

S-Bahn-Querverbindung von Lichtenrade zum BER

- ein Vorschlag zur Verbesserung der Verkehrsanbindung des neuen Flughafens Berlin-Brandenburg

Ausgangslage

Der neue Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) ist weithin für seine mehrfach verschobene Eröffnung bekannt. Obwohl der Flugbetrieb nach heutigem Stand frühestens Ende 2017 beginnen kann, ist die Bahnanbindung bereits seit 2012 betriebsbereit, wird jedoch noch nicht im Passagierbetrieb befahren. Der Flughafenbahnhof befindet sich in Ost-West-Ausrichtung direkt unter dem Terminal und ist so mit kurzen Wegen zu erreichen. Bei der Einbindung des Flughafens in das bestehende Berliner Schienennetz wurden jedoch viele Chancen noch nicht genutzt.

Der Flughafen soll von einzelnen Fernzügen, zahlreichen Regionalzügen sowie der Berliner S-Bahn bedient werden. Die Linien RE7 und RB14 werden wie schon heute Berlin in West-Ost-Richtung durchqueren und dann den neuen Flughafen von der Ostseite erreichen. Ähnlich wie die in den Jahren 2014 und 2015 stündlich angebotene Vorläuferlinie RB19 zum Flughafen Schönefeld soll der neue Flughafen-Express RE9 die Berliner Nord-Süd-Verbindung nutzen und den Flughafen aus Richtung Westen ansteuern.

Der Bau von Fern- und Regionalbahngleisen für die Dresdner Bahn auf einer Strecke von etwa 12 km parallel zur S-Bahn-Linie S2 würde jedoch mindestens 500 Millionen Euro kosten und gestaltet sich umständlich, da die Dresdner Bahn in diesem Bereich nie viergleisig war – vor dem Zweiten Weltkrieg wurden die elektrifizierten S-Bahn-Gleise von der nicht-elektrifizierten Fernbahn mitgenutzt. Insbesondere ist umstritten, ob die Ferngleise in Lichtenrade ober- oder unterirdisch verlegt werden sollen, wie hoch die Mehrkosten einer Tunnellösung wären (laut Schätzungen der DB weitere 300-500 Millionen Euro) und wer diese tragen würde. Gegen den für die oberirdische Trasse durch Lichtenrade mittlerweile erteilten Planfeststellungsbeschluss droht die Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn mit einer Klage, weswegen nicht absehbar ist, wann mit dem Bau begonnen werden kann. Im besten Fall könnte die Dresdner Bahn im Jahr 2023 eröffnet werden, eine Tunnellösung nach Schätzungen des Fahrgastverbands IGEB nicht vor dem Jahr 2030.

Der RE9 muss bis dahin einen etwa 10-minütigen Umweg über die Anhalter Bahn fahren. Anstatt des entlang der Dresdner Bahn möglichen 15-Minuten-Takts ist auf der Ersatzstrecke aber bestenfalls ein 30-Minuten-Takt möglich, da die Anhalter Bahn bereits von Regionalzügen Richtung Ludwigsfelde und Fernzügen Richtung Leipzig und München genutzt wird. Im Dezember 2015 wurde sogar die nur stündlich verkehrende RB19 eingestellt, was vermutlich im Zusammenhang mit den tiefgreifenden Veränderungen im Streckenfahrplan der Anhalter Bahn steht, die auf die Einführung neuer ICE-Fahrten Richtung Frankfurt über die neue Schnellfahrstrecke Leipzig/Halle – Erfurt zurückgehen. Wenn voraussichtlich im Dezember 2017 weitere ICE-Verbindungen Richtung Nürnberg und München hinzukommen, werden noch weniger Trassen auf der Anhalter Bahn verfügbar sein.

Der BER wird jedoch nicht nur an die Regionalbahn, sondern auch an die S-Bahn angebunden. Kurioserweise führt der bereits errichtete S-Bahn-Tunnel vom Flughafen aus parallel zu den Regionalgleisen Richtung Westen, ist aber nur an die via Schöneweide verkehrenden Südoststrecken des S-Bahn-Netzes angeschlossen. Die Linien S45 und S9 erreichen den neuen Flughafenbahnhof also nicht direkt, sondern halten vom Nordosten kommend erst am alten Flughafenbahnhof in Schönefeld, um dann nach einem 8 km langen Bogen mit einem Zwischenhalt im kleinen Ort Waßmannsdorf den neuen Flughafenbahnhof von der Westseite zu erreichen. Bei 9 Minuten Fahrzeit auf der Neubaustrecke vom alten Flughafenbahnhof Schönefeld zum BER und 38 Minuten Fahrzeit auf der Bestandsstrecke zwischen Schönefeld und Hauptbahnhof wird eine S-Bahn-Fahrt aus der Berliner Innenstadt zum neuen Terminal über Ostkreuz mehr als eine Dreiviertelstunde dauern.

Infrastrukturkonzept

Wir untersuchen daher den Neubau einer Querverbindung für die S-Bahn, die südlich von Lichtenrade aus der S2 ausfädelt und im Bereich der Tunnelleinfahrt südlich von Waßmannsdorf in die fertiggestellte Flughafen-S-Bahn einfädelt.



Betriebsbereite, geplante und vorgeschlagene Bahnstrecken zum BER
Hintergrund: OpenStreetMap



Bahnverbindungen zwischen der Innenstadt und dem BER
Hintergrund: OpenStreetMap

Für die vorgeschlagene S-Bahn-Verbindung braucht nur noch eine 4 km lange oberirdische Strecke entlang der Bundesstraße B96a durch gering bebauten Gebiet nördlich von Mahlow errichtet zu werden, wobei weder Anwohnerproteste zu erwarten sind noch Naturschutzgebiete durchquert werden. Es gibt zwar einen unverbindlichen Bebauungsplan für Mahlow-Nord, der in diesem Bereich ein Neubaugebiet vorsieht, dessen Umsetzung ist aber ob der nördlich von Mahlow verlaufenden Flugrouten fraglich. Verzögerungen bei Planung und Bau der Strecke sind damit eher unwahrscheinlich, sodass die Eröffnung der neuen S-Bahn-Strecke schon einige Jahre vor der weiterhin ungewissen Fertigstellung der Ferngleise entlang der Dresdner Bahn erfolgen könnte. Vereinfachend kommt hinzu, dass es nur wenige komplexe Ingenieurbauwerke gibt:

- die Kreuzung von vier Straßen, wobei zur Überquerung der Schnellstraße B96 deren Anschlussstelle auf die Südseite der B96a verlegt werden sollte,
- die Kreuzung des Berliner Außenrings, der dort zukünftig nur von Güterzügen befahren wird,
- die möglichst niveaufreie Einfädelung in die bestehende Flughafen-S-Bahn bei Waßmannsdorf.

Nördlich von Mahlow wäre ein Zwischenhalt möglich, der aber nur eine geringe Erschließungswirkung hätte, solange es bei der derzeit sehr dünnen Bebauung bleibt.

Überlegenswert ist ein Bahnhof Mahlow-Nord vor allem in Verbindung mit der Einrichtung eines Park-and-Ride-Parkplatzes für Umsteiger auf die S-Bahn. Wegen der verkehrsgünstigen Lage an der Kreuzung der Schnellstraßen B96 und B96a / L76 könnten nicht nur Pendler aus dem Umland in die S-Bahn nach Berlin umsteigen, sondern auch Autofahrer aus Richtung Westen in die S-Bahn zum

Flughafen, zumal das Terminal im Straßenverkehr nur von Osten angefahren werden kann und daher von Westen nur mit einem großen Umweg um das Flughafengelände erreichbar ist.



