

LANGE WEGE FÜR PASSAGIERE

Der Bahn-Anschluss zum BBI kommt zu spät

Dienstag, 29. Juli 2008 20:58 - Von Katrin Schoelkopf

Wer künftig nicht mit dem eigenen Auto zum neuen Großflughafen anreist, hat ein Problem. Weder der geplante Airport-Shuttle zwischen BBI und Hauptbahnhof, noch die Schienenanbindung Richtung Osten werden rechtzeitig fertig.



So soll Foto: EVS Digitale Medien GmbH/Berliner Flughäfen der Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) einmal aussehen: 3D-Simulation der maximalen Ausbaustufe für bis zu 40 Millionen Passagiere.

"BBI gut und schnell erreichbar", so hatte Brandenburgs Infrastrukturminister Reinhold Dellmann (SPD) am Dienstag seine Pressekonferenz überschrieben. Was der Minister dann aber zur Bahnverbindung zum neuen Hauptstadtflughafens BBI in Schönefeld mitteilte, war de facto und gemessen an der Planung alles andere als gut.

KARTE: Bestehende und geplante Verbindungen von der Innenstadt zum BBI

Dass der Ausbau der Dresdner Bahn für den geplanten Airport-Shuttle zwischen BBI und Hauptbahnhof (15-Minuten-Takt, Fahrzeit von 20 Minuten) nicht rechtzeitig zum BBI-Start 2011 fertig wird, war bereits Ende 2007 offiziell bestätigt worden. Am Dienstag nun wartete Dellmann mit einer neuen Hiobsbotschaft auf – allerdings ohne sie als solche zu bewerten: Auch die Schienenanbindung des BBI in Richtung Osten, die sogenannte Ostanbindung, verzögert sich.

STATION WIRD ZUM KOPFBAHNHOF

Das heißt: Der mehrere hundert Millionen Euro teure unterirdische Flughafenbahnhof wird zunächst zum Kopfbahnhof. Züge werden ihn nicht wie geplant von West nach Ost und umgekehrt passieren können. Der Planfeststellungsbeschluss werde erst 2009 vorliegen und dann voraussichtlich beklagt werden, begründete Dellmann die Verzögerung. Wann mit der Fertigstellung von Ostanbindung und Dresdner Bahn zu rechnen sei, wollte Dellmann nicht sagen. Zeitangaben seien nicht seriös, weil man nicht wisse, wann die Gerichte entscheiden.

MEHR ZUM THEMA

MORGENPOST ONLINE

Ziemlich dreist

Bund verzögert

Finanzierung für den
BBI

Brandenburger

Landkreise torpedieren

BBI-Werbetour

"Planfeststellungsverfahren dauern eben wegen der Bürgerbeteiligung lange", sagte der Minister lediglich zur Verzögerung der geplanten BBI-Anbindung. Stattdessen betonte Dellmann, wie gut im Vergleich zum Münchner Flughafen der BBI ab 2011 erreichbar sei. Er verwies dabei auf die bestehenden Verbindungen vom Bahnhof Schönefeld zum Hauptbahnhof über den Regionalexpress RE7, die Regionalbahn RB14 sowie die S-Bahn-Anbindung über die S9 im Zehn-Minuten-Takt.

Überdies würden als Alternative zur noch fehlenden Dresdner Bahn zwei Züge pro Stunde (30-Minuten-Takt, 29 Minuten Fahrzeit) vom Hauptbahnhof zum Flughafenbahnhof über die Anhalter Bahn angeboten. Dieser Flughafenexpress werde ab Herbst ausgeschrieben. Sollte durch die Streichung von Fernzügen Kapazitäten auf der Anhalter Bahn frei werden, könnte auch der 20-Minuten-Takt realisiert werden. „Außerdem ist der BBI mit den neuen A113 über die Straße hervorragend angebunden“, so Dellmann. Sein Fazit: „Hier gibt es nichts schlecht zu reden.“

Dafür hagelte es am Dienstag massiv Kritik, nicht nur von der Flughafengesellschaft und den Airlines, sondern auch von der CDU, den Grünen und der Vereinigung der Unternehmensverbände in Berlin und Brandenburg (UVB). Mindestens drei Verbindungen pro Stunde mit dem Flughafen-Express vom BBI in die Berliner Innenstadt wurden unisono gefordert.

UVB- Hauptgeschäftsführer Christian Amsinck sagte: „Bei Inbetriebnahme des BBI müssen wir mit rund 25 Millionen Passagieren pro Jahr rechnen.“ Um diesen Zustrom zu bewältigen, würden mindestens drei Züge pro Stunde benötigt. Auch die brandenburgische CDU-Landtagsfraktion betonte, ein 20-Minuten-Takt sei dringend notwendig.

"Für die Akzeptanz des BBI ist eine vernünftige Bahnanbindung unerlässlich. Die jetzt geplante 30-Minuten-Taktung ist angesichts des Markteintrittes eines neuen Flughafens im internationalen Vergleich absolut unzureichend und wettbewerbsschädigend“, so der CDU-Abgeordnete und Verkehrspolitiker Wilfried Schrey. Die Fahrt zwischen Berlin und dem BBI sei kein „Ausflug ins Brandenburger Idyll“, sondern die Anbindung der deutschen Hauptstadt an den internationalen Luftverkehr, hieß es von Seiten des Bundesverbandes der deutschen Fluggesellschaften.

Auch die Flughafengesellschaft fordert nach wie vor einen 20-Minuten-Takt. Alles andere sei unzureichend, so Flughafensprecher Ralf Kunkel. Auch sei es völlig unakzeptabel, dass Passagiere, die mit der RE 7 und RB14 sowie aus Potsdam mit der RB 22 kämen am derzeitige Schönefelder Bahnhof umsteigen müssten, um zum Terminal zu kommen.