

12. Juli 2017

Bahnverbindung zum Flughafen BER: Einbindung ins Netz statt Pendelverkehr

Wir sind optimistisch, dass der Flughafen BER irgendwann in den nächsten Jahren eröffnet und der Flughafen Tegel geschlossen wird. Dann wird sich das Fahrgastaufkommen zum BER gegenüber dem heutigen nach Schönefeld verdoppeln bis verdreifachen. Nicht nur die Fluggäste von und nach Berlin und den angrenzenden Brandenburger und polnischen Landesteilen, sondern auch die am Flughafen tätigen Arbeitskräfte müssen die Möglichkeit bekommen, mit Regionalbahn und S-Bahn ihr Ziel häufig genug, schnell und möglichst direkt ohne Umsteigen zu erreichen.

Ein reiner Flughafen-Pendelverkehr zwischen BER und Berlin Hauptbahnhof, wie er bisher geplant wurde, erfüllt diese Anforderungen nicht. Der Flughafen muss in das „normale“ Liniennetz des Regional- und Vorortverkehrs eingebunden werden, mit dem allgemein üblichen Wagenmaterial und den allgemein üblichen Fahrkarten. Das Berliner Stadtgebiet muss auf verschiedenen Wegen mit Halt an allen berührten Stationen durchquert werden. Tangentiallinien sollen die innerstädtischen Stationen entlasten.

Die Dresdner Bahn wird zur BER-Eröffnung noch nicht fertig sein. Der deshalb geplante Ringverkehr im Halbstundentakt vom Hauptbahnhof über die Anhalter Bahn zum BER und über den östlichen Außen- und Innenring zum Hauptbahnhof ist ein akzeptabler Kompromiss. Dieser vermeidet das verspätungsanfällige niveaugleiche Kreuzen des Gegengleises der Anhalter Bahn und erlaubt, weitere Stationen zu bedienen.

Wir wollen folgendes Start- Bedienungskonzept:

- Vorortverkehr im 30-min-Takt von der Stadtbahn und Karlshorst
- Ringzug im 30-min-Takt über die Nord-Süd-Verbindung mit Halt in Lichterfelde Ost und Lichtenberg
- Solch ein Ringzug auch in der Gegenrichtung über Ludwigsfelde
- Wiederinbetriebnahme Potsdam-Pirschheide
- Direktverbindungen von Eberswalde, Oranienburg und Hohenschönhausen zum BER
- Mehrverkehr mit der S-Bahn wird wegen Fahrzeugmangel nicht möglich sein, aber Verlängerung der S45 über den Südring bis Westend, im Linientausch mit der S46.

Wichtig bleibt die Dresdner Bahn mit der Station Buckower Chaussee

Bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn Mitte der 2020er Jahre muss es gelingen, den Regionalbahnsteig Buckower Chaussee ohne weiteren Zeitverzug mitzubauen, damit die Züge der Nord-Süd-Verbindung zum BER dort statt in Lichterfelde Ost eine Direktverbindung zwischen den südlichen Stadtteilen und dem BER herstellen können.

Einzelheiten zum Start-Bedienungskonzept

Der 30-min-Takt des Vorortverkehrs von der **Stadtbahn** mit allen Halten von Charlottenburg bis **Karlshorst** und einem stündlichen Linienast von Nauen – Spandau (derzeit RB 14) bleibt erhalten. Der zweite Linienast (derzeit RE7) bindet Wannsee und möglichst auch Potsdam an.

Der Flughafen-**Ringzug** hält an allen Zwischenstationen, auch in **Lichterfelde Ost**, Lichtenberg und Gesundbrunnen. Sobald der Streckenabschnitt Ostkreuz – Frankfurter Allee wieder befahrbar ist, hält er in Schöneweide und Ostkreuz.

Der Flughafen-**Ringzug** verkehrt auch in der Gegenrichtung (**im Uhrzeigersinn**) im Halbstundentakt mit Fahrtrichtungswechsel in Ludwigsfelde (verkehrlich sinnvollste Vorzugsvariante) oder Birkengrund. Die Gleisinfrastruktur dafür ist vorhanden, die Anhalter Bahn wird dabei nicht gekreuzt.

Der Beitrag der **Gleichstrom-S-Bahn** zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens wird sich in der Anfangszeit nach Eröffnung auf einen 20-min-Takt zur Stadtbahn und einen 20-min-Takt zum Südring beschränken müssen, weil für die eigentlich notwendige Verdopplung der Zugzahlen noch nicht genug Fahrzeuge vorhanden sein werden. Aber die S45 sollte bis **Westend** verlängert werden. Tageszeitabhängig kann stattdessen die S46 bis Bundesplatz oder Südkreuz verkürzt werden. Die S9 verkehrt über die gesamte Stadtbahn bis Spandau.

Der Bahnhof **Potsdam-Pirschheide** wird wieder in Betrieb genommen, die RB-Linie 22 (Potsdam – Golm – BER – Königs Wusterhausen) hält dort im Stundentakt und wird über Michendorf mit Fahrtrichtungswechsel und mit Anschluss an Züge Richtung Dessau geführt.

Der **Regionalbahnhof Schönefeld** als Zugangsstelle für die Arbeits- und Gewerbestätten, die sich dort angesiedelt haben, bleibt in Betrieb, wird planmäßig mit einer stündlichen Linie bedient (zum Beispiel von Potsdam oder Ludwigsfelde oder Wünsdorf-Waldstadt mit einer Schleife BER - Schönefeld oder umgekehrt) und kann in Störungsfällen ersatzweise für BER genutzt werden.

Der Osten und Nordosten Berlins braucht eine Direktverbindung zum BER, am besten mit Linien aus Richtung Oranienburg und Szczecin - Angermünde mit Halten in **Hohenschönhausen**, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide.

Für aufkommensstarke Verkehrsströme, die zunächst keine Direktverbindung zum BER haben, sind gute **Anschlüsse** herzustellen:

- aus Zielona Góra – Frankfurt (Oder) in Karlshorst
- aus Cottbus in Königs Wusterhausen
- aus Dresden - Elsterwerda in Wünsdorf-Waldstadt oder Blankenfelde
- aus Lutherstadt Wittenberg - Jüterbog in Ludwigsfelde oder Lichterfelde Ost
- aus Dessau – Bad Belzig in Michendorf
- aus Magdeburg – Brandenburg auf der Stadtbahn.

Der Regionalbahnsteig **Buckower Chaussee** an der Dresdner Bahn wird gebraucht, damit die Züge der Nord-Süd-Verbindung zum BER dort statt in Lichterfelde Ost eine Direktverbindung zwischen den südlichen Stadtteilen und dem BER herstellen können. Der Bau gemeinsam mit der Dresdner Bahn im Rahmen einer Planänderung vermeidet spätere Beeinträchtigungen der gerade eröffneten Strecke.

Der Ringverkehr kann dann aufgegeben werden, die Nord-Süd-Linien andere Endpunkte im Norden und Westen Berlins mit dem BER verbinden. Linien über die Stadtbahn müssen erhalten bleiben.