

Auszug aus dem Abschlussbericht der Arbeitsgruppe Schienenanbindung Flughafen BBI (AG BBI)

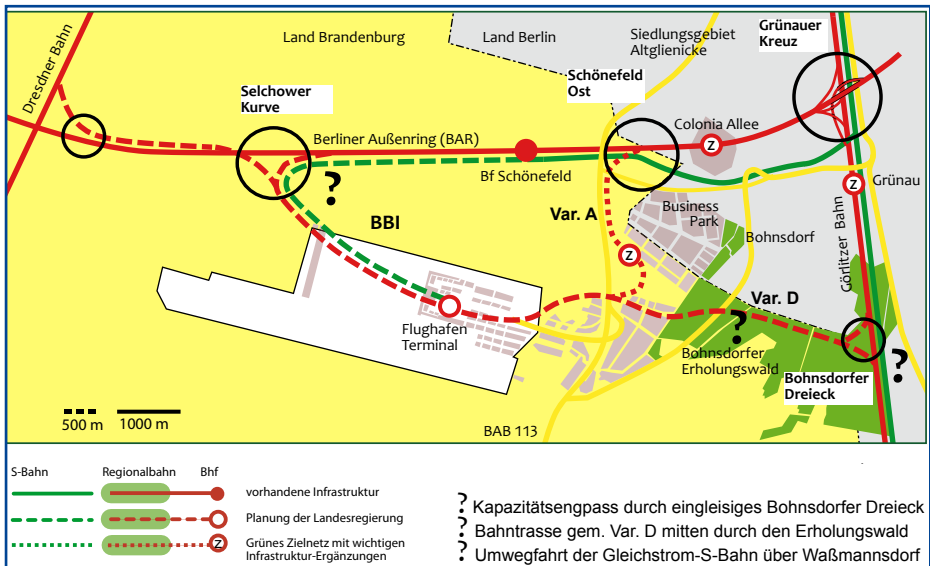


Deutscher **Bahnkunden**-Verband e. V.
 Bundesverband
 Kurfürstendamm 11
 10719 Berlin
 Tel. (0 30) 63 49 70 76
 Tel. (0 30) 63 49 70 99
 bahnkunden@bahnkunden.de
 www.bahnkunden.de

„Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung Ost an den Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI)“ vom 21. Dezember 2009

Deutscher Bahnkundenverband (DBV) unter Beteiligung von

- Interessensgemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e. V. (IGEB)
- Naturschutzverbände der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz (BLN) mit den nach § 60 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbänden
- Einwohner aus Bohnsdorf
- gemeinsame „Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr und Landesentwicklung“ Bündnis 90/Die Grünen der Länder Berlin und Brandenburg (LAG)



Inhalt

Teil A Anbindung Ost (Planfeststellungsverfahren)

- 1 Veranlassung – Zielstellung – Grundlagen im Erörterungstermin
- 2 Planungsvoraussetzungen und Grundlagen
- 2.1 Gemeinsamer Landesentwicklungsplan Flughafenstandortentwicklung (LEP FS)
- 2.2 Rechtsgrundlagen
- 2.3 Flächennutzungspläne Berlin und Schönefeld (FNP)
- 2.4 Nahverkehrstangente gem. Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP-Verkehr)
- 2.5 Verkehrsaufkommen
- 3 Variantenuntersuchungen der grundsätzlichen Alternativen D, A 1 und A 2
- 3.1 Variantenerläuterung
- 3.2 Baukonstruktion und Bautechnologie
- 3.3 Kapazität und Durchlässigkeit der Eisenbahnanlagen im Umfeld des BBI
- 3.4 Kosten der Varianten
- 3.5 Umweltauswirkungen der Varianten
- 3.5.1 Lärm und Erschütterungen
- 3.5.2 Flora und Fauna
- 3.6 Begründung der Vorzugsvarianten A 1, A 2 und A 1/2

