

Brandenburg

Auf kurzem Weg zum neuen Flughafen

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

Alternativkonzept für BBI-Schieneanbindung

Die Schieneanbindung 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 Schieneanbindung Ost zum Flughafen BBI haben mehrere Einwander grundsätzliche Variantenuntersuchungen der Trassenführung gefordert und alternative Varianten vorgeschlagen.

In den Erwidernungen 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.

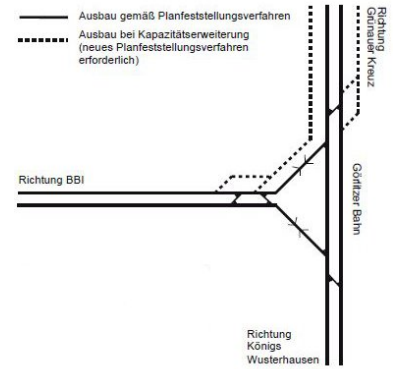
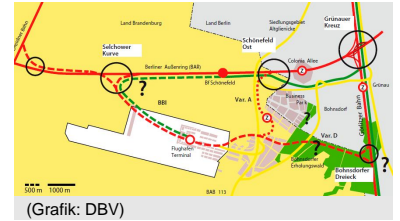
Nachdem die Arbeitsgruppe Schieneanbindung BBI (AG BBI) offiziell gebeten wurde, eine Variantenpräzisierung der Einwendungen an das Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben, wurde ein Abschlussbericht erstellt, in dem die Vorzugsvariante präzisiert und ein effizientes Linienkonzept für den Zeitraum 2011 bis 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>.

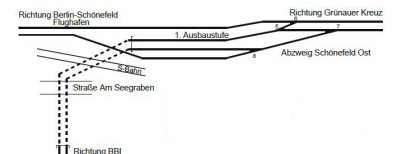
© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten



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

Kriterium	Var. D durch den Wald	Var. A 0 DB-Netz Overlay	Var. A 1 eingleisige Tiefzlage	Var. A 2 zweigleisige Tiefzlage	Var. A 1/2 1- und 2-gleisige Abschnitte
Kapazität für BBI Anbindung	60%	100%	100%	100%	100%
Strecken eingleisig Nord	1,00		2,50		1,65
Gerade zweigleisig	3,40		1,50		2,35
Streckenlänge gesamt	5,40		4,00	4,00	4,00
Gleislänge eingleisig	2,00		2,50		1,65
- zweigleisig	6,80		3,00		4,70
- gesamt	8,80	8,50	5,50	8,00	6,35
Verkehrsbaukosten (Mio)			23,90	37,56	29,14
Gleisbau und Ausrüstung			2,27	19,69	7,81
Baukosten	60 ¹⁾	80 ¹⁾	31,17 ¹⁾	46,25 ¹⁾	38,05 ¹⁾
Baukosten [%]	100%	133%	52%	77%	63%
Grundstücks-Inanspruchnahme	groß	sehr groß	gering	gering	gering
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	sehr groß	groß	sehr gering	sehr gering	sehr gering
Kosten insgesamt	groß	sehr groß	sehr gering	gering	gering

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.

VOM KLAR KOMMITT

Schönefeld - Viel Geld für eine schlechte Bahnstation? In der Berliner Bundestagswahl hat sich der Bundestag für die Variante A1 entschieden. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet.

Zur BBI-Eröffnung wird es trotz 640-Millionen-Euro-Investition kaum Bahnverkehr geben

Der Flughafen BBI wird im März 2011 eröffnet. Die Bahnkunden-Verband schlägt eine neue Trasse für den Ost-Anschluss vor. Die neue Trasse ist die Variante A1. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet.

Bahnverbindungen an den Flughafen

Der Flughafen BBI wird im März 2011 eröffnet. Die Bahnkunden-Verband schlägt eine neue Trasse für den Ost-Anschluss vor. Die neue Trasse ist die Variante A1. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet.

Zur BBI-Eröffnung wird es trotz 640-Millionen-Euro-Investition kaum Bahnverkehr geben

Der Flughafen BBI wird im März 2011 eröffnet. Die Bahnkunden-Verband schlägt eine neue Trasse für den Ost-Anschluss vor. Die neue Trasse ist die Variante A1. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet. Die Variante A1 ist die Variante, die den Flughafen Schönefeld am besten an den Flughafen BBI anbindet.

(Tagesspiegel, 22. Dezember 2009)