

IGEB-Konzept für eine bessere BBI-Anbindung

Stand: 24.08.2007

IGEB Berliner Fahrgastverband
c/o Fahrgastzentrum Berlin
S-Bahnhof Jannowitzbrücke, Bogen G9
10179 Berlin
Deutschland

www.igeb.org
igeb@igeb.org



1. Der Anlass



"Der BBI verfügt über einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal mit exzellenten Verbindungen ins Berliner Zentrum (rund 20 min Fahrzeit mit dem Airport Shuttle ins Berliner Zentrum) und ins Umland (mögliche Verbindung durch IC, ICE, Regionalbahn, S-Bahn). Das Ziel der BBI-Planer: Jeder zweite Reisende kommt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum BBI."

Wenn man diese Ausführungen im Internet-Auftritt der Berliner Flughäfen liest, könnte man glauben, dass die Bahnanbindung des künftigen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) optimal gelöst ist.

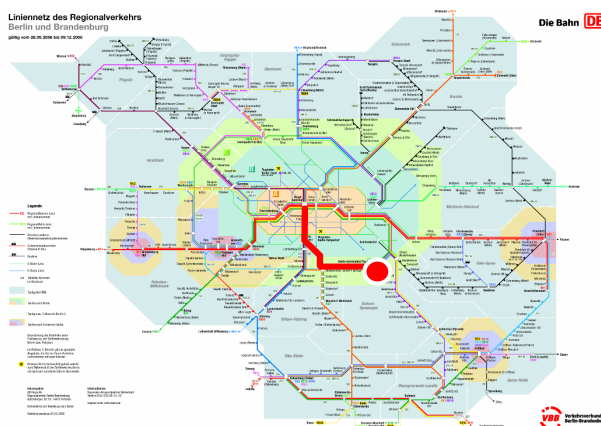
Doch bei genauerem Hinsehen wird deutlich, dass das bisherige Bahnanbindungskonzept für die meisten Berliner und nahezu alle Brandenburger bedeutet, dass der neue Flughafen für Bahnfahrergäste nur mit Umsteigen und meist nur mit großen Umwegen erreichbar sein wird. Viele Berliner Bezirke und brandenburgische Kommunen sind mit diesem Konzept unzufrieden.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat deshalb sein 2006 vorgelegtes Konzept für die BBI-Bahnanbindung unter Einbeziehung der vielfältigen Anregungen, die wir dazu erhielten, weiterentwickelt. Das nachfolgende IGEB-Konzept sieht ein Bahnangebot vor,

- § mit dem der neue Flughafen für möglichst viele Berliner und Brandenburger ohne Umwege und unnötiges Umsteigen erreichbar ist,
- § das auch für Fahrgäste mit anderen Zielen attraktiv ist,
- § das keine zusätzlichen Investitions- und Betriebskosten gegenüber den bisher vorgesehen Ausgaben erfordert.

2. Die Ausgangssituation

Der heutige Flughafenbahnhof Schönefeld ist mit drei Regionalzuglinien (RE7, RB14 und RB22) aus Dessau/Belzig, Potsdam/Michendorf, Nauen/Falkensee, Senftenberg/Lübbenau sowie Wünsdorf-Waldstadt /Blankenfelde umsteigefrei erreichbar. Zwei der Linien fahren über die Berliner Stadtbahn und ermöglichen von Charlottenburg, Zoo, Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Alexanderplatz, Ostbahnhof und Karlshorst eine Direktverbindung im Halb-Stunden-Takt.