Teil B Berlin – Brandenburg – Konzept des ÖPNV für beide Länder

- 4 Linienkonzepte BBI
- 4.1 Probleme und Lösungsansätze
- 4.2 DBV Integrationskonzept 2020
- 4.3 DBV-Integrationskonzept 2011 mit Zwischenlösung für Ostanbindung

Teil C Kurzfassg und Problemlösung KURVE

- 5 Veranlassung und Zielstellung
- 5.1 Veranlassung für den Abschlussbericht AG BBI
- 5.2 Zielstellung
- 6 Problemlösung KURVE

Anlagen (Teil A = 15; Teil B = 13; Teil C = 4, insgesamt 32 Anlagen)

Teil A Anbindung Ost (Planfeststellungsverfahren)

- Anlage 1 a–c Übersichtspläne der Einwendungen DBV/LAG und Vorschlag DB Netz A 0
Anlage 2 a–c Einbindungsvarianten a–c Schönefeld Ost der Alternative Variante A
Anlage 2 d Bohnsdorfer Dreieck
Anlage 3 a Querschnitt Tunnel (Maßstab 1:100)
Anlage 3 b Brücke Brigittenweg Draufsicht und Ansicht
Anlage 4 Lageplan der Varianten D, A 0, A 1, A 2, A neu (Maßstab 1:5000; 1:10.000)
Anlage 5 a–d Lagepläne der Vorzugsvariante A 1 bzw. A 2 (Luftbild Maßstab ca. 1:1000)
Anlage 6 Übersichtsplan BBI/Bohnsdorf/ Altglienicke ([siehe Titelseite](#))

Teil B Berlin – Brandenburg – Konzept des ÖPNV für beide Länder

- Anlage 7 a Grünauer Kreuz
Anlage 7 b BBI-Flughafenterminal Ostanbindung Alternative A
Anlage 7 c BBI-Flughafenterminal Westanbindung mit Zwischenlösung Ostanbindung
Anlage 7 d Dresdner Bahn/BAR mit Abzweig Süd-Ost
Anlage 7 e Genshagener Heide
Anlage 8 Liniennetzvarianten Intraplan Dezember 2006
Anlage 9 Liniennetzvarianten IGEB Oktober 2007
Anlage 10 Liniennetzvarianten LAG Dezember 2007
Anlage 11 a–b Liniennetzvarianten MIR Juli 2008
Anlage 12 Verkehrsaufkommen – Verkehrsverteilung MIR

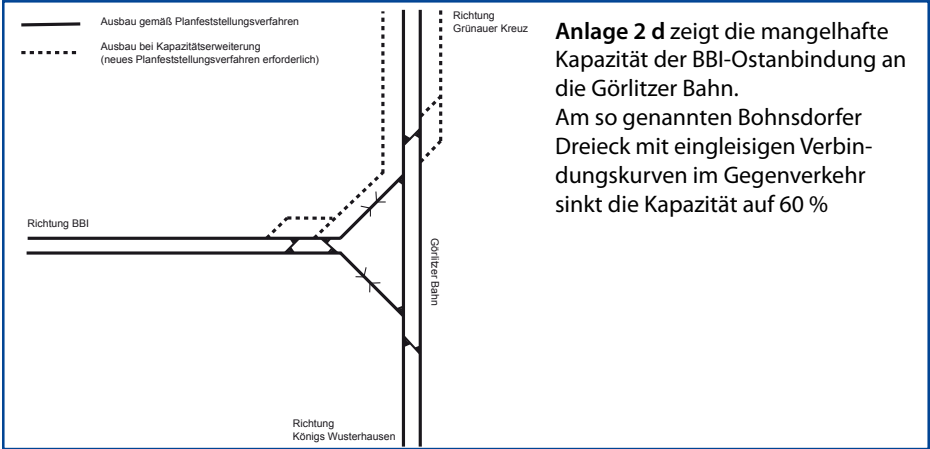
Anlage 13 a	DBV-Integrationskonzept 2020
Anlage 13 b	DBV-Integrationskonzept 2011 mit Zwischenlösung Osteinbindung
Teil C	Kurzfassung und Problemlösung Pläne aus dem Planwerk Südostraum der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Sen Stadt Juni 2009)
Anlage 14 a	Strukturbild mit Handlungsräumen und -schwerpunkten
Anlage 14 b	Strategieräume im Stadtentwicklungskonzept StEK 2020
Anlage 14 c	Leitbild BBI – Entwicklungsgebiete am Flughafenumfeld
Anlage 14 d	Leitbildorientierung Gesamttraum BBI bis Berlin Mitte

