

Berliner BBI-Planungen

Mangelhafte ÖPNV-Anbindung des Großflughafens / Individual-Verkehr wieder einmal bevorzugt

BERLIN – 2.8.2008 (khd). Berlins Flughafen in Schönefeld liegt zwar im Südosten der Stadt gleich hinter der Stadtgrenze in Brandenburg. Er ist dennoch nicht aus allen Ortsteilen der Stadt gleich gut mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln (ÖPNV) erreichbar.

Eigentlich sollte sich das mit dem Ausbau zum Großflughafen „Berlin Brandenburg International“ (BBI) ändern. So war ein Anschluß an die U-Bahn (U 7, Spandau – Rudow), eine S-Bahn bis unter das Hauptterminal und ein flotter Airport-Express über die Dresdner Bahn zum Hauptbahn-

hof vorgesehen. Wenn Ende 2011 der BBI öffnet, wird davon aber voraussichtlich wenig realisiert sein.

„Hätten sich diese 3 B (Bahn, Berlin & Bund) schon vor 2000 auf einen Tunnel geeinigt, dann wäre die Dresdner Bahn heute längst fertig . . .“

Das ist 2008 von Lichtenrader Bürgern zu hören, die wissen, daß dann auch alles viel billiger geworden wäre.

So wird es keinen direkten Anschluß an die U-Bahn geben, da diesen das Land Berlin selbst bezahlen müßte. Die vorgesehene S-Bahn wird zwar bis zum BBI fahren. Aber diese Linie wird wohl über Ostkreuz, wo noch bis 2016 gebaut werden soll, zur Stadtbahn geführt werden. Eine wei-

tere Linie zum Südring ist offensichtlich nicht vorgesehen. Und das Herzstück der Anbindung – der Airport-Shuttle – wird selten und dann noch einen Umweg über die Anhalter Bahn fahren müssen. Durch den jahrelangen Streit zwischen dem Berliner Senat und der Deutschen Bahn bzw. dem Bund wg. des Baus eines Tunnels in Lichtenrade, wird die Revitalisierung der Berliner Bahnstrecke der Dresdner Bahn frühestens 2015 erfolgt sein – fast 4 Jahre *nach* der BBI-Eröffnung.

Aber fast 4 Jahre *vor* der BBI-Eröffnung ist im Mai 2008 die Autobahn-Anbindung über die A 113 in Betrieb



▲ Der BBI-Großflughafen erhält unter dem Hauptterminal einen Tunnel-Bahnhof mit Gleisanschlüssen zur Görlitzer Bahn (Osten) und dem Berliner Eisenbahn-Außenring (AR) im Norden. Die S-Bahn wird vom alten Bhf. Schönefeld kommend von Westen in den BBI-Bahnhof eingefädelt, wo sie endet. Der Ostan-schluß des BBI-Bahnhofs dient vor allem zur Durchbindung von Fernzügen (ICE). Allerdings ist dessen Planfeststellung auch noch nicht erfolgt.

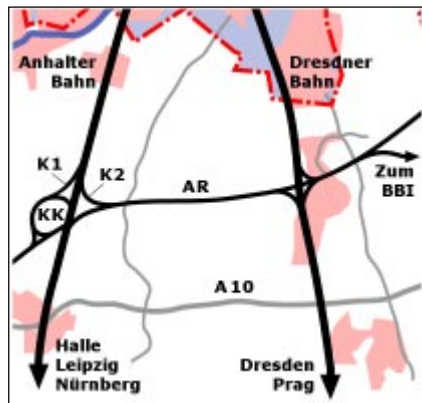
[Chronologie des BBI] (Grafik: 31.7.2008 – khd-research)

gegangen. Die flotte Anreise per Auto zum BBI ist also bereits gesichert. Es sei denn bis 2011 steigt der Benzinpreis auf über 2 Euro pro Liter, so daß nicht mehr so viele Berliner sich ein Auto leisten können und dann auf den ÖPNV angewiesen sind.

Weitere Verspätungen drohen

BERLIN – 2.8.2008 (khd). Der *Tagespiegel* berichtet heute, daß sich der schnelle Schienenanschluß des künftigen Flughafens BBI weiter verzögern kann. Ein Teil der Pläne zum Lärmschutz der Anwohner für den Ausbau der Dresdner Bahn durch Lichtenrade muß neu ausgelegt werden. Für das Planfeststellungsverfahren, das sich bereits um mehrere Jahre verspätet hat, könnte das weitere Zeit kosten.