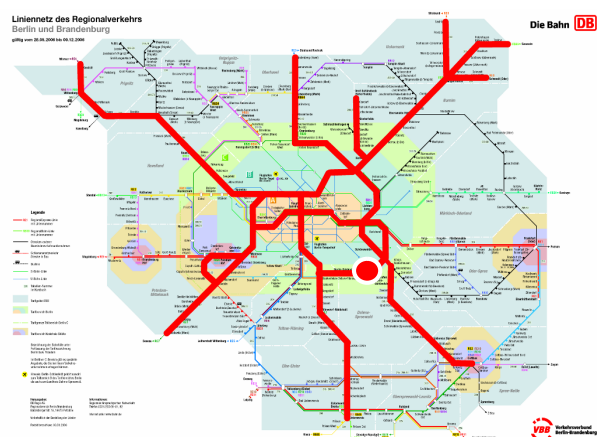
Das Bahnanbindungskonzept der Länder Berlin und Brandenburg für den neuen Flughafen BBI sieht einen Shuttle-Verkehr im 15-Minuten-Takt zwischen dem Berliner Hauptbahnhof zum Tunnelbahnhof BBI Terminal vor. Zwischenhalte sind am Potsdamer Platz und am Südkreuz geplant.

Außerdem soll ggf. die stündlich zwischen Cottbus und Rathenow über die Berliner Stadtbahn verkehrende RegionalExpress-Linie 2 über BBI und die Nord-Süd-Strecke (statt Stadtbahn) geführt werden.

Die dritte Übersichtskarte zeigt, dass das Schienennetz grundsätzlich die Möglichkeiten bietet, aus allen Regionen Brandenburgs (und darüber hinaus) umsteigefrei zum Flughafenbahnhof zu fahren.

Die S-Bahn-Anbindung des Flughafens wird später gesondert betrachtet.

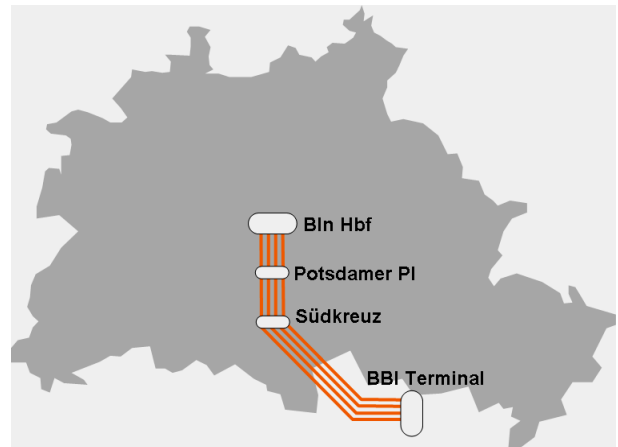
Fernzüge werden von uns nicht betrachtet, da die Länder Berlin und Brandenburg auf deren Linienführung und Anzahl keinen Einfluss haben und die Fernzüge als regionale Flughafenzubringer ohnehin ohne Bedeutung sind.



3. Das IGEB-Konzept

Das IGEB-Konzept ist eine Weiterentwicklung des Anbindungskonzeptes der Länder Berlin und Brandenburg. Die drei Eckpfeiler der Shuttle-Planung werden in das IGEB-Konzept integriert:

- § Wiederherstellung der Dresdener Bahn von Südkreuz bis zum Berliner Außenring für den Fern- und Regionalverkehr.
- § Zwei neue zusätzliche Gleise von der Dresdener Bahn über den Berliner Außenring zum neuen unterirdischen Flughafenbahnhof "BBI Terminal"
- § Vier Züge pro Stunde und Richtung, überlagert zum 15-Minuten-Takt, zwischen Berlin Hauptbahnhof und BBI mit Zwischenhalten am Bahnhof Potsdamer Platz und am Bahnhof Südkreuz.



Derzeitige Planung:
Flughafen-Shuttle Berlin Hbf — BBI

Unrealistisch und unvereinbar mit den Fahrgastbelangen ist das Konzept eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs. Das würde einen Fahrpreis von nahezu 10 Euro erfordern. Die Erfahrung hat gezeigt, dass Flughafenzubringer außerhalb des Verbundtarifs in Berlin und Brandenburg von den Fahrgästen nicht akzeptiert werden.