Zusammenfassung

Die Schienenanbindung des Flughafens BBI kostet den Steuerzahler mindestens 640 Mio. €. Trotz dieser hohen Investitionskosten und immenser jährlicher Betriebskosten wird sich der ÖPNV-Anteil von heute 46 % auf nur 30 % sogar verschlechtern. Auch der geplante stündliche Regionalverkehr aus einigen Regionen Brandenburgs wird nicht mehr Fahrgäste vom Auto auf die Schiene locken. Durch die feststehenden Abfertigungstermine beim Einchecken und möglicher Zugverspätungen werden die Fluggästediese politisch vorbestimmten Linien kaum nutzen, da unter Umständen ein Zug um eine Stunde früher genommen werden muss. Im Planfeststellungsverfahren Schienenanbindung Ost an den Flughafen Berlin Brandenburg International haben mehrere Einwender grundsätzliche Variantenuntersuchungen der Trassenführung gefordert und alternative Varianten vorgeschlagen. In den Erwidernungen an diese Einwender hat der Vorhabenträger DB Netz AG darauf geantwortet und eine Variante mit seinen eigenen Vorgaben untersucht. Jedoch hat die unterschiedliche Einschätzung der Verkehrsbeziehungen und Verkehrsprognosen den Vorhabenträger noch nicht zur Korrektur bewogen.

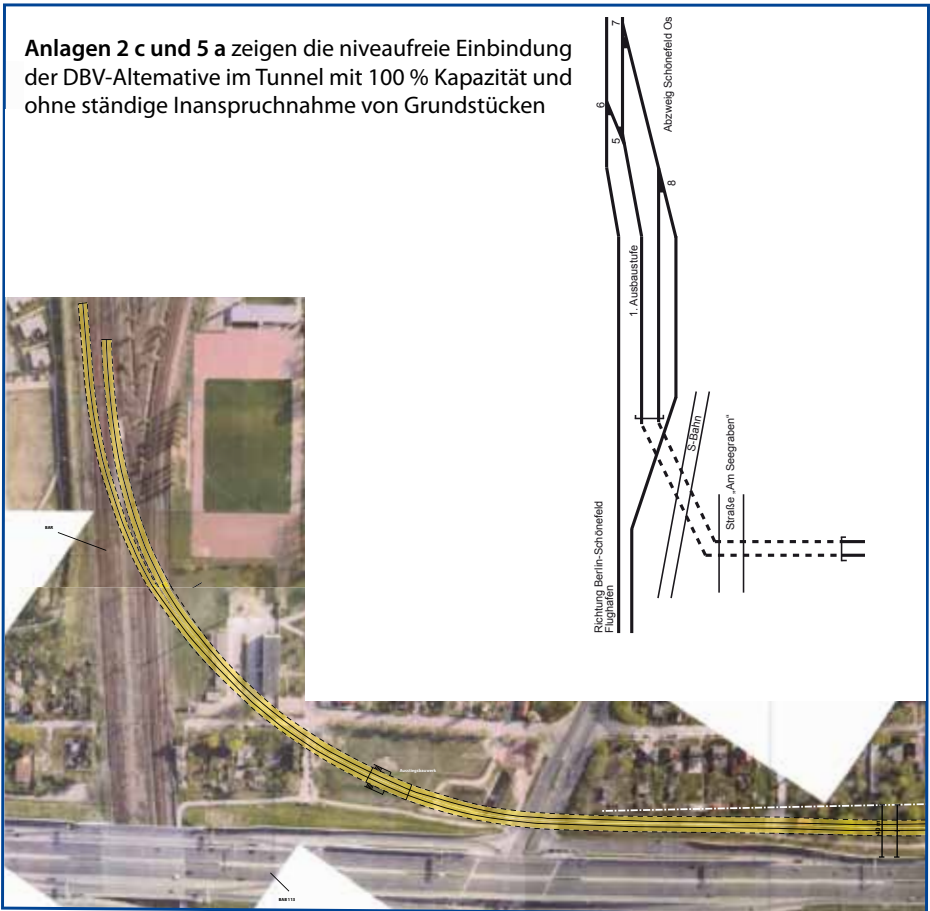
Nachdem die AG BBI offiziell gebeten wurde, mit dem Planfeststellungsverfahren eine Variantenpräzisierung der Einwendungen an das Eisenbahn-Bundesamt zu übergeben, wurde dieser Abschlussbericht fertiggestellt. Der Abschlussbericht präzisiert die Vorzugsvariante und erläutert ein effizienteres Linienkonzept für den Zeitraum 2011 bis 2020. Weiterhin ist ein Lösungsvorschlag auf der Grundlage der Leitbildorientierung im Stadtentwicklungskonzept StEK 2020 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung enthalten. Die AG BBI konnte in ihrem Abschlussbericht nachweisen, dass eine kostengünstigere und umweltgerechtere Lösungsvariante als die des Vorhabentägers realisierbar ist.

Bei Parallelführung zur neuen Autobahn können die Kosten auf die Hälfte gesenkt werden und die Kapazität der Schienenanbindungverdoppelt werden (siehe Tabelle 4). Der Abschlussbericht wurde einer breiteren Fachöffentlichkeit zur Stellungnahme übergeben. Aus den Reaktionen der Presse lässt sich entnehmen, dass die Entscheidungsfindung nicht ohne Einbeziehung der Vorschläge aus dem Abschlussbericht erfolgen darf.

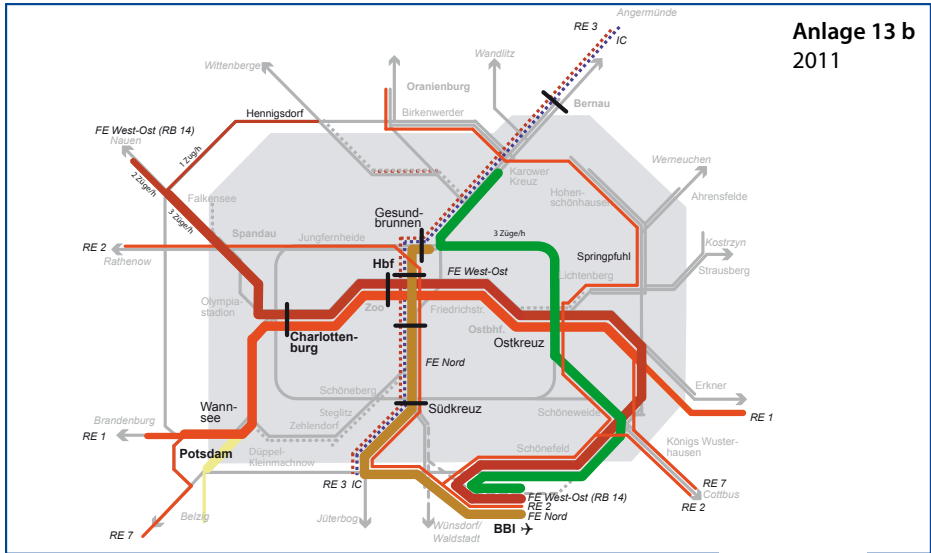


Anlage 2 d zeigt die mangelhafte Kapazität der BBI-Ostanbanfte an die Görlitzer Bahn.

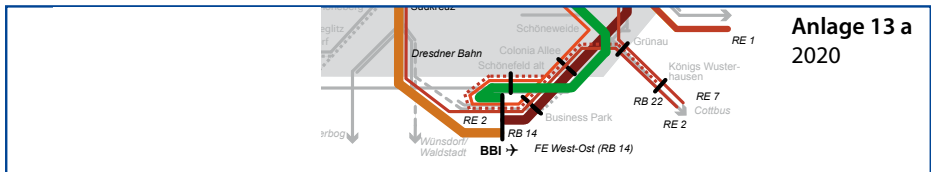
Am so genannten Bohnsdorfer Dreieck mit eingeleisigen Verbindungskurven im Gegenverkehr sinkt die Kapazität auf 60 %



Anlagen 2 c und 5 a zeigen die niveaufreie Einbindung der DBV-Alternative im Tunnel mit 100 % Kapazität und ohne ständige Inanspruchnahme von Grundstücken



Anlage 13 b
2011



Anlage 13 a
2020

Anlage 13 b zeigt die DBV-Zwischenlösung 2011 mit direkter Einführung des Regionalverkehrs aus Richtung Osten im 20-Minutentakt bei Umrüstung eines der beiden S-Bahngleise von Gleichstrom auf Wechselstrom.

Anlage 13 a (nur Ausschnitt BBI) zeigt das DBV-Integrationskonzept 2020 mit Ostanbindung und Beibehaltung des Regionalverkehrssystems von Bf. Schönefeld alt bis BBI (neu)

Tab. 4. Verkehrsbaukosten weist nach, dass die DBV-Alternative (Variante A) nur 52 % der DB-Netzvariante (Variante D) durch den Bohnsdorfer Wald kostet.

Kriterium	Var. D durch den Wald	Var. A 1 eingleisige Tieflage
Kapazität für BBI Anbindung	60 %	100 %
Streckenlänge gesamt	5,40	4,00
Gleislänge gesamt	8,80	5,50
Baukosten	60	31,17
Baukosten [%]	100 %	52 %
Grundstücks-Inanspruchnahme	groß	gering
Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	sehr groß	sehr gering
Kosten insgesamt	groß	sehr gering

Alternative durch den Tunnel

Neuer Vorschlag für Ost-Anbindung des Flughafens BBI

VON JÜRGEN SCHWENKENBECHER

SCHÖNEFELD. 14 Hektar Wald müssten gerodet werden, der Bahn-Dauerlärm dürfte sich für die Anwohner mit dem Lärm der Flugzeuge vermischen – die geplante Schienen-Ostanbindung des Hauptstadtflughafens BBI sorgt seit Jahren für heftige Aufregung nicht nur im betroffenen Berliner Ortsteil Bohnsdorf. Sicher ist nur, dass die wichtige Verkehrsverbindung an der Grenze zwischen Berlin und Brandenburg nicht bis zur BBI-Eröffnung Ende Oktober 2011 fertiggestellt sein wird. Mit etwa zwei Jahren Bauzeit rechnet die Bahn, und erst für das nächste Jahr wird der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erwartet. Dass Naturschützer und Anwohner dagegen klagen werden, gilt als sicher.

Bahnexperten und mehrere Umweltverbände hoffen allerdings, dass diese Baugenehmigung nie erteilt wird. Sie wollen die Zeit nutzen, die heftig umstrittene Trassenführung gänzlich zu Fall zu bringen und präsentierten gestern ei-

schafter, geplant“, begründete Bahn-Sprecher Michael Baufeld gestern die Planung. Und für die Flughafengesellschaft sagte Sprecher Leif Erichsen, „wir möchten nur eine leistungsfähige Bahn-anbindung“. Zum Streckenverlauf äußerte er sich nicht.

