

■ BBI-Anbindung:

Autobahn bereits fertig, Schienennetz mit Lücken und Engpässen

aus SIGNAL 02/2008 (Mai 2008), Seite 4 (Artikel-Nr: 10000062)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Jetzt ist es offiziell, dass bis zur BBI-Eröffnung 2011 die Dresdener Bahn noch nicht wieder befahren werden kann. Doch wie kommt man dann zum Flughafen?

Seit einigen Monaten wird nun auch offiziell eingestanden, dass bis zur im Jahr 2011 geplanten Eröffnung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) die Dresdener Bahn noch nicht wieder befahren werden kann (siehe SIGNAL 1/2008). Damit muss auch das Projekt eines eigenwirtschaftlich im 15-Minuten-Takt verkehrenden Flughafenexpresses zwischen BBI und Berlin Hbf zumindest zurückgestellt werden.

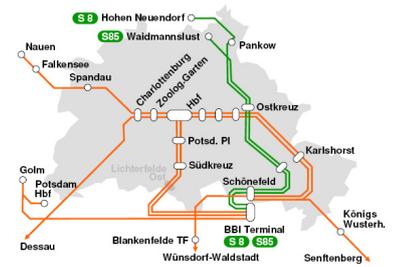
Auch wenn die BBI-Fertigstellung sich voraussichtlich um ein oder zwei Jahre verschieben wird, ändert das nichts an den Problemen, den neuen Flughafen in das Bahnnetz einzubinden. Zum einen wird die Dresdener Bahn auch 2012 oder 2013 noch nicht befahrbar sein. Zum anderen wird die Ostanbindung an die Görlitzer Bahn ebenfalls noch nicht zur Verfügung stehen. Lediglich die S-Bahn wird den Tunnelbahnhof BBI Terminal zuverlässig anfahren können, allerdings durch die Fehlplanung einer Westeinbindung mit einer unnötig langen Anfahrt. Außerdem wird die S-Bahn durch die Bauarbeiten am Ostkreuz noch nicht auf die Stadtbahn geführt werden können.

Deshalb hat eine Expertengruppe, der u. a. Vertreter der DB und der Länder Berlin und Brandenburg angehörten, zahlreiche Varianten untersucht, wie zur BBI-Eröffnung zusätzlich zur S-Bahn auch noch ein Flughafenexpress und weitere Regionalzüge BBI Terminal erreichen können.

Experten finden keine attraktive Variante

Das Ergebnis ist ernüchternd: Relativ zuverlässig wird nur die RB 22 von Potsdam Hbf zum BBI fahren können. Die im Stundentakt geplanten Züge sollen dann aber, anders als heute, von Potsdam Hbf nach Golm fahren und von dort ohne Halt bis zum Flughafen. Von Berlin Hbf über die Anhalter Bahn soll ein zum VBBTarif verkehrender Flughafenexpress halbstündlich den BBI erreichen. Dieses Angebot wird aber durch die nur eingleisige Verbindung zwischen Anhalter Bahn und Berliner Außenring (BAR) und durch den zunehmenden Güterverkehr auf dem BAR störanfällig sein.

Außerdem soll das heutige Angebot mit RB 14 und RE 7 halbstündlich von der Stadtbahn nach Schönefeld zunächst beibehalten werden. Da diese Züge aber nur zum alten Flughafenbahnhof verkehren können, müssen die Fahrgäste in Schönefeld auf die im 10-Minuten-Takt zum BBI Terminal verkehrende S-Bahn umsteigen. Ein weiterer Schwachpunkt dieses Angebots ist, dass RB 14 und RE 7 durch die Bauarbeiten am Ostkreuz zumindest an zahlreichen Wochenenden nur eingeschränkt oder gar nicht verkehren können.



So wird wohl die BBI-Anbindung zur Eröffnung des Flughafens aussehen: Die Hauptlast trägt die S-Bahn im 10-Minutentakt. Außerdem verkehrt halbstündlich ein Flughafenexpress Berlin Hbf-BBI über Südkreuz und Anhalter Bahn. Über die Stadtbahn fahren RE/RB, aber nur bis Schönefeld alt - mit Anschluss an die S-Bahn. (Grafik: Holger Mertens)

Zunächst nur S-Bahn zuverlässig

Somit wird die S-Bahn in den ersten Jahren nach Eröffnung des neuen Flughafens trotz der viel zu langen Fahrstrecke und langen Fahrzeit zwischen Innenstadt und BBI dennoch das wichtigste, weil zuverlässigste Verkehrsmittel sein. Wegen des jahrelangen Fehlens der Verbindungskurve am Ostkreuz zur Stadtbahn kann die S-Bahn aber nur auf den Südring oder den Ostring geführt werden. Zur besseren Verständlichkeit des Angebots gerade für die zahlreichen Gelegenheitsfahrgäste sollten beide sich zum 10-Minuten-Takt überlagernden Zuggruppen nicht auf Südring und Ostring aufgeteilt werden, sondern als Ersatz für S 8 und S 85 über den Ostring in den Berliner Norden geführt werden.

Viel Geld - geringer Nutzen

Für über eine halbe Milliarde Euro erhält der Flughafen eine neue Schienenanbindung mit Tunnelbahnhof unter dem Terminal. Doch durch Verzögerungen und Engpässe im Berliner Schienennetz stehen zur BBI-Eröffnung noch keine leistungsfähigen Zufahrtsstrecken zur Verfügung. Solange die Dresdener Bahn nicht befahrbar ist, gibt es keinen attraktiven Bahnverkehr zwischen der Berliner Innenstadt und BBI. Aber die Autobahnanbindung wird bereits Ende Mai 2008 eröffnet. Dieses grobe Missverhältnis zwischen Straßen- und Schienenanbindung ist ein verkehrspolitischer Skandal.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000062>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten