

BAHNANBINDUNG

Bau des Airport-Express steht in den Sternen

Donnerstag, 14. Mai 2009 17:48 - Von Markus Falkner

Im Jahr 2011 soll der neue Großflughafen Berlin Brandenburg International BBI in Schönefeld eröffnen. Knapp die Hälfte der Fluggäste soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum Airport kommen. Doch bei einer schnellen Bahnanbindung liegt man deutlich hinter dem Zeitplan zurück. Die Grünen sprechen von Fehlplanungen.



2011 soll der Airport BBI in Schönefeld eröffnen. Die Schienenanbindung zum unterirdischen Terminal-Bahnhof liegt hinter dem Zeitplan zurück *Foto: EVS Digitale Medien GmbH/Berliner Flughäfen*

„Trauerspiel“, „provinziell“ und „unter aller Kanone“. Wenn Grünen-Verkehrsexpertin Claudia Hämmerling, wie am Donnerstag im Abgeordnetenhaus, über die Schienenanbindung des künftigen Großflughafens BBI spricht, fallen harte Worte. Sie wirft dem Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (SPD) und Stadtentwicklungssenatorin Ingeborg Junge-Reyer (SPD) schwere Versäumnisse und Fehlplanungen vor. Auch durch ihre Schuld, so Hämmerling, sei immer noch unklar, wann die schnelle Bahnanbindung zwischen Innenstadt und BBI über die Dresdner Bahn (Airport-Express) realisiert wird. Und das ist nicht der einzige Kritikpunkt.

Bei der Planung der Ostanbindung setze man zudem auf eine Trassenführung, die wegen des Verlaufs durch das Erholungsgebiet Bohnsdorfer Wald voraussichtlich Klagen nach sich ziehe. Die S-Bahn-Anbindung führe durch eine acht Kilometer längere Schleife zu unnötig längeren Fahrzeiten. Zudem müssten Züge wegen des Umbaus am Ostkreuz

umgeleitet werden.

Hämmerlings Urteil: Während die Autobahnanbindung für den Großflughafen bereits frühzeitig fertiggestellt ist, würden die für das Bahnkonzept des BBI geplanten Investitionen von 636 Millionen Euro buchstäblich „im märkischen Sand“ versenkt.

Immerhin soll knapp die Hälfte der Fluggäste (Kapazität: insgesamt 25 Millionen Passagiere pro Jahr) mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum BBI kommen. Ein unterirdischer Bahnhof wird mit sechs Gleisen für S-Bahn sowie Regional- und Fernverkehr ausgestattet. Der geplante Airport-Shuttle, der den BBI innerhalb von 20 Minuten über die Dresdner Bahn mit dem Hauptbahnhof verbinden soll, wird aber nicht rechtzeitig den Betrieb aufnehmen. Als Ersatz wird ein Airport-Shuttle über die Anhalter Bahn zum Hauptbahnhof und Potsdamer Platz eingerichtet, allerdings nur im 30-Minuten-Takt.

PLANUNGEN MÜSSEN ÜBERARBEITET WERDEN

Tatsächlich muss die Senatsverwaltung einräumen, dass der Bau der Dresdner Bahn nach wie vor in den Sternen steht. Grund ist nach Auskunft der Deutschen Bahn die „aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zum Thema Schutz vor Schall“. Die Planungen, die ursprünglich bereits 2008 abgeschlossen sein sollten, müssten derzeit noch überarbeitet werden, zusätzliche Untersuchungen seien dazu nötig. Fazit der Bahn: Es sind „keine konkreten Aussagen darüber möglich, wann der Planfeststellungsbeschluss ergeht“.

Ohne Planungsrecht, kann nicht gebaut werden an der Strecke, über die ein Großteil der Passagiere zum BBI kommen soll. Statt der schnellen Zug-Verbindung in 13 Minuten vom Bahnhof Südkreuz zum Großflughafen müssen Fluggäste demnach noch lange nach der geplanten BBI-Eröffnung im November 2011 mit einer längeren Bahnfahrt über die Trasse der Anhalter Bahn vorlieb nehmen.

VERZÖGERUNGEN BEI WEITEREN BAHNVERBINDUNGEN

Und das ist nicht die einzige Bahnverbindung, die bereits hinter dem Zeitplan zurückliegt. Auch für die Ostanbindung des BBI liegt nach wie vor kein Planfeststellungsbeschluss vor, wie die Bahn einräumt. Anders als bei der Dresdner Bahn halten die Verantwortlichen für die Flughafen-Anbindung aus Richtung Cottbus, Görlitz und Königs Wusterhausen bislang noch offiziell am Ziel fest, sie rechtzeitig zur BBI-Eröffnung fertigzustellen. Dafür wäre aber ein Baustart spätestens Ende 2009 nötig.

MEHR ZUM THEMA

MORGENPOST ONLINE

Fotoserie: BBI - Europas größte Verkehrsbaustelle
BBI-Anbindung wird doch rechtzeitig fertig
EU genehmigt Staatsbeihilfen für Schönefeld

Angekündigte Klagen von Anwohnern und Umweltverbänden gegen die Trasse durch den Bohnsdorfer Wald samt Eilanträgen zum vorläufigen Baustopp könnten dieses Ziel indes unrealistisch werden lassen, wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Beantwortung einer Großen Parlamentsanfrage der Grünen bestätigt. Dort arbeitet man deshalb schon an einem Alternativplan, um die im Durchschnitt von der Bahn prognostizierten etwa 11.400 täglichen Fahrgäste aus dem Südosten zum BBI und zurück zu bringen. Sollte die Ostanbindung nicht rechtzeitig fertig werden, „würde die

Zwischenlösung in einem Umsteigen am Bahnhof Schönefeld in die S-Bahn zum Terminal bestehen“, so die Senatsverwaltung. Die von den Grünen geforderte veränderte Trassenführung entlang der Autobahn A113 in Richtung Grünauer Kreuz lehnt Senatorin

Junge-Reyer mit Verweis auf den „rechtskräftigen Landesentwicklungsplan“ ab.

Grundsätzlich sei bei Inbetriebnahme des BBI „eine Schienenanbindung“ gewährleistet“, wehrt sich Junge-Reyer gegen die Kritik der Grünen. Am ehrgeizigen Ziel, langfristig knapp die Hälfte aller Fluggäste mit der Bahn zum Terminal zu befördern, hält sie daher fest.

Claudia Hämmerling will sich damit nicht zufrieden geben. Die Senatorin wiederhole nur „gebetsmühlenartig“ ihr Credo „Alles im grünen Bereich, wird schon“, so Hämmerling. Dabei gefährde sie mit der schlechten Schienenanbindung sogar die Straßeninfrastruktur. Wenn viele Fluggäste mit dem Auto zum BBI fahren, gehe auch auf der Autobahn A113 „nichts mehr“.

*Im **Berlin-Puzzle** von Morgenpost Online können Sie unter Beweis stellen, wie gut Sie die Stadt und auch ihre Sehenswürdigkeiten kennen.*

[Spiel starten ▶](#)

WEITERE ARTIKEL AUS BERLIN

60 Jahre Bundesrepublik: Berliner Polizei rechnet Ende Mai erneut mit Krawall

Verkehr der U-Bahnlinien U1 und U2 wird unterbrochen

Unglück: Berliner Seniorin stirbt nach Sturz im BVG-Bus

Landeskirche Berlin: Nachfolger von Bischof Huber wird gewählt