Im Alternativvorschlag, den eine Arbeitsgruppe in den letzten zwei Jahren ausarbeitete, führt die Strecke östlich der Autobahn A113 Richtung Bahnring am Grünauer Kreuz. Sowohl dieser Knotenpunkt als auch der Ring hätten reichlich Kapazitäten und könnten voll genutzt werden, erläuterte der DBV-Experte Heinz-Joachim Bona. Ein Teil der Linie soll durch einen Tunnel verlaufen, der kostengünstig in offener Bauweise errichtet werden

könnte. „Die Strecke zum Bahnring ist nur 4,6 Kilometer lang, durch den Wald zur Görplitzer Bahn sind es 8,5 Kilometer“, sagte Bona. Zudem könnten bei der Verwirklichung des Alternativvorschlags auch Regionalzüge aus Berlin von Osten den Flughafen erreichen, was bisher nicht möglich ist. „Es lohnt sich, noch ein-

**„Es lohnt sich,
noch einmal
nachzu-
denken.“**

**Heinz-Joachim
Bona,
Deutscher Bahn-
kundenverband**

nen detailreichen Alternativvorschlag, der nach Berechnungen des Deutschen Bahnkundenverbandes (DBV) nicht nur wesentlich umweltfreundlicher, sondern vor allem auch nur rund 31 Millionen Euro statt der bislang veranschlagten 60 Millionen kosten würde.

Schon seit Jahrzehnten verläuft ein Gleis, die sogenannte Kerosin-Bahn, dicht an Bohnsdorfer Häusern vorbei. Schnell zeigte sich, dass diese Strecke aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen nicht für die Ostanbindung genutzt werden kann. Aber niemand könne heute erklären, warum 200 Meter weiter südlich ein neuer Weg durch den Wald gewählt wurde, sagte gestern der DBV-Vorsitzende Frank Böhnke. Und sachlich zu begründen sei auch nicht, warum die Trasse in die Görlitzer Bahn münden solle. Nur zehn Prozent der Züge zum BBI kämen über die Görlitzer Bahn aus der südlichen Richtung.

„Wir haben die Strecke durch den Wald im Auftrag des Bundes sowie der Länder Berlin und Brandenburg, also der Flughafengesell-

mal nachzudenken.“

Das Eisenbahn-Bundesamt will vor seiner Entscheidung über die Ostanbindung sich offensichtlich auch mit der Alternativroute befassen. „Es hatte uns offiziell um die Fertigstellung des Abschlussberichtes gebeten“, sagte Bona.

Wenig erfolgreich endeten die Versuche des DBV, mit Politikern und Planern ins Gespräch zu kommen. „Mit jedem Korrekturwunsch läuft man gegen eine Mauer des Schweigens“, klagte DBV-Vorsitzender Böhnke. Selbst wenn auf fachlicher Ebene intern die Vorteile der Alternative durchaus anerkannt würden. „Da ist nichts mehr zu machen, heißt es immer wieder.“

Tatsächlich sind die Chancen für eine neue Planung eher gering. Der DBV will sich damit nicht abfinden. Den Alternativvorschlag schickte er jetzt auch an Politiker in Brandenburg und Berlin, an die Bahn und an den Landes- und den Bundesrechnungshof. „Es lässt sich nicht erklären, warum viel mehr Geld ausgegeben wird, als nötig“, sagt DBV-Vorsitzender Böhnke.



Schneller und billiger mit dem Zug zum Flughafen?

Bahnkunden-Verband schlägt neue Trasse für den Ost-Anschluss vor
Schienen sollen entlang der Autobahn und nicht im Wald gelegt werden

VON KLAUS KURPIJUWITZ

SCHÖNEFELD - Viel Geld für eine schlechte Bahnverbindung: So bewertet der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) den geplanten östlichen Anschluss der Bahn an den neuen Flughafen in Schönefeld, für den derzeit das Genehmigungsverfahren läuft. Der Verband schlägt eine Lösung vor, die billiger und für den Betrieb besser sein soll. Doch die Planer halten an ihrem Vorhaben fest.