Das Shuttle-Konzept der Länder Berlin und Brandenburg wird durch Verlängerung der vier Züge pro Stunde zu einem Regionalbahnangebot erweitert, das vielfältige Verbindungsfunktionen (über die Flughafenanschlüsse hinaus) übernimmt. Zwischen BBI Terminal und Südkreuz soll ein zusätzlicher Halt an der Buckower Chaussee gebaut werden. Hier gibt es mehrere gut genutzte Buslinien, die zahlreiche Ortsteile im Berliner Süden erschließen.

Die BBI-Anbindung über die Nord-Süd-Strecke (Tiergartentunnel)

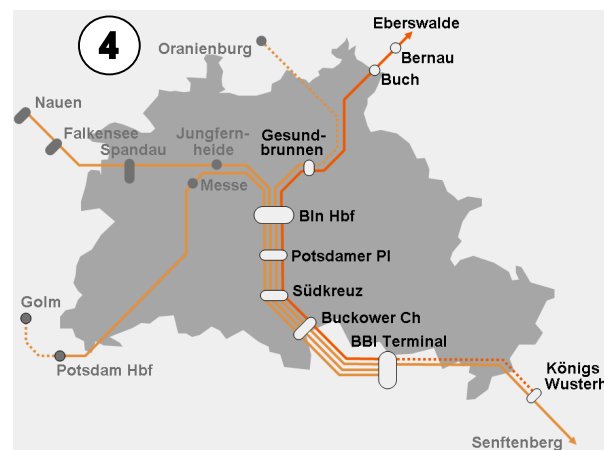
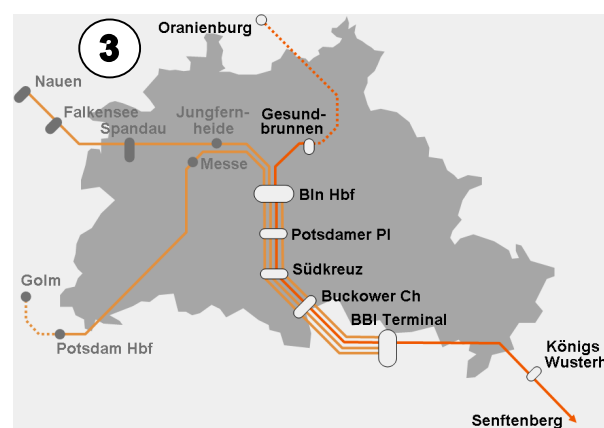
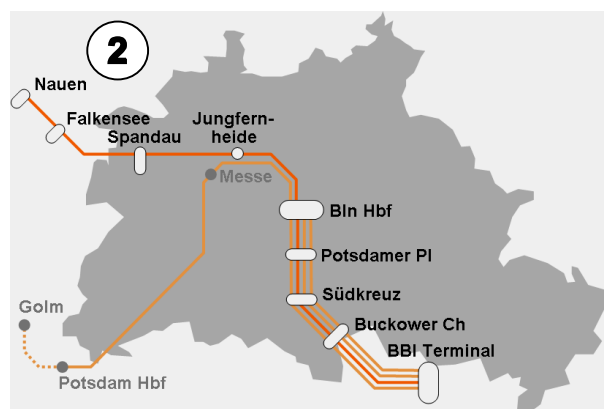
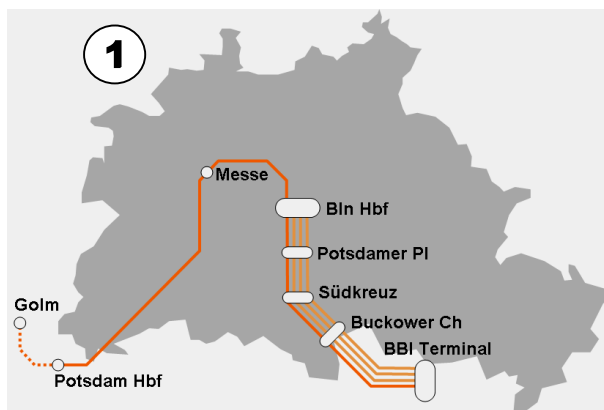
Der **erste Shuttle-Zug** verkehrt von BBI kommend über den Berliner Hauptbahnhof hinaus zum Potsdamer Hauptbahnhof. Er erhält einen Zwischenhalt "Messe" (Bahnhofsneubau neben dem S-Bahnhof Messe Nord). Optional können die Züge von Potsdam Hauptbahnhof bis Golm (Universität, Institute, Unternehmen) weitergeführt werden.

