

## **Antrag**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Renate Künast, Hans-Christian Ströbele, Wolfgang Wieland, Peter Hettlich, Bettina Herlitzius, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Bahnanbindung für den Flughafen Berlin Brandenburg International optimieren und beschleunigen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Eine attraktive Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) zur Eröffnung ist aus ökologischen und verkehrstechnischen Gründen unerlässlich. Der Bund steht als Miteigentümer der Deutschen Bahn AG (DB AG) in besonderer Verantwortung, auf praktikable und realisierbare Lösungen zu drängen. Es gilt, weitere Verzögerungen bei der Erschließung durch die Schiene zu vermeiden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der Deutschen Bahn AG zeitnah zur Eröffnung des Flughafens BBI attraktive umsteigefreie Schienenanbindungen mit kundenfreundlichen Taktfrequenzen und kurzen Fahrzeiten sicherzustellen (vor allem zwischen Hauptbahnhof–BBI, Südkreuz–BBI sowie Zoologischer Garten–Stadtbahn–BBI);
2. gemeinsam mit den Ländern Berlin und Brandenburg das laufende Planfeststellungsverfahren für die Dresdner Bahn abzubrechen und eine bürgerfreundliche Neuplanung vorzunehmen, die den Interessen der Anwohner und Anwohnerinnen durch umfangreiche Maßnahmen zum Lärmschutz besser gerecht wird als die geplante ebenerdige Trassenführung, insbesondere im Kernbereich Lichtenrade;
3. sich für eine direkte S-Bahn-Anbindung der östlichen Stadtbezirke Berlins an den Flughafen BBI einzusetzen und mit dem Berliner Senat Verhandlungen darüber aufzunehmen;
4. die bislang für den Weiterbau der Bundesautobahn 100 vorgesehenen Bundesmittel in Höhe von 420 Mio. Euro vorzugsweise für Schienenprojekte in Berlin zur Entwicklung einer „Leitmetropole klimagerechte Mobilität“ umzuschichten;
5. diese Mittel für die Fertigstellung des Eisenbahnknotens Berlin einzusetzen, insbesondere für die Schienenanbindung des neuen Flughafens BBI über die Dresdner Bahn (mit Lärmschutz), eine direkte Schienenanbindung der bevöl-

kerungsreichen östlichen Bezirke zum BBI und die Verbesserung der Infrastruktur der S-Bahn;

6. für den wahrscheinlichen Fall, dass die auszubauenden Strecken (insbesondere die Dresdner Bahn) nicht rechtzeitig fertiggestellt werden, fahrzeugtechnische Übergangslösungen mit sogenannten Zweisystem-S-Bahnen (Hamburger Modell) anzustreben, die sowohl auf den Strecken der S-Bahn als auch der Fernbahn verkehren können und die eine umsteigefreie Nord-Süd-Verbindung des Flughafens BBI vom Bahnhof Gesundbrunnen bzw. vom Hauptbahnhof über die Stationen Potsdamer Platz und Südkreuz ermöglichen würden;
7. sich aus Umwelt- und Kostengründen für die im Planfeststellungsverfahren vorgeschlagene alternative Ostanbindung der Fernbahn zum Flughafen BBI entlang der neu gebauten Autobahntrasse der Bundesautobahn 113 einzusetzen und auf die Führung durch den Bohnsdorfer Wald zu verzichten;
8. durchzusetzen, dass bei der S-Bahn-Anbindung in Richtung Norden auf dem geplanten acht Kilometer langen Umweg (die sogenannte S-Bahn-Schleife) durch das Land Brandenburg verzichtet und eine direkte Verbindung in Richtung Grünauer Kreuz gewählt wird.

Berlin, den 17. Juni 2009

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

### **Begründung**

Zur Eröffnung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) im Jahr 2011 soll die Hälfte aller Fluggäste laut Planungen der Länder Berlin und Brandenburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Doch obwohl Investitionsmittel in Höhe von 636 Mio. Euro in die Bahnanbindung des Flughafens fließen, wird er zur Eröffnung nicht über eine schnelle und attraktive Bahnverbindung zu erreichen sein. Es ist beim derzeitigen Planungsstand ungewiss, wann der ursprünglich geplante Airport-Express (BBI-Shuttle) zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Flughafen BBI seinen Betrieb aufnehmen kann.

Seit Jahren verzögert sich der Planfeststellungsbeschluss über den dafür notwendigen Ausbau der Trasse der Dresdner Bahn, da die DB AG keinen optimalen Lärm- und Erschütterungsschutz an der Trasse vorsieht. Falls die DB AG die von den Anwohnern und Anwohnerinnen geforderte „Tunnellösung“ im Kernbereich von Lichtenrade weiter ablehnt, sind bereits Musterklagen angekündigt (DER TAGESSPIEGEL, 22. April 2008). Damit würde sich die Fertigstellung dieser Bahnanbindung weiter verzögern.

Als Ersatzlösung sollen deshalb ab 2011 stündlich vier Regionalzüge vom Hauptbahnhof zum Flughafen BBI eingesetzt werden. Zwei Züge sollen über die Trasse der Berliner Stadtbahn fahren und zwei Züge den Umweg über die Strecke der Anhalter Bahn nehmen ([www.s-bahn-berlin.de](http://www.s-bahn-berlin.de)). Das ist wenig kundenfreundlich, denn am Hauptbahnhof starten die Züge jeweils auf unterschiedlichen Ebenen, und durch Umwege und Baumaßnahmen am Bahnhof Ostkreuz müssen die Fahrgäste längere Fahrzeiten und mögliche Zugausfälle in Kauf nehmen.

Für einen Großflughafen müssen verträgliche und umsteigefreie Anbindungen der Stadtteile geschaffen werden.

Da sich die schnelle Schienenanbindung vom Hauptbahnhof über die Dresdner Bahn noch Jahre verzögern wird, sind alternative Lösungen erforderlich. Zuerst müssen an der Stadtbahn die Langsamfahrstellen beseitigt und marode Abschnitte saniert werden.

Für eine Übergangszeit sollen Zweisystem-S-Bahnen zum Einsatz kommen. Diese verfügen über die technischen Möglichkeiten, sowohl im mit Gleichstrom (Stromschiene) betriebenen Berliner S-Bahn-Netz als auch mit Wechselstrom aus der Oberleitung im Fernverkehrsnetz zu verkehren. In Hamburg wurden mit diesen Bahnen in den letzten anderthalb Jahren große Fahrgastzuwächse erreicht. Inzwischen hat Hamburg die Taktfrequenzen verstärkt und plant einen weiteren Ausbau der Linien.

In Berlin könnten diese Bahnen auf den Fernbahngleisen von Gesundbrunnen über Hauptbahnhof, Potsdamer Platz und Südkreuz verkehren, dann auf die vorhandenen S-Bahn-Gleise auf der Dresdner Bahn wechseln und hinter Lichtenrade erneut über die neu zu bauende Mahlower Kurve zum Flughafen BBI führen. Die Fahrzeit vom Flughafen BBI bis zum Hauptbahnhof läge unter 30 Minuten. Das System könnte in weniger als drei Jahren verfügbar sein. Gleichzeitig würden diese Zweisystem-S-Bahnen die Nahverkehrsanbindung des Hauptbahnhofes in Nord-Süd-Richtung in der kürzest möglichen Zeit garantieren. Auf den 500 Mio. Euro teuren S21-Tunnel, der erst in Jahrzehnten fertiggestellt werden kann, könnte somit verzichtet werden.