Fern- und Regionalzüge sollen nach dem derzeitigen Planungsstand eines Tages den Flughafen im östlichen Bereich über einen Anschluss zur Görlitzer Bahn erreichen - über jeweils eingleisige Verbindungskurven nach Norden und Süd-



Märkische Oderzeitung 07.01.2010

Langer Weg zum neuen Flughafen

Nach Ansicht des Bahnkundenverbandes ist die geplante Anbindung des Barnims nach Schönefeld nicht attraktiv

VON OLAV SCHROEDER

Barnim (MOZ) Der Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) liegt vom Barnim aus gesehen zwar am anderen Ende Berlins. Doch genau dorthin müssen sich Fluggäste aus Barnim und Umgebung künftig begeben, wenn sie in einen Flieger steigen wollen. Die AG Schienenanbindung Flughafen BBI lehnt die geplante Schienenanbindung entschieden ab.

In der Arbeitsgruppe sind unter Federführung des Deutschen Bahnkundenverbandes (DBV) unter anderem Institutionen und Verbände wie die Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin, der Naturschutzband Deutschland und

anbindung des Flughafens mit der Bahn wurde bereits 2001 aus dem Genehmigungsverfahren für den Flughafen herausgenommen, da für sie eine neue Trasse gefunden werden musste.

Ziel des Verbandes ist die Integration des Regionalverkehrs in die Anbindung des Großflughafens, wodurch eine Verkürzung der Reisezeiten auf 30 bis 50 Prozent erwartet wird, wie Heinz-Joachim Bona, der Vorsitzende des hiesigen Regionalverbandes des DBV, betont. Von Barnim aus sollte der BBI demnach über Gesundbrunnen, Lichtenberg und Schönau erreicht werden können.

Nach der jetzigen Planung wird nach Ansicht der Arbeitsgruppe trotz erheblicher Kosten für Infrastruktur und Betrieb der Öffent-

licher Anreisezeiten nur einen geringen Anteil am Zubringerverkehr zum Flughafen erreichen. Gerechnet wird mit etwa 30 Prozent. Zwei von drei Fluggästen würden also mit dem Privatauto

Gefordert wird die bessere Integration des Regionalverkehrs

zum neuen Flughafen terminal anreisen. Auch im Berufsverkehr, so führt die AG in ihrer Stellungnahme aus, erreicht der ÖPNV in den östlichen Berliner Bezirken wie auch im Umland weniger als zehn Prozent.

Eine Ursache für das schlechte ÖPNV-Ergebnis sei die beste-

ding, Verschärfend aber komme hinzu, dass aus Richtung Osten kein Flughafenexpress zum BBI verkehrt, kritisiert die AG. Die S-Bahn solle lediglich im großen Bogen vom Bahnhof Schönefeld verlängert werden. Ein Flughafenexpress sei lediglich zwischen dem Hauptbahnhof und dem Großflughafen vorgesehen, die Ostanbindung aus Richtung Lichtenberg werde jedoch vernachlässigt.

Die bisherige Vorzugsstrasse der Deutschen Bahn für die östliche Anbindung des BBI wurde zudem durch den Bohnsdorfer Wald führen, kritisiert die AG. Abgesehen von den örtlichen Eingriffen in die Natur - rund 14 Hektar Waldfläche müssten gerodet werden -, habe diese Trasse auch Auswirkungen auf die schnelle Er-

die künftige Barnimer Passagiere. Denn auf diesem Weg müsste der Verkehr auch mit den Zügen der Görlitzer Bahn abgestimmt werden. Die Folge: Es könnten weniger Züge im gleichen Zeitraum zum BBI fahren. Die Kapazität der Trasse wäre somit geringer. Das Angebot auf der Schiene werde dann wiederum seltener angenommen, zumal Flugreisende wegen des Eincheckens und der „Verspätungsangst“ schon zusätzliche Zeiten eingeplant haben.

Anstelle der Durchquerung des Bohnsdorfer Waldes wird von der AG vorgeschlagen, eine Variante parallel zur Autobahn A 113 zu wählen, die bis zum niveaufreien Grünauer Kreuz führt und bereits dort abzwiegt. Bei dieser Trasse werde auch die vorhandene Eisenbahn-Infrastruktur „bestmög-