Diese Umwegfahrt über Berlin hat für die Landeshauptstadt Potsdam viele Vorteile. Die Potsdamer Fahrgäste erhalten neue Direktverbindungen zu wichtigen Berliner Bahnhöfen. Damit sind die Züge sehr viel besser ausgelastet, als bei einer Fahrt über den Berliner Außenring. Durch den Ausbaustandard der Strecke sind die Züge schnell, so dass sich die Fahrzeit gegenüber der heutigen RB22 von einer Stunde auf eine $\frac{3}{4}$ Stunde reduzieren lässt.

Der **zweite Shuttle-Zug** verkehrt von BBI kommend über den Berliner Hauptbahnhof hinaus nach Spandau und weiter ins Havelland bis Nauen.

Der **dritte Shuttle-Zug** wird im Norden vom Berliner Hauptbahnhof bis Gesundbrunnen verlängert und optional bis Oranienburg. Im Süden fahren die Züge über BBI Terminal hinaus nach Königs Wusterhausen und weiter nach Senftenberg und ersetzen den Südschnitt der heutigen RB 14.

Der **vierte Shuttle-Zug** wird im Norden vom Berliner Hauptbahnhof bis Gesundbrunnen verlängert und weiter über Bernau nach Eberswalde. Mit einem neuen Halt neben dem S-Bahnhof Buch wird der Gesundheits- und Wissenschaftsstandort erschlossen. Im Süden besteht die Option zur Weiterführung bis Königs Wusterhausen, um ggf. an den RE2 aus Cottbus anzubinden, der gemäß IGEB-Konzept weiterhin über die Stadtbahn nach Rathenow verkehren soll, weil die meisten Fahrgäste zu einem der Bahnhöfe auf der Stadtbahn wollen.



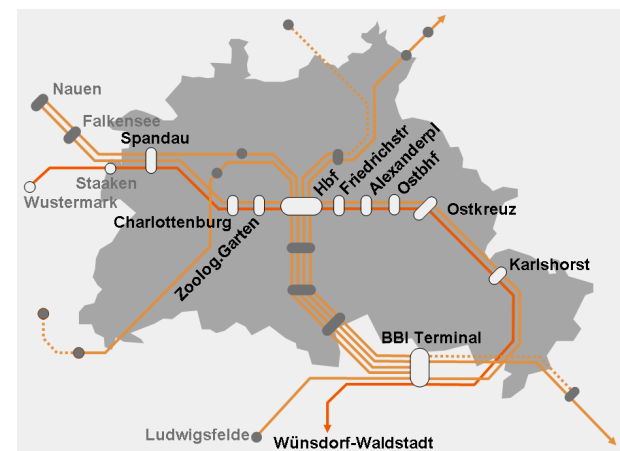
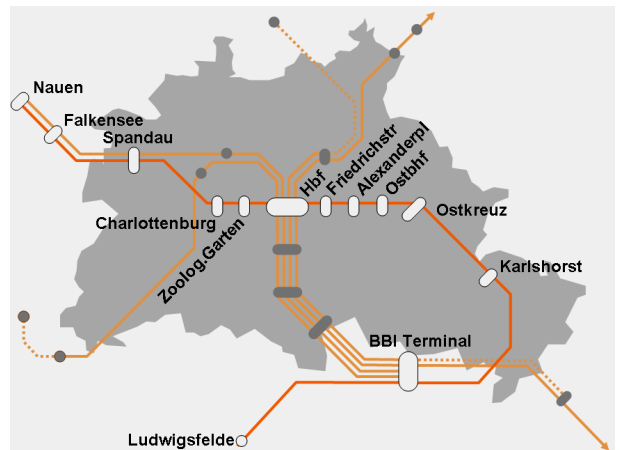
Shuttle-Erweiterung 1-4

