

Brandenburg

Auf kurzem Weg zum neuen Flughafen

aus SIGNAL 01/2010 (März 2010), Seite 38-39 (Artikel-Nr: 10000829)
Deutscher Bahnkunden

Alternativkonzept für BBI-Schiienenanbindung

Die Schienenanbindung des künftigen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) kostet die Steuerzahler mindestens 640 Millionen Euro. Trotz dieser hohen Investitionskosten und immenser jährlicher Betriebskosten wird sich der ÖPNV-Anteil sogar von heute 46 Prozent beim Flughafen Schönefeld auf nur noch 30 Prozent verschlechtern.

Auch der geplante stündliche Regionalverkehr aus einigen Regionen Brandenburgs wird nicht mehr Fahrgäste vom Auto auf die Schiene locken. Durch die feststehenden Abfertigungstermine beim Einchecken und mögliche Zugverspätungen werden die Fluggäste diese politisch vorbestimmten Linien kaum nutzen, da unter Umständen ein Zug um eine Stunde früher genommen werden muss. Im Planfeststellungsverfahren für die Schienenanbindung Ost zum Flughafen BBI haben mehrere Einwander grundsätzliche Variantenuntersuchungen der Trassenführung gefordert und alternative Varianten vorgeschlagen.

In den Erwidierungen an diese Einwander hat der Vorhabenträger DB Netz AG darauf geantwortet und eine der Varianten mit seinen eigenen Vorgaben untersucht. Jedoch hat die unterschiedliche Einschätzung der Verkehrsbeziehungen und Verkehrsprognosen den Vorhabenträger noch nicht zur Korrektur bewegt.

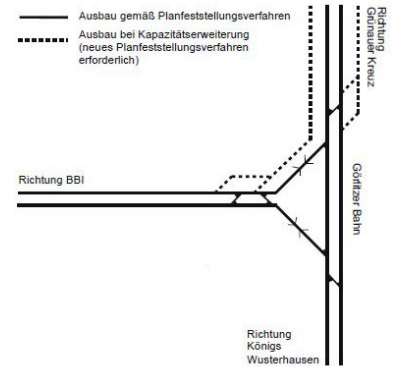
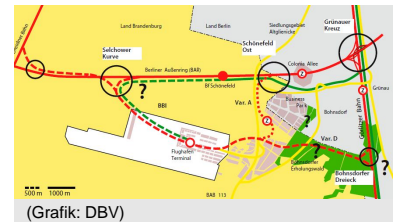
Nachdem die Arbeitsgruppe Schienenanbindung BBI (AG BBI) offiziell gebeten wurde, eine Variantenpräzisierung der Einwendungen an das Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben, wurde ein Abschlussbericht erstellt, in dem die Vorzugsvariante präzisiert und ein effizientes Linienkonzept für den Zeitraum 2011 bis 2020 erläutert wird. Weiterhin ist ein Lösungsvorschlag auf der Grundlage der Leitbildorientierung im Stadtentwicklungskonzept StEK 2020 der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung enthalten. Die AG BBI konnte in ihrem Abschlussbericht nachweisen, dass eine kostengünstigere und umweltgerechtere Lösungsvariante als die des Vorhabenträgers realisierbar ist.

Der Abschlussbericht vom Dezember 2009, verfügbar unter www.bahnkunden.de, wurde einer breiten Fachöffentlichkeit zur Stellungnahme übergeben. Aus den Reaktionen der Presse lässt sich entnehmen, dass die Entscheidungsfindung nicht ohne Einbeziehung der Vorschläge aus dem Abschlussbericht der AG BBI erfolgen darf.

Den kompletten Abschlussbericht zum Konzept gibts im Internet zum Herunterladen: www.bahnkunden.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online: http://signalarchiv.de/Meldungen/10000829.

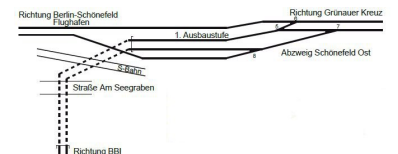
© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



Dieser Gleisplan zeigt die mangelhafte Kapazität der BBI-Ostansbindung an die Grödlitzer Bahn. Am so genannten Bohnsdorfer Dreieck mit eingleisigen Verbindungskurven im Gegenverkehr sinkt die Kapazität auf 60 Prozent. (Grafik: DBV)

Table with 6 columns: Kriterium, Var. D durch den Wald, Var. A 0 DB-Netz Overlay, Var. A 1 eingleisige Tieflege, Var. A 2 zweigleisige Tieflege, Var. A 1/2 1- und 2-gleisige Abschnitte. Rows include Kapazität für BBI Anbindung, Verkehrsbaukosten (Mio), and various cost and percentage metrics.

Die Tabelle der Verkehrsbaukosten zeigt, dass die DBV-Variante A1 nur 52 Prozent der DBNetz-Variante durch den Bohnsdorfer Wald kostet. (Tabelle: DBV)



Diese Skizze zeigt die niveaufreie Einbindung der DBV-Alternative im Tunnel mit 100 Prozent Kapazität und ohne ständige Inanspruchnahme von Grundstücken. (Grafik: DBV)

Schneller und billiger mit dem Zug zum Flughafen?

Bahnkunden-Verband schlägt neue Trasse für den Ost-Anschluss vor. Schienen sollen entlang der Autobahn und nicht im Wald gelegt werden.

Article snippet titled 'Schneller und billiger mit dem Zug zum Flughafen?' discussing rail alternatives to the airport, including a map and text about the BBI opening and costs.

(Tagesspiegel, 22. Dezember 2009)