



URL: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/Schoenefeld-BBI-Laufbaender;art270,2595452>

Großflughafen BBI

Terminal der langen Wege

Der neue Großflughafen BBI in Schönefeld wird kein Prunkbau - so viel steht fest. Doch noch immer ist unklar, ob es im Abfertigungsgebäude zum Beispiel Laufbänder geben wird. Denn die Flughafengesellschaft fährt einen rigiden Sparkurs.



Rolltreppen sind geplant, doch ansonsten soll im BBI Laufen angesagt sein. - Simulation: FBS
Von Klaus Kurpijuweit
18.8.2008 0:00 Uhr

Der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) hat es mehrfach verkündet: Für den neuen BBI-Flughafen in Schönefeld soll kein Palast entstehen. Und das Versprechen kann immer noch eingehalten werden. So ist nach Angaben der Flughafengesellschaft noch nicht entschieden, ob es in dem neuen Abfertigungsgebäude, das zu den modernsten der Welt zählen soll, Laufbänder in den langen Gängen geben wird. Passagiere müssen immerhin bis zu 700 Meter zurücklegen, um die abgelegensten Übergänge zu den Flugzeugen zu erreichen.

Der Bau des Terminals hat offiziell am 11. Juli begonnen. Die Planungsdetails seien aber noch nicht alle festgelegt, sagte Flughafensprecher Eberhard Elie. Dazu gehöre auch die Frage, ob es Laufbänder im dem U-förmigen Gebäude geben wird. Wirtschaftlich seien solche Anlagen erst ab etwa 600 Metern. Derzeit werde mit der Bauaufsicht geklärt, wie Fluchtwege bei einem Laufband angelegt werden müssten.

Die Flughafengesellschaft fährt beim BBI-Ausbau einen rigiden Sparkurs, um den jetzt vorgegebenen Kostenrahmen von 2,2 Milliarden Euro einhalten zu können. Planungsänderungen hatten zuvor bereits Mehrkosten in Höhe von rund 160 Millionen Euro verursacht.

Nachträglich hatten die Planer das Abfertigungsgebäude in zwei Schritten erweitert und dabei auch auf Wünsche von Fluggesellschaften reagiert. So gibt es nun auch einen besonderen Trakt für die Billigfluglinien, die ihre Passagiere zu Fuß zu den Flugzeugen gehen lassen wollen.

Auch bei den Start- und Landebahnen haben die Planer auf Rat von außen gehört. Ursprünglich hatten sie vorgesehen, dass gelandete Flugzeuge die Bahnen erst nach zwei Kilometern verlassen können. Nachdem die Flugsicherung darauf hingewiesen hatte, dass moderne Maschinen der mittleren Klasse, die vorwiegend auf BBI starten und landen werden, bereits nach rund 1,4 Kilometern zum Stillstand kommen, haben die Planer die sogenannten Abrollwege versetzt. Nun können Maschinen die Landebahn schneller verlassen, was die Kapazität steigern wird.

Nicht erfüllen will die Flughafengesellschaft dagegen den Wunsch der Lufthansa und anderer Gesellschaften, bereits jetzt eine der für später geplante Erweiterung der Anlagen vorzubereiten. Lufthansa setzt sich, wie berichtet, dafür ein, sofort einen Tunnel unter dem Rollfeld im Rohbau zu erstellen, der später das Hauptgebäude mit einem Erweiterungsbau verbinden soll. Lufthansa befürchtet, dass bei einem Tunnelbau unter Betrieb der Verkehr auf dem Rollfeld erheblich

beeinträchtigt werden würde. Die Flughafengesellschaft will aber für einen Bau „auf Vorrat“ jetzt kein Geld ausgeben und erst „bei Bedarf“ bauen.

Eine Sparversion gibt es auch im unterirdischen Bahnhof, der mit den Zubringerstrecken im Westen und Osten trotzdem 636 Millionen Euro kosten soll. Fahrtreppen, die nach unten rollen, wird es in der Station nicht geben. Förderwürdig seien nur Treppen, die nach oben rollen, sagte ein Bahnsprecher. Immerhin gibt es neben den festen Treppen aber auch noch Aufzüge, die wenigstens nach oben und unten fahren.

Und im Terminal werden neben den Aufzügen zwei Treppenblöcke die Etagen verbinden. Die Fahrtreppen dort könnten nach Bedarf geschaltet werden, aufwärts und abwärts parallel oder bei einem großen Andrang auch nur aufwärts, sagte der Sprecher.

(Erschienen im gedruckten Tagesspiegel vom 18.08.2008)



Sie interessieren sich für dieses Thema und wollen keinen Artikel im Tagesspiegel dazu verpassen? » Dann klicken Sie hier.