Die BBI-Anbindung über die Stadtbahn

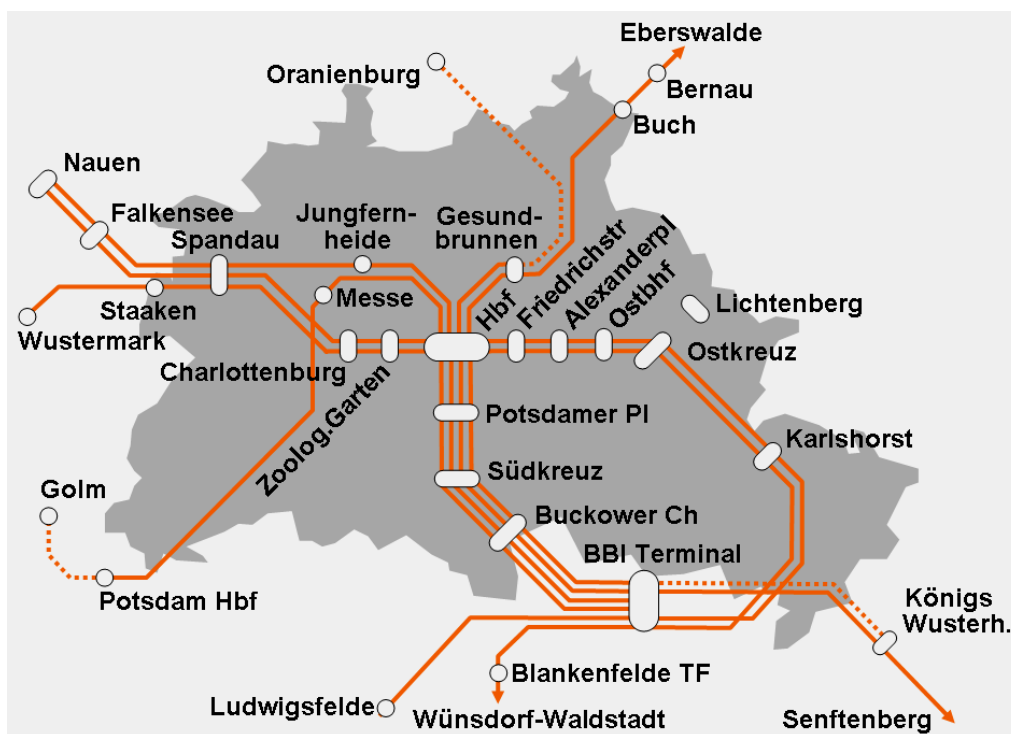
Zweite Säule des IGEB-Konzeptes für die BBI-Anbindung ist die Beibehaltung der Erschließung über die Stadtbahn. Auf der Stadtbahn liegen viele Bahnhöfe mit wichtigen Zielen im Umfeld und guten Umsteigemöglichkeiten zum städtischen Nahverkehr.

Der **erste Stadtbahn-Zug** verkehrt von Nauen kommend über Spandau, die Stadtbahn und Karlshorst zum BBI und ersetzt damit die Nordstrecke der RB 14. Er wird im Süden über BBI Terminal hinaus bis Ludwigsfelde weitergeführt und bietet somit die immer wieder geforderte Anbindung zur Anhalter Bahn.

