm“ um eine wesentliche Änderung im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Diese kann den gleichen Schutz für die Anwohner im Rahmen der Lärmvorsorge auslösen wie ein Neubau. Seitens des Trägers des Bauvorhabens wurde aber nur eine ebenerdige Variante durch Lichtenrade ins Planfeststellungsverfahren eingebracht, die auf erheblichen Widerstand in der ansässigen Bevölkerung stößt, da sie die berechtigten Interessen der Bevölkerung nicht berücksichtigt, denn der rechtliche Rahmen des Schutzes vor Schienenverkehrslärm (Baurecht, Raumordnung, Emissionsschutz und Umweltrecht) wird nicht ausgeschöpft. Andere Varianten, wie beispielsweise die Trogbauweise und die Tunnellösung, wurden seitens der Deutsche Bahn AG außer Acht gelassen. Aus diesem Grunde wurde das Planfeststellungsverfahren seit dem Jahre 2000 – nach der Auslegung und darauf basierenden mehr als 4 000 Einwendungen – von den Beteiligten Bahn, Bund und Land Berlin nicht mehr betrieben, soll allerdings nach Aussagen der Parlamentarischen Staatssekretärin

beim Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Aufbau Ost vom April 2004 nunmehr fortgeführt werden.

Im Bereich des Berliner Eisenbahn-Außenrings erhält die Dresdner Bahn eine Verbindungskurve zum Terminal des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI). Auf der Dresdner Bahn soll künftig der AirportExpress vom Lehrter Bahnhof über die so genannte Mahlower Kurve direkt zum neuen Flughafenterminal Schönefeld fahren. Das Betriebskonzept sieht vor, dass diese Anbindung im 15-Minuten-Takt bei einer Fahrzeit von 19 Minuten erfolgen soll. Für die Flughafenanbindung sind Gesamtkosten von 496 Mio. Euro vorgesehen. Das Finanzierungskonzept sieht vor, dass hiervon 303 Mio. Euro vom Bund, 133 Mio. Euro aus EU-Mitteln und je 30 Mio. Euro von den Ländern Berlin und Brandenburg erbracht werden sollen.

Ausweislich eines Artikels der Berliner Morgenpost vom 19. Januar 2005 ist bereits heute klar, dass der für die Fernbahnanbindung des BBI und den Flughafenshuttle notwendige Ausbau der Dresdner Bahn zwischen Priesterweg und Blankenfelde voraussichtlich nicht zur geplanten Inbetriebnahme des Großflughafens 2010 fertig gestellt ist. Der Staatssekretär des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen Tilo Braune hatte im Dezember 2004 sogar als Termin 2012 genannt, denn es gibt weder einen Planfeststellungsbeschluss und damit Baurecht für den Ausbau, noch eine Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und Bahn. Die Folge ist, dass nach dem derzeitigen Stand der Dinge die Flughafenanbindung vom Nord-Süd-Tunnel über die Anhalter Bahn erfolgen muss. Auf den dortigen zwei Gleisen würde dann der gesamte Verkehr aus Richtung Dresden und Leipzig abgewickelt, so dass für den Flughafenshuttle aber keine Zeitfenster für eine 15-Minuten-Taktung vorhanden wären. Es könnte damit in dieser Relation nur einmal in der Stunde ein Zug vom Lehrter Bahnhof zum Flughafen Schönefeld fahren. Die heutige Anbindung des Flughafens Schönefeld über die Stadtbahn im 30-Minuten-Takt müsste über die so genannte Ostanbindung des neuen Flughafens geleitet und in ihrer Funktion bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn erhalten bleiben, um übergangsweise eine ausreichende Anbindung zu sichern. Dies ist die Mindestvoraussetzung, um die Verzögerung der Dresdner Bahn von voraussichtlich zwei Jahren zu überbrücken.

Bereits im März 2004 berichtete die Süddeutsche Zeitung (vgl. SZ vom 5. März 2004) über eine so genannte Negativliste der Bahn. Hiernach gehört die Flughafenanbindung BBI mit der Mahlower Kurve zu den zurückgestellten Projekten. Auch die Mittelfristplanung der Bahn 2005 bis 2009 vom 30. November 2004 vermerkt bei dem Vorhaben: „Projekt wird auf Grund der Priorisierung gegenwärtig nicht weiter verfolgt“. Am 17. Januar 2005 berichtete die Frankfurter Allgemeine Zeitung (FAZ), dass „Zuschüsse des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in dreistelliger Millionenhöhe zu verfallen drohen und zurückgezahlt werden müssen“. Da die Mittel für die Schienenanbindung des Flughafens BBI noch nicht beantragt wurden, drohen diese Zuschüsse – als eine tragende Säule der Finanzierung – zu verfallen, wenn der inzwischen vorliegende Antrag nicht zügig weitergereicht wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- auf die Verfahrensbeteiligten im Planfeststellungsverfahren zur Dresdner Bahn einzuwirken, dass dieses zügig zum Abschluss gebracht wird. Dabei sind die Anwohnerinteressen (z. B. Lärmschutz, Schutz vor Erschütterungen, Durchwegung Ortsteil Lichtenrade) hinreichend im Verfahren zu berücksichtigen,
- zu erklären, ob die Bundesvertreter im Aufsichtsrat die Mittelfristplanung 2005 bis 2009 zur Kenntnis genommen haben, ohne einen Vorbehalt im Hinblick auf die Flughafenanbindung BBI einzulegen,

- sicherzustellen, dass die EFRE-Mittel für das Projekt beantragt und im Rahmen einer ordnungsgemäßen Kofinanzierung auch tatsächlich abgerufen werden,
- ein klares Finanzierungskonzept für die Flughafenanbindung über die Dresdner Bahn vorzulegen.

Berlin, den 15. Februar 2005

**Dirk Fischer (Hamburg)**  
**Eduard Oswald**  
**Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)**  
**Georg Brunnhuber**  
**Renate Blank**  
**Wolfgang Börnsen (Bönstrup)**  
**Klaus Brähmig**  
**Verena Butalikakis**  
**Hubert Deittert**  
**Enak Ferlemann**  
**Peter Götz**  
**Siegfried Helias**  
**Bernd Heynemann**  
**Klaus Hoffbauer**  
**Volker Kauder**  
**Norbert Königshofen**  
**Werner Kuhn (Zingst)**  
**Eduard Lintner**  
**Klaus Minkel**  
**Marlene Mortler**  
**Henry Nitzsche**  
**Günter Nooke**  
**Peter Rzepka**  
**Wilhelm Josef Sebastian**  
**Gero Storjohann**  
**Lena Strothmann**  
**Edeltraut Töpfer**  
**Volkmar Uwe Vogel**  
**Gerhard Wächter**  
**Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion**

