Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18 / 21 078
Schriftliche Anfrage

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)

vom 20. September 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. September 2019)

zum Thema:

Sollte der BER ohne die Dresdner Bahn überhaupt eröffnen?

und **Antwort** vom 07. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Okt. 2019)

Die Drucksachen des Abgeordnetenhauses sind bei der Kulturbuch-Verlag GmbH zu beziehen.
Hausanschrift: Sprosserweg 3, 12351 Berlin-Buckow · Postanschrift: Postfach 47 04 49, 12313 Berlin, Telefon: 6 61 84 84; Telefax: 6 61 78 28.

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank-Christian Hansel (AfD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21078
vom 20. September 2019
über „Sollte der BER ohne die Dresdner Bahn überhaupt eröffnen?“

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

Vorbemerkung der Verwaltung:
Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Der Schriftlichen Anfrage scheint zudem die – unzutreffende – Annahme zugrunde zu liegen, dass Verzögerungen bei der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn zur Flughafenanbindung zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde entstehen. Nach Kenntnis des Senates und nach Aussagen des Infrastrukturbetreibers, der Deutschen Bahn AG, ist dies jedoch nicht der Fall. Die DB hat dazu mitgeteilt, dass dort ein verspäteter Inbetriebnahmetermin nicht bekannt ist und seitens der DB nicht kommuniziert wurde. Die in der Vorbemerkung des Abgeordneten genannte Mitarbeiterin hat die zitierte Aussage nicht getätigt.

Vorbemerkung des Abgeordneten:
Alle bisher bekannten Äußerungen des Senats und der FBB behaupteten, dass die BER-Anbindung mit der "Dresdner Bahn" bis spätestens 2025 gesichert sei. Die Kapazitäten zur notwendigen Personenbeförderung reichten durch die Zugfolgen eines Shuttle-Systems aus. Nach aktuell bekannt gewordenen Informationen hat die Verantwortliche für den Konstruktiven Ingenieurbau, Frau A. H., die in dieser Funktion zuständig für den Neubau der „Dresdner Bahn“ zum BER ist, erklärt: „Die ‚Dresdner Bahn‘ wird deutlich erst nach 2026 fertiggestellt sein“!

Frage 1:

Welche Konsequenzen für den Ausfall von Kapazitäten erwartet der Senat für den Modalsplit, wenn die "Dresdner Bahn" als Hauptstrecke vom Hauptbahnhof zum BER "deutlich erst nach 2026 fertiggestellt sein" wird?

Antwort zu 1:

Eine womöglich verspätete Inbetriebnahme ist dem Senat nicht bekannt. Die Deutsche Bahn teilt dazu mit: „Die 16 km lange Strecke von Berlin Südkreuz nach Blankenfelde (Dresdner Bahn) wird, wie mit dem Berliner Senat abgestimmt, bis Ende 2025 in Betrieb genommen.“

Frage 2:

Mit welchem Ausfall der Personenbeförderung pro Tag rechnet der Senat, wenn zur behaupteten Inbetriebnahme des BER im Oktober 2020 nur eine beschränkte Personenbeförderung bis zur Inbetriebnahme des Neubaus der "Dresdner Bahn“ von und zum BER möglich ist?

Antwort zu 2:

Die Fragestellung erweckt den Eindruck, dass das derzeitige Anbindungskonzept zum Eröffnungszeitpunkt des Flughafens BER unter der Prämisse der bereits erfolgten Fertigstellung der Fernbahngleise der Dresdner Bahn geplant worden sei. Dies ist nicht der Fall. Das geplante Anbindungskonzept berücksichtigt den von der DB AG o.g. Fertigstellungstermin im Jahr 2025. Insofern ergeben sich keine Minderkapazitäten in der Personenbeförderung gegenüber der geplanten Schienenanbindung des Flughafens.

Frage 3:

Wie groß (nach konkreten Zahlen) ist die Transportkapazität/Tag ohne Ausbau der Dresdner Bahn bis nach 2026 und wie groß ist die Kapazität/Tag nach Ausbau der „Dresdner Bahn“?

Antwort zu 3:

Die Kapazität ist abhängig von den eingesetzten Zuglängen. Nach derzeitigem Planungsstand wird die Beförderungskapazität vor Eröffnung der Dresdner Bahn ca. 215.000 Plätze und nach Eröffnung der Dresdner Bahn ca. 225.000 Plätze je Normbetriebstag betragen.

Die geringe Abweichung begründet sich durch die geplante Inbetriebnahme einer zusätzlichen RE-Linie, welche Cottbus und die Lausitz an den Berliner Hauptbahnhof mit einem geplanten Zwischenhalt am Flughafen BER anbinden soll und nicht aufgrund von Minderkapazitäten bei der Anbindung Berlins.

Frage 4:

Welche Pläne zur Kompensation des Ausfalls der Personenbeförderungskapazitäten gibt es ab 2020 bis "deutlich nach 2026"?

Antwort zu 4:

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

Frage 5:

Hat der Senat oder die FBB inzwischen konkretere Informationen darüber, in welchem Jahr die verspätete „Dresdner Bahn“ nun voraussichtlich fertiggestellt sein wird?

Antwort zu 5:

Von einer verspäteten Inbetriebnahme hat der Senat keine Kenntnis.

Berlin, den 07.10.2019

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz