Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

**Berliner Fahrgastverband**

IGEB e. V. - S-Bahnhof Jannowitzbrücke - G 9 - 10179 Berlin

# Teuer und ungeeignet!

## Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert eine grundlegende Änderung des baulichen und des verkehrlichen Konzeptes zur Schienenanbindung des künftigen Flughafens BBI.

Pressekonferenz
am 2. August 2006

Christfried Tschepe
Vorsitzender

Christian Schultz
Fernverkehr

Florian Müller
S-Bahn und Regionalverkehr

636 Mio € wollen der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg ausgeben, um den künftigen Flughafen "Berlin Brandenburg International" (BBI) in Schönefeld an das Schienennetz anzuschließen. Abzweigend vom Berliner Außenring sollen Fernverkehrs- und S-Bahn-Gleise zu einem Tunnel unter dem Flughafen geführt werden und in einem Tunnelbahnhof unter dem neuen Terminal enden. Dieser neue Tunnelbahnhof soll für die S-Bahn dauerhaft und für Fern- und Regionalzüge zunächst als Kopfbahnhof realisiert werden. Nach Vorliegen der planungsrechtlichen Voraussetzungen soll der Fern- und Regionalverkehr aber eine Durchbindung nach Osten zur Görlitzer Bahn erhalten.
Es soll also viel getan werden für die Erreichbarkeit des künftigen Flughafens BBI per Bahn. Wieso hat der Berliner Fahrgastverband IGEB dagegen etwas einzuwenden?

# 1. Das Problem

**Der heutige Flughafen Schönefeld und ebenso der künftige Flughafen BBI liegen nicht unmittelbar an einer der nach Berlin hineinführenden Radialstrecken der Bahn, sondern am Berlin kreisförmig umschließenden Berliner Außenring.**
Deshalb fährt kein aus der Ferne oder aus dem Land Brandenburg nach Berlin fahrender Zug über den Bahnhof Flughafen Berlin Schönefeld, es sei denn, er wird durch eine Umwegfahrt gezielt über Schönefeld geführt. Das geschieht heute mit den Linien RB 14 und RE 7, die so eine Verbindung von der Berliner Stadtbahn zum Flughafen herstellen und auch einigen Kommunen in Brandenburg eine umsteigefreie Verbindung zum Flughafen ermöglichen.

**Mit der geplanten Neubaustrecke und dem neuen Tunnelbahnhof gibt es von der Netzgeometrie her lediglich eine Parallelstrecke auf dem südöstlichen Abschnitt des Berliner Außenrings.**
Der strukturelle Mangel "Lage am Außenring statt Anbindung an eine Radiale" bleibt auch nach Realisierung der Neubaustrecke zum neuen Flughafen BBI erhalten. Züge kommen also nicht auf ihrer Fahrt nach Berlin am Flughafenbahnhof vorbei, sondern müssen mit einer Umwegfahrt hierher geführt werden. Damit verlängert sich die Fahrzeit für die Mehrheit der Reisenden, die nicht zum Flughafen will, in der Regel um mindestens 10 Minuten.

**Der eigenwirtschaftlich fahrende Eisenbahnfernverkehr wird sich keine Umwegfahrten über BBI leisten können.**
Das Potenzial an Reisenden, die mit Fernzügen zum Flughafenbahnhof fahren werden, ist gering. Erinnert sei, dass die Bahn die Züge zwischen Berlin und Leipzig, die bis zur Eröffnung des Tiergartentunnels über Schönefeld fuhren, ohne Halt durchfahren ließ, weil es nahezu keine Umsteiger zwischen Fernbahn- und Flugverkehr gab. Das wird bei BBI nicht anders sein, zumal die Erfahrungen anderer Städte mit Flugplätzen ähnlich sind.

**Die Vorstellung des Berliner Senats, in Berlin beginnende bzw. endende Fernzüge zum künftigen Flughafenbahnhof BBI zu führen, ist geradezu naiv.**
Für ein solches Konzept wird es keine Nachfrage der Reisenden geben. Brandenburger Reisende haben nahezu keine Zustiegsmöglichkeiten zu Fernzügen nach Berlin. Und Berliner Reisende werden nicht einen Fernzug besteigen, um damit zum Flughafen zu fahren, zumal die im Fernverkehr eingesetzten Fahrzeuge für den Kurzstreckenverkehr ungeeignet sind. Vor allem aber würde die Bahn größte betriebliche Probleme bekommen, wenn auf den geplanten vier Gleisen des neuen Tunnelbahnhofs mehrere Züge enden. Und wo sollen

Aufstellung, Wartung und Reinigung erfolgen, die heute im Bahnbetriebswerk Rummelsburg stattfinden?
Im Übrigen wäre der Wunsch des Senats, heute in Ostbahnhof endende Fernzüge zum Flughafenbahnhof BBI weiterfahren zu lassen, ohnehin erst nach dem Bau der Ostanbindung des neuen Bahnhofs möglich, die (siehe oben) bisher noch nicht planfestgestellt ist.

**Es gibt aus den genannten Gründen keine verkehrliche und betriebliche Begründung, die den Bau eines aufgrund der Tunnellage besonders teuren Fernbahnhofs unter dem künftigen Flughafen BBI rechtfertigt.**
Folgerichtig sieht bereits die derzeitige Planung vor, dass die Mehrzahl der mit dem öffentlichen Verkehr anreisenden Fluggäste mit dem geplanten Shuttle von Berlin Hauptbahnhof über Potsdamer Platz und Südkreuz zum Flughafenbahnhof fährt. Der Shuttle ist je nach Sichtweise ein besonderer RegionalExpress oder eine Express-S-Bahn.

**Das Angebot eines Shuttles von Berlin Hauptbahnhof zum Flughafen BBI, geplant im attraktiven 15-Minuten-Takt, ist nur auf den ersten Blick eine gute Lösung.**
Der Shuttle-Verkehr soll nach bisheriger Planung eigenwirtschaftlich und nicht im VBB-Tarif fahren. Ein Fahrpreis von 10 Euro ist deshalb nicht unrealistisch. Damit werden Reisende, die genau rechnen müssen (insbesondere Passagiere sogenannter Billigflieger), und die große Gruppe der Berufspendler, die am Flughafen arbeitet, weitgehend ausgeschlossen. Für Reisende, die nicht ins Berliner Zentrum wollen, ist ein solches Inselangebot im Berliner Schienenetz unattraktiv. Vor allem würde ein solches Angebot für Reisende von und nach Brandenburg fast immer mit Umwegfahrten über Berlin verbunden sein.

Inzwischen hat offensichtlich auch die Bahn Zweifel, dass es einen erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Shuttle-Verkehr geben kann und verlangt eine Bestellung (und somit Finanzierung!) entsprechender Verkehrsleistungen über 20 Jahre durch die Länder Berlin und Brandenburg. Eine solche 20-Jahre-Zusage ist beim Ausbau der Bahninfrastruktur seit einiger Zeit üblich und verständlich, zumal die Bahn gerade beim Flughafen-Shuttle ein "gebranntes Kind" ist. Denn die Überdimensionierung des Tiergartentunnels mit einem dritten und vierten Gleis ist allein die Folge der (rechtlich unverbindlichen) Planung des Flughafen-Shuttles im 15-Minuten-Takt. Würden Berlin und Brandenburg nun ein solches Angebot bestellen, wäre es in den VBB-Tarif integriert, aber der Preis wäre unverantwortlich hoch: Auch bei 20 Millionen Flugpassagieren im Jahr gäbe es pro Stunde durchschnittlich bestenfalls rund 400 Fahrgäste zum und 400 Fahrgäste vom Flughafen, aufgeteilt auf Shuttle-Verkehr, S-Bahn und Busse. Selbst wenn man noch Begleitpersonen und Berufspendler hinzu zählt, wäre es unverantwortlich, jährlich viele Millionen Euro auszugeben für ein Angebot, dass nur von einer im Maßstab des öffentlichen Nahverkehrs relativ kleinen Fahrgastgruppe genutzt werden kann – und von vielen Brandenburgern gar nicht.

**Als Alternative bietet sich die S-Bahn an – zum VBB-Tarif. Aber auch sie wird unattraktiv sein.**
Um dem Shuttle-Verkehr keine Konkurrenz zu machen, soll nicht etwa die schnellste S-Bahn-Anbindung aus der Berliner Innenstadt von Mahlow zum Flughafen Schönefeld gebaut werden, sondern die am heutigen Flughafenbahnhof Schönefeld endende S-Bahn soll in einer großen, fast 8 km langen Schleifenfahrt über Waßmannsdorf zum neuen Flughafenbahnhof BBI geführt werden. Mit der S 9 wird man dann vom Bahnhof Zoo 55 Minuten, vom Hauptbahnhof 48 Minuten und vom Bahnhof Alexanderplatz 42 Minuten (reine Fahrzeit) zum neuen Flughafenbahnhof benötigen. Attraktiv ist das nicht.

Erinnert sei daran, dass die S-Bahn GmbH heute die zweite zum Flughafen fahrende Linie, die S 45, bereits am S-Bf Hermannstraße enden lässt, weil diese Linie ein relativ geringes Fahrgastaufkommen hat.

**Fazit:**
**Die geplante sehr teure Schienenanbindung des Flughafens BBI ist für die Mehrzahl der Fernverkehrs-, Regionalverkehrs- und Nahverkehrsreisenden äußerst unattraktiv.** Für jede sehr viel kleinere Investition in das Schienennetz werden vom Bund zuvor Nutzen-Kosten-Analysen gefordert. Außerdem müssen sich die Länder bei Regional- und Nahverkehrsstrecken verpflichten, für mindestens 20 Jahre Verkehrsleistungen zu bestellen. All das galt für die Schienenanbindung von BBI (bisher) nicht. Jegliche sachliche Diskussion wurde unterbunden mit dem Argument, man dürfe nicht das Planfeststellungsverfahren für den Flughafenneubau gefährden. Somit droht eine Verschleuderung von weit über einer halben Milliarde Euro und am Ende bei den üblichen Kostensteigerungen vermutlich von nahezu einer Milliarde Euro an Steuergeldern für einen Bahnbau, der eine für die Mehrzahl der Reisenden unattraktive Lösung darstellt.

## 2. Die Alternative

Im Falle eines so teuren und dennoch für die Reisenden (und den Bahnbetrieb) ungeeigneten Bau- und Betriebskonzeptes gibt es natürlich mehr als nur eine Alternative. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hat sich nach langer intensiver Diskussion hinsichtlich des Baukonzeptes für die ja durchaus bereits öffentlich erörterte Alternative **"Modernisierung des vorhandenen Flughafenbahnhofs und Anbindung mit einem sogenannten Peoplemover"** entschieden. Hinsichtlich des Betriebskonzeptes soll die Bedienungsqualität eines 15-Minuten-Shuttle-Verkehrs erreicht und deutlich übertroffen werden, indem **viele Regionalverkehrslinien zum bzw. über den Flughafenbahnhof** geführt werden.

**Der vorhandene Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld bietet in jeder Hinsicht ausreichend Potenziale, um durch eine Modernisierung allen Fahrgastbedürfnisse und allen betrieblichen Erfordernissen gerecht zu werden.**
Der vorhandene Bahnhof kann schon heute von Fern-, Regional- und S-Bahn-Zügen angefahren werden, sowohl von Westen als auch von Osten her, während der neue Bahnhof (siehe oben) zunächst nur von Westen her erreichbar sein wird. Der vorhandene Bahnhof Schönefeld ist also für die unterschiedlichsten Linienkonzepte schon heute flexibel nutzbar. Er kann außerdem – im Gegensatz zum geplanten Tunnelbahnhof – mit Dieselfahrzeugen angefahren werden. Durch seine Randlage zum Flughafen wären langfristig auch weitere Anbindungen an das städtische Verkehrsnetz möglich, zum Beispiel eine Straßenbahn von Johannisthal über Rudow kommend. Für den Einbau zeitgemäßer Einrichtungen für Bahnkunden sowie für Handel und Gastronomie ist ausreichend Platz vorhanden.

**Statt Shuttle-Verkehr nach Berlin Hauptbahnhof soll es Regionalverkehrslinien in alle Richtungen geben. Das nützt den Flugreisenden in Schönefeld und auch den Fernbahnreisenden in Berlin Hauptbahnhof.**
Die Leistungsfähigkeit des vorhandenen Flughafenbahnhofs und der dorthin führenden Strecken (von Westen vier Gleise für den Fern- und Regionalverkehr, von Osten zwei Gleise für den Fern- und Regionalverkehr und zwei Gleise für die S-Bahn) ermöglicht es, mit nur kleinen Umwegfahrten Regionalverkehrslinien aus Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt über den Flughafenbahnhof zu führen und somit – im

Gegensatz zum Shuttle-Konzept – zahlreichen Fernreisenden und Berufspendlern eine umsteigefreie Direktverbindung nach Schönefeld zu bieten.
Zugleich kann mit einer solchen Bündelung von Regionalverkehrsangeboten auf der Nord-Süd-Strecke über Berlin Hauptbahnhof der erheblich unterausgelastete Tiergartentunnel mit Zügen belegt werden, die im VBB-Tarif fahren und damit die extrem teure und noch gar nicht absehbare S21-Durchbindung zeitnah und attraktiv ersetzen. Außerdem wäre mit einem solchen Konzept den Forderungen der Berliner Bezirke und brandenburgischen Gemeinden im Nord-Ost-Berliner Raum entsprochen, die sich bei der derzeitigen Planung zurecht "abgehängt" fühlen (siehe beigefügte Stellungnahme der AG Nord des Kommunalen Nachbarschaftsforums – Anlage 5).
Nicht zwingend erforderlich, aber wesentlich für den Erfolg dieser Variante ist der Ausbau der Dresdener Bahn. Hierbei sollte unbedingt – vergleichbar der Situation auf der Anhalter Bahn mit dem Regionalbahnhof Lichterfelde Ost – mindestens ein zusätzlicher Regionalbahnhof gebaut werden, entweder an der Buckower Chaussee oder in Lichtenrade.

**Nachteil Peoplemover? Im Gegenteil.**
Der vorhandene Flughafenbahnhof ist gut 2 km Luftlinie vom geplanten neuen Terminal entfernt und erfordert deshalb einen Zubringerverkehr, wofür sich – wie bei anderen Flughäfen praktiziert – ein sogenannter Peoplemover im Shuttle-Verkehr zwischen Bahnhof und Flughafen anbietet. Der Nachteil des zusätzlichen Umsteigens im Vergleich zur bisherigen BBI-Tunnelbahnhofsplanung wird zum einen aufgewogen durch die vielen umsteigefreien Direktverbindungen (siehe oben), zum anderen durch die Möglichkeit der Feinerschließung. Der Tunnelbahnhof kann nur an einer Stelle errichtet werden. Der Peoplemover kann mit kurzen Takten (zum Beispiel alle 2 Minuten) und kurzen Zügen, aber mehreren Halten die Reisenden nah an ihr Ziel auf dem weitläufigen Flughafengelände bringen, ggf. sogar die Parkhäuser erschließen und mögliche spätere Flughafenausbaubereiche westlich des geplanten Terminals (siehe Skizze in Anlage 2).

**Das Nutzen der vorhandenen Infrastruktur bei Verzicht auf eine zusätzliche neue Infrastruktur spart nicht nur einmalig Investitionskosten, sondern auch dauerhaft Unterhaltungs- und Betriebskosten.**
Die neue Tunnelstrecke würde den vorhandenen Berliner Außenring nicht überflüssig machen, weil weder Dieselfahrzeuge noch Güterzüge durch den Tunnel fahren können. Im Raum Berlin gäbe es damit nach der Fertigstellung des Tiergartentunnels ein zweites Mal eine überdimensionierte Bahninfrastruktur, die erhebliche Folgekosten verursacht.

**Der Ausbau des vorhandenen Flughafenbahnhofs und der Bau eines Peoplemovers als Zubringer werden auch bei hohem Standard insgesamt nicht mehr als 150 Millionen Euro kosten. Das ist im Vergleich zu den jetzt veranschlagten 636 Millionen Euro eine Kostensenkung auf rund ein Viertel!**

## 3. Appell an die Vernunft

- Mit dem Verzicht auf die Neubaustrecke unter dem neuen Flughafen zugunsten des Ausbaus der vorhandenen Infrastruktur und mit der schwerpunktmäßigen Erschließung des neuen Flughafens durch das Regionalverkehrsnetz, ergänzt um die vorhandene S-Bahn, wird die Flughafenerschließung preiswerter und für die meisten Reisenden und Berufspendler attraktiver.

- Zugleich werden wichtige Impulse für die Entwicklung des Verkehrs in Berlin insgesamt gegeben, indem der neue Hauptbahnhof sehr viel schneller und preiswerter eine attraktive Nord-Süd-Erschließung erhalten würde. Baukosten in Höhe von mehreren hundert Millionen Euro für die S 21 wären entbehrlich.
- Der Ostteil Berlins erhielte über Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide eine Tangente, die mit Sicherheit nicht nur für Flugreisende attraktiv ist.
- Das Land Brandenburg erhielte für viele Regionen umsteigefreie Direktverbindungen zum Flughafen.

**Die Fahrgäste, die Bahn, der Flughafen und alle Steuerzahler von Aachen bis Görlitz würden von dieser Änderung der bisherigen Bahnplanung profitieren. Der Berliner Fahrgastverband IGEB appelliert deshalb eindringlich an die Vernunft aller verantwortlichen Politiker und Planer, auf das bisherige Konzept zur Schienenanbindung von BBI zu verzichten und das hier vorgelegt Alternativkonzept ernsthaft zu prüfen.**

## 4. Ist es nicht längst zu spät?

**Für eine bessere und erheblich billigere Lösung darf es bei einem Jahrhundertprojekt nie zu spät sein.**
Alle zu diesem Thema bisher gehörten Argumente überzeugen nicht. Erinnert sei daran, dass auch gegen den Planfeststellungsbeschluss "Verkehrsanlagen Zentraler Bereich" geklagt wurde und es danach dennoch zahlreiche planungsrechtlich relevante Änderungsverfahren gab. Zehn bis zwanzig Änderungsverfahren sind bei großen Vorhaben nicht ungewöhnlich.

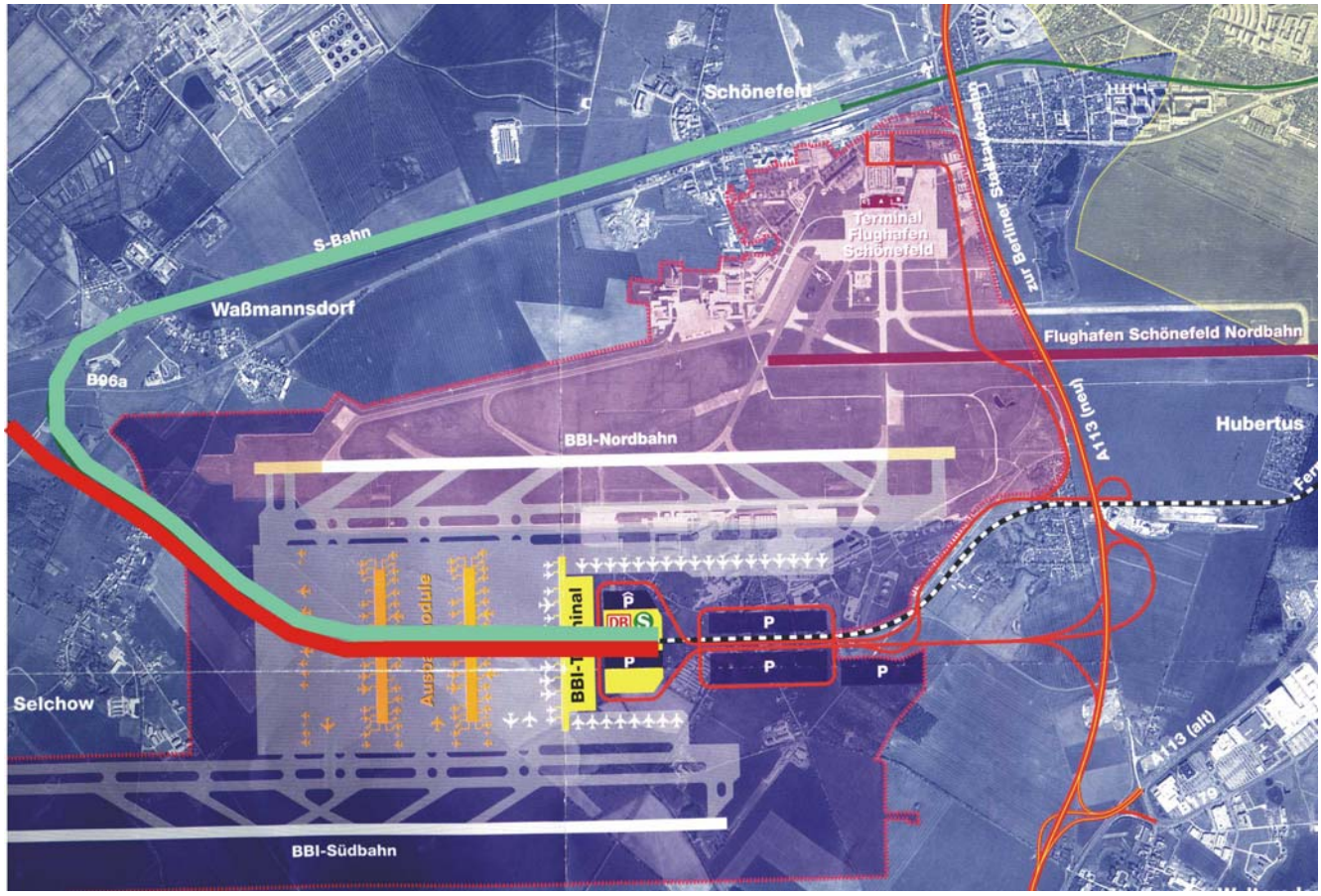
**Auch bisherige finanzielle Vorleistungen können angesichts der großen Einsparpotenziale kein Argument sein.**
Für den Transrapid Berlin—Hamburg schon viele Millionen nicht nur für die Planung, sondern auch für Bauten ausgegeben. Und dennoch besann man sich (zum Glück) eines Besseren und entschied sich gegen den Transrapidneubau und für den Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke.

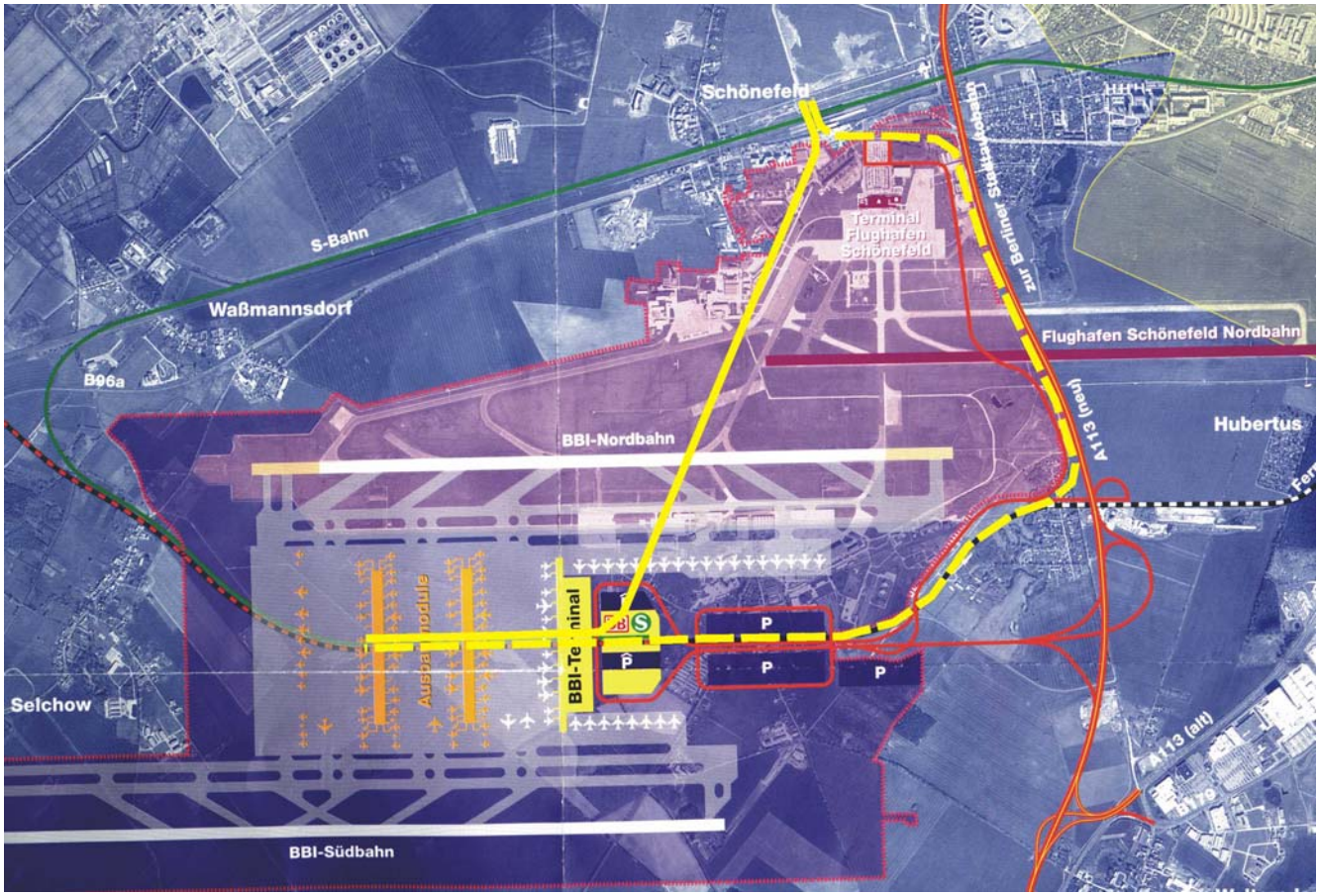
**Zeitverzug? Natürlich dauert ein Verfahren zur Änderung der Planfeststellung. Aber der Verzicht auf den großen Bahntunnel mit großem Tunnelbahnhof spart so viel Bauzeit, dass die Zeitschiene insgesamt nicht gefährdet wird.**
Wie schnell eine durchaus komplizierte Änderung der Planfeststellung möglich ist, wenn man will, hat die Bahn (leider) bei der Einkürzung der Überdachung der oberen Bahnsteige von Berlin Hauptbahnhof bewiesen. Im Übrigen wird bei der Planung von BBI intern bereits mit einem Verzug um mindestens ein bis zwei Jahre gerechnet, so dass sich die Inbetriebnahme auf 2012/13 verschiebt.

### Anlagen

1. Bisheriges Baukonzept für die Schienenanbindung von BBI: Fern- und Regionalbahn von Westen (rot), S-Bahn von Osten (grün)
2. IGEB-Alternativvorschlag: Peoplemover zum vorhandenen Fern-, Regional- und S-Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld (gelb)
3. Bisheriges Betriebskonzept: Shuttle-Züge zwischen Berlin Hauptbahnhof und BBI (rot)
4. IGEB-Alternativvorschlag: Regionalverkehrsstrecken mit Direktanbindung zum Flughafenbahnhof (rot)
5. Kommunales Nachbarschaftsforum, AG Nord: Entschließung für eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens BBI

**1**


Schönefeld
S-Bahn
Waßmannsdorf
B96a
Terminal Flughafen Schönefeld
zur Berliner Südtangente
Flughafen Schönefeld Nordbahn
A113 (neu)
Hubertus
BBI-Nordbahn
Ausbaumodule
BBI-Terminal
P
Selchow
A113 (alt)
BBI-Südbahn

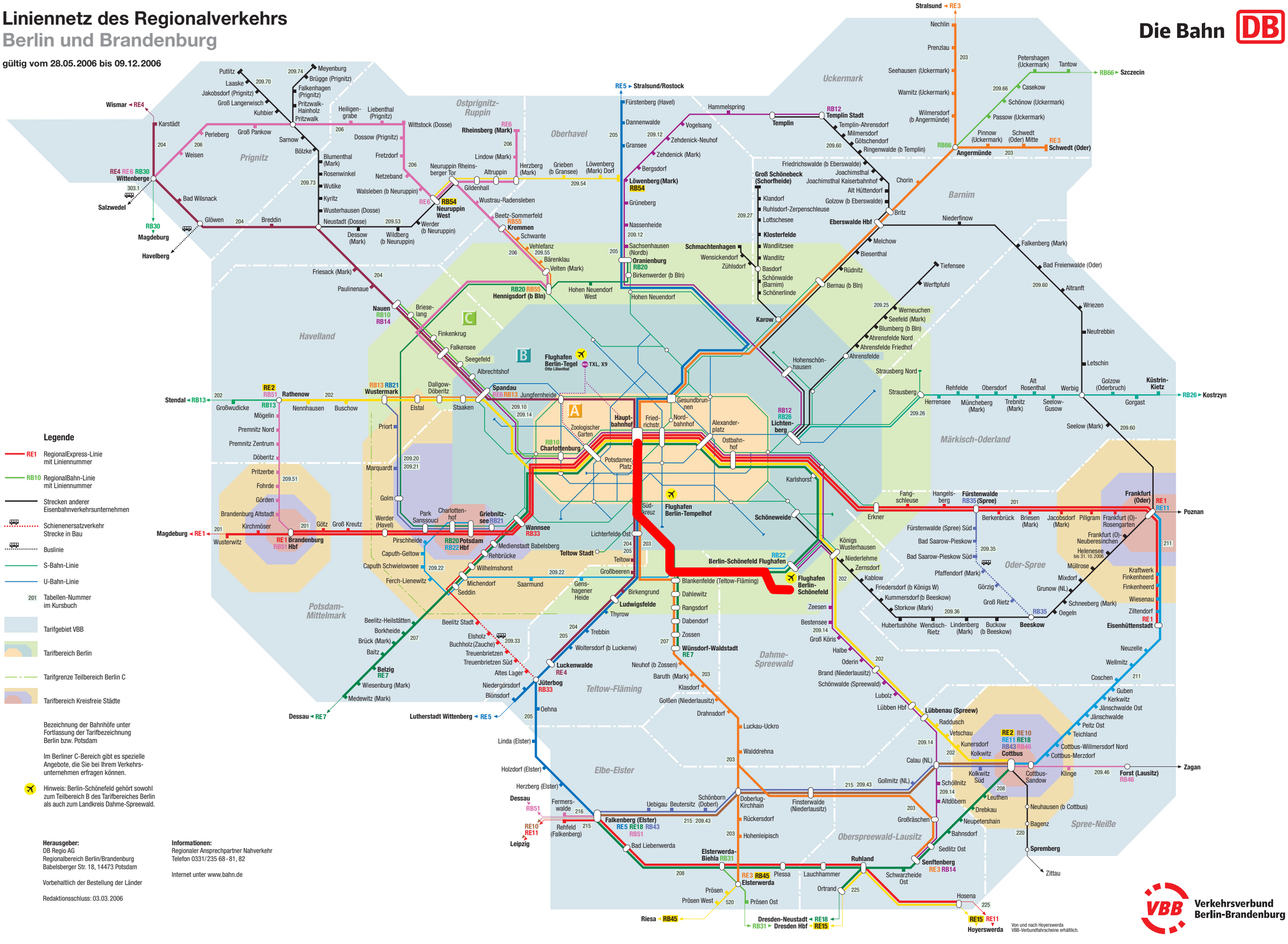

Schönefeld
S-Bahn
Waßmannsdorf
B96a
Terminal Flughafen Schönefeld
zur Berliner Südtangente
Flughafen Schönefeld Nordbahn
A113 (neu)
Hubertus
BBI-Nordbahn
Ausbaumodule
BBI-Terminal
P
Selchow
A113 (alt)
BBI-Südbahn

**2**

# Liniennetz des Regionalverkehrs
## Berlin und Brandenburg

**gültig vom 28.05.2006 bis 09.12.2006**

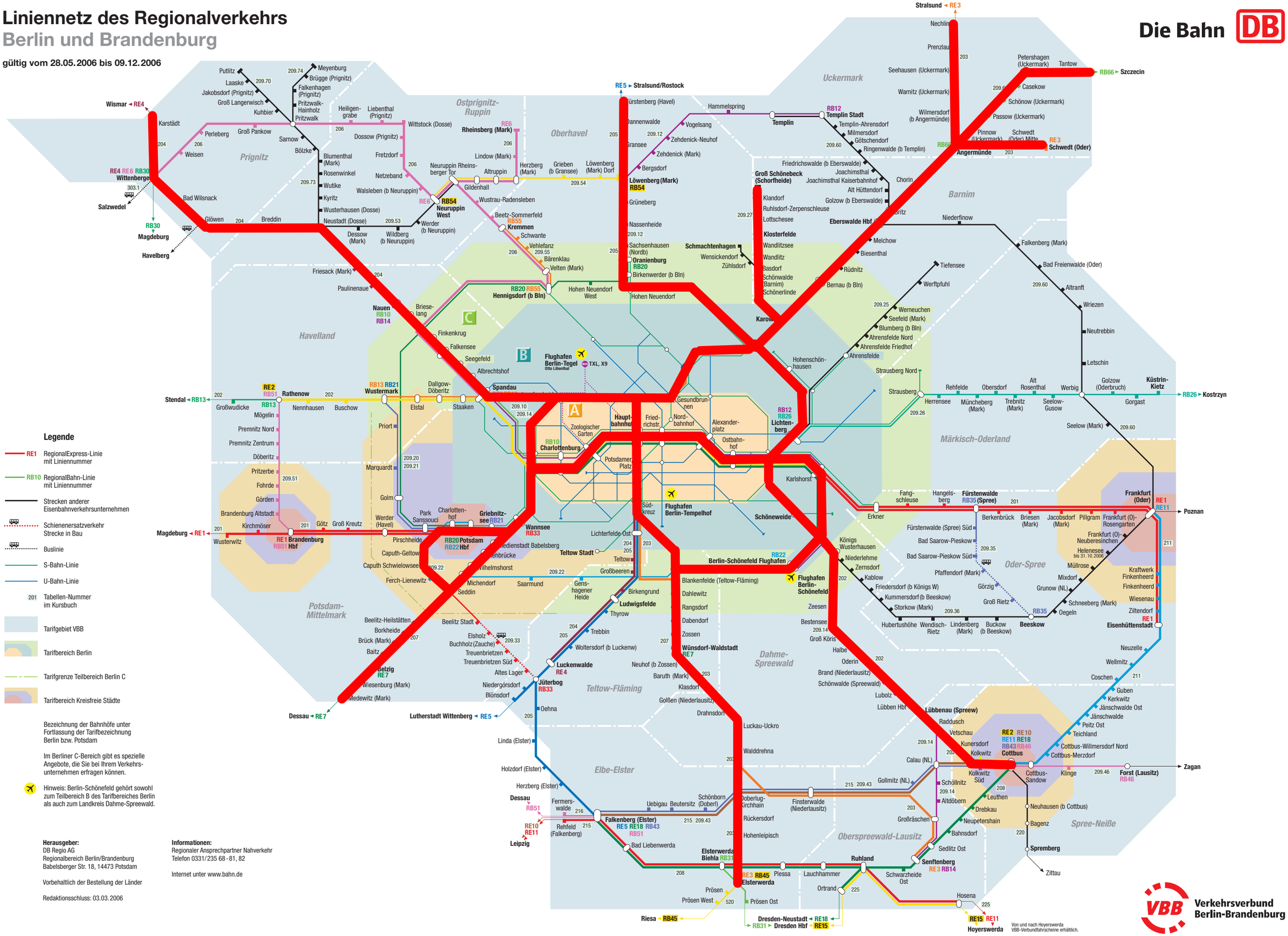
Die Bahn DB


Prignitz
Ostprignitz-Ruppin
Oberhavel
Uckermark
Barnim
Havelland
Märkisch-Oderland
Potsdam-Mittelmark
Dahme-Spreewald
Teltow-Fläming
Elbe-Elster
Oberspreewald-Lausitz
Oder-Spree
Spree-Neiße
Wittenberge
Salzwedel
Magdeburg
Havelberg
Wismar
Stralsund
Rostock
Szczecin
Schwedt (Oder)
Angermünde
Templin
Eberswalde Hbf
Oranienburg
Löwenberg (Mark)
Neuruppin West
Rheinsberg (Mark)
Kremmen
Hennigsdorf (b Bln)
Nauen
Spandau
Charlottenburg
Potsdam Hbf
Brandenburg Hbf
Wustermark
Rathenow
Stendal
Flughafen Berlin-Tegel
Flughafen Berlin-Tempelhof
Flughafen Berlin-Schönefeld
Berlin-Schönefeld Flughafen
Wannsee
Teltow Stadt
Luckenwalde
Jüterbog
Lutherstadt Wittenberg
Dessau
Leipzig
Falkenberg (Elster)
Elsterwerda
Riesa
Dresden-Neustadt
Dresden Hbf
Hoyerswerda
Cottbus
Lübbenau (Spreew)
Forst (Lausitz)
Zagan
Kostrzyn
Poznan
Frankfurt (Oder)
Küstrin-Kietz
Fürstenwalde (Spree)
Beeskow
Eisenhüttenstadt
Spremberg
Zittau
Lichtenberg
Ostbahnhof
Alexanderplatz
Hauptbahnhof
Friedrichstr.
Nordbahnhof
Gesundbrunnen
Potsdamer Platz
Zoologischer Garten
Südkreuz
Schönefeld
Karlshorst
Erkner
Königs Wusterhausen
Karow
Schmachtenhagen
Templin Stadt
Pritzwalk
Neustrelitz
Cottbus
Senftenberg
Ruhland
Finsterwalde (Niederlausitz)
Doberlug-Kirchhain
Luckau-Uckro
Wünsdorf-Waldstadt
Golßen (Niederlausitz)
Falkenberg (Elster)
Elsterwerda-Biehla
Bad Liebenwerda
Uebigau
Beutersitz
Schönborn (Doberl)
Rückersdorf
Hohenleipisch
Prösen
Prösen West
Prösen Ost
Ortrand
Lauchhammer
Plessa
Hosena
Schwarzheide Ost
Senftenberg
Sedlitz Ost
Großräschen
Calau (NL)
Gollmitz (NL)
Kolkwitz Süd
Cottbus-Sandow
Klinge
Forst (Lausitz)
Neuhausen (b Cottbus)
Bagenz
Drebkau
Neupetershain
Bahnsdorf
Altdöbern
Schöllnitz
Kolkwitz
Kunersdorf
Vetschau
Raddusch
Lübben Hbf
Lübben (Spreew)
Luckau-Uckro
Walddrehna
Drahnsdorf
Golßen (Niederlausitz)
Klasdorf
Baruth (Mark)
Neuhof (b Zossen)
Zossen
Dabendorf
Rangsdorf
Dahlewitz
Blankenfelde (Teltow-Fläming)
Birkengrund
Ludwigsfelde
Thyrow
Trebbin
Woltersdorf (b Luckenw)
Luckenwalde
Jüterbog
Oehna
Linda (Elster)
Holzdorf (Elster)
Herzberg (Elster)
Fermersleben
Rehfeld (Falkenberg)
Bad Liebenwerda
Elsterwerda
Prösen
Riesa
Dresden-Neustadt
Dresden Hbf
Hoyerswerda
Von und nach Hoyerswerda VBB-Verbundfahrscheine erhältlich.
Zittau
Spremberg
Forst (Lausitz)
Cottbus
Frankfurt (Oder)
Poznan
Zagan
Szczecin
Stralsund
Angermünde
Schwedt (Oder)

# Liniennetz des Regionalverkehrs
## Berlin und Brandenburg

**gültig vom 28.05.2006 bis 09.12.2006**

Die Bahn DB


Prignitz
Ostprignitz-Ruppin
Oberhavel
Uckermark
Barnim
Havelland
Potsdam-Mittelmark
Teltow-Fläming
Dahme-Spreewald
Elbe-Elster
Oberspreewald-Lausitz
Märkisch-Oderland
Oder-Spree
Spree-Neiße
Wismar ◄ RE4
Magdeburg ◄ RE1
Stralsund ◄ RE3
RE5 ► Stralsund/Rostock
RB66 ► Szczecin
Schwedt (Oder)
Poznan
Zagan
RB26 ► Kostrzyn
Stendal ◄ RB13
Dessau ◄ RE7
Lutherstadt Wittenberg ◄ RE5
Leipzig
Riesa ◄ RB45
Dresden-Neustadt ◄ RE18
RB31 ► Dresden Hbf ◄ RE15
Hoyerswerda
Spremberg
Zittau
Salzwedel
Magdeburg
Havelberg
Wittenberge
Neuruppin West
Oranienburg
Templin
Templin Stadt
Angermünde
Eberswalde Hbf
Fürstenwalde (Spree)
Frankfurt (Oder)
Eisenhüttenstadt
Beeskow
Cottbus
Forst (Lausitz)
Senftenberg
Elsterwerda
Falkenberg (Elster)
Luckenwalde
Jüterbog
Belzig
Brandenburg Hbf
Potsdam Hbf
Wannsee
Spandau
Charlottenburg
Zoologischer Garten
Hauptbahnhof
Friedrichstr.
Nordbahnhof
Gesundbrunnen
Alexanderplatz
Ostbahnhof
Potsdamer Platz
Südkreuz
Lichterfelde Ost
Teltow Stadt
Flughafen Berlin-Tegel
Flughafen Berlin-Tempelhof
Flughafen Berlin-Schönefeld
Berlin-Schönefeld Flughafen
Schönefeld
Lichtenberg
Karlshorst
Erkner
Königs Wusterhausen
Ruhland
Lübbenau (Spreew)
Kolkwitz Süd
Cottbus-Sandow
Klinge
Neuhausen (b Cottbus)
Bagenz
Ludwigsfelde
Wünsdorf-Waldstadt
Hennigsdorf (b Bln)
Kremmen
Löwenberg (Mark)
Groß Schönebeck (Schorfheide)
Karow
Schmachtenhagen
Hohen Neuendorf
Hohen Neuendorf West
Nauen
Wustermark
Rathenow
Wittenberge
Salzwedel
Havelberg
Magdeburg
Dessau
Leipzig
Riesa
Hoyerswerda
Zittau
Spremberg
Zagan
Poznan
Szczecin
Schwedt (Oder)
Stralsund
Stendal
Kostrzyn
Frankfurt (Oder)
Eisenhüttenstadt
Beeskow
Cottbus
Forst (Lausitz)
Senftenberg
Elsterwerda
Falkenberg (Elster)
Luckenwalde
Jüterbog
Belzig
Brandenburg Hbf
Potsdam Hbf
Wannsee
Spandau
Charlottenburg
Zoologischer Garten
Hauptbahnhof
Friedrichstr.
Nordbahnhof
Gesundbrunnen
Alexanderplatz
Ostbahnhof
Potsdamer Platz
Südkreuz
Lichterfelde Ost
Teltow Stadt
Flughafen Berlin-Tegel
Flughafen Berlin-Tempelhof
Flughafen Berlin-Schönefeld
Berlin-Schönefeld Flughafen
Schönefeld
Lichtenberg
Karlshorst
Erkner
Königs Wusterhausen
Ruhland
Lübbenau (Spreew)
Kolkwitz Süd
Cottbus-Sandow
Klinge
Neuhausen (b Cottbus)
Bagenz
Spremberg
Zittau
Ludwigsfelde
Wünsdorf-Waldstadt
Hennigsdorf (b Bln)
Kremmen
Löwenberg (Mark)
Groß Schönebeck (Schorfheide)
Karow
Schmachtenhagen
Hohen Neuendorf
Hohen Neuendorf West
Nauen
Wustermark
Rathenow
Templin
Templin Stadt
Angermünde
Eberswalde Hbf
Fürstenwalde (Spree)

Geschäftsstelle der AG Nord bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
email: AG Nord@senstadt.verwalt-berlin.de
Herr Speer (I B 2)
Tel: (030) 9025-1354 / Fax: -1302

Kommunales Nachbarschaftsforum
AG Nord

# Entschließung für eine bessere Erreichbarkeit des Flughafens BBI aus dem Bereich der AG Nord

in der am 19.5.2006 verabschiedeten Fassung

Mit der Eröffnung des Flughafens Berlin-Brandenburg International (BBI) wird sich die Anbindung an den Flugverkehr für viele Bewohner aus den nördlichen und östlichen Berliner Bezirken sowie aus den Landkreisen Oberhavel und Barnim nachhaltig verändern.

Die geplante Schienenverkehrsanbindung mit dem geplanten Regio-Shuttle zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Flughafen BBI stellt zwar einerseits eine hochattraktive Flughafenanbindung aus der Berliner City her. Andererseits wird sich durch die geplante Einstellung der bisher bestehenden Direktverbindungen zum Flughafen Schönefeld

- aus Berlin-Lichtenberg (ersatzlose Einstellung der RB 24 bereits zum 28.5.06)
- und aus Berlin-Karlshorst (vorgesehene Einstellung der über die Stadtbahn verkehrenden Flughafen-Anbindung nach Einrichtung des Flughafen-Shuttles über die Anhalter / Dresdner Bahn)

die Anbindung des Flughafens Schönefelds aus weiten Teilen des nordöstlichen Berliner Stadtgebietes und den angrenzenden Landkreisen jedoch deutlich verschlechtern.

Durch die dann erforderlichen Umwegfahrten über den neuen Berliner Hauptbahnhof bzw. mit der S-Bahn über Ostkreuz / Görlitzer Bahn werden z.B. aus den östlichen Berliner Großsiedlungen Fahrzeiten von über 1 Stunde (ohne Berücksichtigung der Umsteigezeiten) bis zum Flughafen BBI die Regel sein.[1]

Eine optimale Erreichbarkeit des Flughafens BBI aus dem Bereich der AG Nord ist aber nicht nur für die Bewohnerinnen und Bewohner sondern gerade auch für die gewerbliche Wirtschaft von elementarem Interesse und eröffnet Chancen für die Standortaktivierung.

**Die für den SPNV zuständigen Aufgabenträger beider Länder - das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - werden daher gebeten, in Abstimmung mit dem VBB bei den weiteren Planungen und Bestellungen zur Anbindung des Flughafens BBI eine attraktive Erreichbarkeit aus dem Raum der AG Nord zu berücksichtigen.**

**Dazu bietet sich in besonderer Weise die direkte Führung einer Regionalbahnlinie über den Berliner Außenring (z.B. aus Oranienburg / Eberswalde) und den Bf. Lichtenberg (und ggf. nach Fertigstellung über den geplanten Regionalbahnhof Ostkreuz) zum Flughafen BBI an.**

Lompscher
Vorsitzende der AG Nord

Bockhardt
Stellv. Vorsitzender der AG Nord

[1] Zum Vergleich: bisherige Fahrzeit vom Bf. Lichtenberg zum Flughafen Schönefeld mit RB 24 ca. 15 Minuten, vom Bf. Karlshorst zum Flughafen Schönefeld mit RE ca. 9 Minuten.