Der **zweite Stadtbahn-Zug** verkehrt von Wustermark kommend über Spandau, die Stadtbahn und Karlshorst zum BBI und ersetzt im Havelland die RB 13. Er wird im Süden über BBI Terminal hinaus nach Blankenfelde (S-Bahn) und weiter bis Wünsdorf-Waldstadt geführt und ersetzt hier den RE 7.



Stadtbahn-Züge 1 und 2



IGEB-Planung (Regio)

Die BBI-Anbindung aus dem Ostnetz

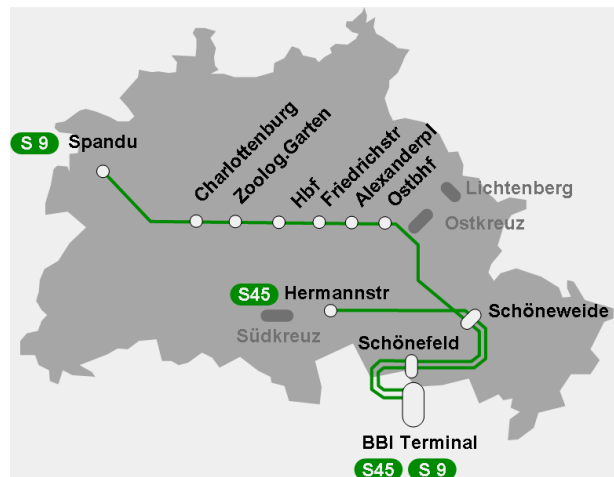
Die Überlagerung der Züge durch den Nord-Süd-Tunnel und über die Stadtbahn zeigt, dass große Teile Berlins und zahlreiche Kommunen in Brandenburg eine direkte Bahnanbindung zum neuen Flughafen BBI erhalten. Lediglich die östlichen Bezirke und Kommunen haben keine Direktverbindung, weil die in Lichtenberg endenden Regionalzüge Dieselfahrzeuge sind und nicht in den Tunnel fahren dürfen, weder in den Tiergartentunnel noch in den Flughafentunnel.

Dritte Säule des IGEB-Konzepts ist die S-Bahn, die vom heutigen Flughafenbahnhof Schönefeld zum Tunnelbahnhof BBI Terminal verlängert werden wird.

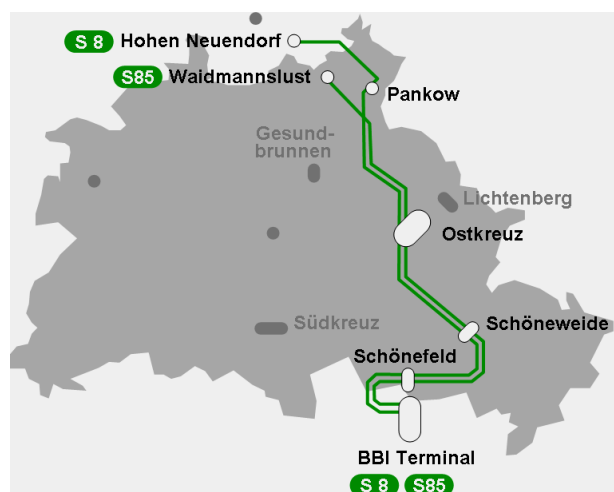
Die Trassierung der Neubaustrecke mit einer rund 8 km langen Umwegfahrt macht die S-Bahn für die Fahrt in die Berliner Innenstadt unattraktiv. Viele Stationen werden mit Regionalzügen bequemer und vor allem schneller zu erreichen sein, als mit der S-Bahn (Linien 9 und 45).