Bahnintern rechnet man bisher damit, daß der Airport-Express auf der Dresdner Bahn nicht vor 2015 fahren kann, während der BBI-Flughafen Ende 2011 eröffnet werden soll, heißt es. Noch hoffe die Bahn aber, auch ohne die Dresdner Bahn zur Eröffnung des BBI alle 30 Minuten einen Airport-Express vom Hauptbahnhof über die Anhalter Bahn durch Lichtenfelde zum BBI zu



▲ Bis die Dresdner Bahn auf Berliner Gebiet gebaut ist, soll der Airport-Shuttle vom BBI über den Außenring (AR), die lange Kramer-Kurve (KK) und die Verbindungskurve (K1) zur Anhalter Bahn fahren. (Grafik: 1.8.2008 – khd-research)

schicken. Mehr Züge könnten über diese Strecke nicht zum Flughafen fahren, weil auf deren Gleisen auch Fern- und Regionalzüge unterwegs sind. Über die Dresdner Bahn solle der Airport-Express später alle 15 Minuten in 20 Minuten zum Hauptbahnhof fahren.

Am Knoten Genshagener Heide wird es eng

An der Kreuzung des Berliner Eisenbahn-Außenrings (AR) mit der Anhalter Bahn (AB) nördlich von Ludwigsfelde existiert derzeit ein Flaschenhals. Das Verbindungsgleis zwischen den beiden Strecken ist nur eingleisig – muß also in beiden Richtungen befahren werden, was die Leistungsfähigkeit der Verbindung sehr stark einschränkt. Dieser Bahnknoten „Genshagener Heide“ wurde im Zuge der Revitalisierung der Anhalter Bahn nur minimal ausgebaut, um Kosten zu sparen.



▲ Anhalter Bahn vor der Kreuzung des Außenrings. K1 = Neue Verbindungskurve zum Außenring. B = Richtung Berlin. Ein vom BBI kommender Shuttle blockiert für kurze Zeit den Fahrweg in Richtung Leipzig, was man sich nicht 4-mal pro Stunde leisten kann. (Foto: 2006 – khd)

An dem Bahnknoten existierte bereits seit 1958 die Kramer-Kurve (KK) – auch „Schweineohr“ oder „Lange Kurve“ genannt, über die von Osten über den Außenring von Berlin kommende Züge auf die Anhalter Bahn in Richtung Halle/Leipzig (und umgekehrt) geführt wurden. Da aber die Deutsche Bahn diese Züge mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs über den neuen Nord-Süd-Tunnel führen wollte, mußte für Züge in Richtung Dresden/Prag eine Verbindungslösung am Außenring gefunden werden. Der direkte Weg über die Dresdner Bahn war ja wegen der jahrelangen Verzögerung des Aufbaus auf Berliner Stadtgebiet nicht möglich.

Man entschied sich daher für eine neue Verbindungskurve (K1) von der von Berlin kommenden Anhalter Bahn zur vorhandenen Kramer-Kurve (KK). Und um auch die Gegenrichtung über diesen Weg bedienen zu können, erhielt die Anhalter Bahn vor dieser Kurve K1 eine Weichen-Verbindung zwischen den beiden Richtungsgleisen. Unklar ist derzeit, warum für die Gegenrichtung eine moderne Verbindungskurve K2 nicht eingerichtet wurde (störte hier der Ausbau der B 101?). Dann könnten hier für eine Übergangszeit durchaus mehr Shuttle-Züge zum Flughafen BBI verkehren. Angeblich wollte der Bund das nicht bezahlen.

Mehr zu diesem Thema:

- [01] [23.10.2004: Sonnenaufgang überm BBI?] (khd-Page)
- [02] [29.12.2005: Der BBI-Prozess – Dokumentationen] (khd-research)
- [03] [01.01.2006: Chronologie des BBI] (khd-research)
- [04] [07.04.2006: Der Bau des BBI – Dokumentationen] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/BBI_Der_Bau_01.html
- [05] [01.06.2008: Die Fernbahn-Anbindung des BBI] (khd-research)
URL: http://www.khd-research.net/Bln/Ex/BBI_Der_Bau_04.html#BBI_Fernbahn
- [06] [30.07.2008: Nach Schönefeld? Bitte warten!] (BERLINER ZEITUNG)
- [07] [09.08.2008: Senat will neue S-Bahn-Strecke zum Hauptbahnhof bauen] (DER TAGESSPIEGEL)
- [08] [12.08.2008: Dresdner Bahn: Initiative fordert Tunnel vom Bund] (DIE WELT)
- [09] [13.08.2008: Linke kritisiert Pläne für Schönefeld] (MÄRKISCHE ALLGEMEINE)

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 575 der Ausgabe der »khd-Page« vom 3. August 2008 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News17.html#3>.