Das IGEB-Konzept sieht deshalb vor, nicht mehr die S9 und S45, sondern die S8 und S85 zum neuen Flughafen fahren zu lassen. Damit behalten so wichtige Bahnhöfe wie Adlershof (Wissenschaftsstadt) und Schöne-weide ihre BBI-Direktanbindung und zusätzlich erhalten viele Stationen auf dem Oststring und im Norden Berlins eine BBI-Direktanbindung.

Wie beim Konzept der Länder Berlin und Brandenburg vorgesehen, sollen die S-Bahn Züge zumindest in den Hauptverkehrszeiten durch Überlagerung von zwei 20-Minuten-Takten einen 10-Minuten-Takt bieten.



S-Bahn: aktuelle Planung



S-Bahn: IGEB-Konzept

Die BBI-Anbindung aus dem Ostnetz

Vier Regionalbahnlinien (mit Dieselzügen) enden heute in Lichtenberg. Sie erschließen im Stundentakt große Gebiete Brandenburgs im Norden und Osten von Berlin.



Regional-Verbindungen in Lichtenberg



Bessere Anbindung durch Verlängerung nach Ostkreuz

Beim Ostkreuz-Umbau wird auf dem Ring neben dem S-Bahnhof auch ein Regionalbahnhof gebaut. Durch Weiterführung der vier Regionalbahnlinien von Lichtenberg bis Ostkreuz wird eine Umsteigemöglichkeit zur S-Bahn nach BBI Terminal geboten.

Aber auch für viele andere Ziele in Berlin ist die Weiterführung der Regionalbahnlinien bis Ostkreuz attraktiv.

4. Zusammenfassung

Das IGEB-Konzept erschließt den Flughafenbahnhof BBI Terminal

- § mit Airport-Express-Zügen, die den Nord-Süd-Tunnel durchqueren,
- § mit Airport-Express-Zügen, die über die Stadtbahn fahren
- § mit S-Bahn-Zügen vom Ostring über Ostkreuz kommend mit dortiger Anbindung an das östliche Regionalbahnnetz.

Dieses Konzept ermöglicht umsteigefreie Direktverbindungen aus vielen Ortsteilen Berlins und aus der Landeshauptstadt Potsdam sowie vielen weiteren Kommunen Brandenburgs.

Indem alle Airport-Express-Züge als Regionalbahnen auch andere Verkehrsbedürfnisse neben dem Flughafenzubringerverkehr bedienen, können sie sieben Tage die Woche ganztägig verkehren und werden gut ausgelastet sein. Das wiederum nutzt neben den Flugreisenden besonders den Arbeitnehmern am BBI.

Ein weiterer Zusatznutzen des IGEB-Konzeptes ist die Nord-Süd-Anbindung des Berliner Hauptbahnhofes. Damit kann auf das Neubauprojekt S-Bahn 21 verzichtet werden, was bei den Investitionskosten und bei den Betriebskosten Einsparungen ermöglicht, die mindestens so groß sind, wie die Investitions- und Bestellkosten des IGEB-Konzeptes.

Die Investitionskosten für das IGEB-Konzept sind schon deshalb gering, weil kaum Baumaßnahmen erforderlich werden, die nicht ohnehin geplant sind. Hinzu kommen lediglich die neuen Stationen Buckower Chaussee, Messe und Buch sowie der Erhalt von Karlshorst.

Sollte von den Baumaßnahmen die Dresdener Bahn bis zur Inbetriebnahme von BBI nicht fertig werden, dann sollte das Regionalverkehrsangebot im Wesentlichen so weitergeführt werden, wie es heute vorhanden ist, aber mit Nutzung der BBI-Tunnelstrecke mit neuem Bahnhof BBI Terminal. Ein Shuttle-Verkehr über die Anhalter statt Dresdener Bahn würde wegen der Engpässe im Streckennetz das heutige erfolgreiche RegionalExpress-Netz schwerwiegend beeinträchtigen. Das aber sollte gerade durch BBI, so das IGEB-Konzept, nahezu unangetastet weitergeführt werden.