S2 südlich von Lichtenrade
(Blick nach Süden Richtung Mahlow)
– ein Abzweig der Neubaustrecke über das links erkennbare Feld erfordert kein Überwerfungsbauwerk, sofern die Bestandsstrecke weiterhin eingleisig bleibt.



Regionalbahn- und S-Bahn-Gleise westlich der Ausfahrt aus dem Flughafentunnel bei Selchow, im Hintergrund der Bogen mit Übergang in Dammlage, wo die S-Bahn nach links ausfädeln könnte. Für eine niveaufreien Abzweig könnte das Gleis nach Lichtenrade noch im Einschnitt nach rechts abbiegen und weiter hinten den S-Bahn-Damm unterqueren.

Anhand der Kosten ähnlich trassierter Neubaustrecken (z.B. S-Bahn-Verlängerung nach Teltow Stadt, Neufahrner Kurve am Flughafen München) oder ähnlich langer Schnellfahrstrecken (z.B. Verbindungskurve Weißig – Böhla, Umfahrung Schifferstadt) als oberer Kostengrenze schätzen wir die Gesamtkosten auf rund 50 bis 100 Millionen Euro. Der genaue Betrag hängt dabei stark von der konkreten Gestaltung der Kreuzungsbauwerke ab, denn die Baukosten für die Strecke ohne Ingenieurbauwerke schätzen wir auf unter 10 Millionen Euro. Die S-Bahn-Querverbindung ist aber in jedem Falle deutlich günstiger als der viergleisige Ausbau der Dresdner Bahn, selbst wenn diese oberirdisch durch Lichtenrade geführt wird.

Im Unterschied zum Bahnprojekt Berlin-Dresden wäre der Nutzen einer S-Bahn-Querverbindung aber weitgehend auf das Land Berlin beschränkt, das somit vermutlich einen gewissen Anteil an der Finanzierung tragen müsste. Nach der im September 2015 angekündigten Fortschreibung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) kann aber auch in Zukunft für S-Bahn-Projekte ein Bundeszuschuss in der Höhe von 60% der Projektkosten beantragt werden.

Anstatt der nördlich von Mahlow verlaufenden Trasse ist auch eine südlich des Bahnhofs Mahlow abzweigende Strecke möglich, die über die sog. „Mahlower Kurve“ nach Osten abbiegen und parallel zu den Bahngleisen des Berliner Außenrings verlaufen würde, bis sie wie die nördliche Variante in den bestehenden Flughafentunnel einfädelt. Der einzige Vorteil der südlichen Streckenführung liegt in der besseren Anbindung von Mahlow, einerseits durch das verbesserte Angebot am bestehenden Bahnhof Mahlow, andererseits durch einen möglichen Zwischenbahnhof in Mahlow-Ost nahe des Gewerbegebiets „Am Lückefeld“. Allerdings wird die bessere Erschließung mit einem Umweg erkauft, der die Fahrzeiten der S-Bahn von Berlin zum Flughafen verlängert. Die bestehenden Bahngleise des Berliner Außenrings und der geplanten Verbindungskurve zur Dresdner Bahn machen eine Trassierung nicht unbedingt einfacher. Die öfters vorgeschlagene Nutzung dieser mit Wechselstrom elektrifizierten Gleise durch eine Duo-S-Bahn ist unrealistisch, da die Berliner S-Bahn-Fahrzeuge nicht dafür ausgerüstet sind und eine Nachrüstung für einen derart kurzen Abschnitt nicht sinnvoll ist.

Betriebskonzept

Am einfachsten ist es, die heute alle 20 Minuten in Lichtenrade endende Zuggruppe der S2 zum BER durchzubinden. Für die knapp 10 Kilometer lange Strecke von Lichtenrade zum Flughafenbahnhof bräuchte die S-Bahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von derzeit 80 km/h (in Zukunft könnten wieder 100 km/h möglich sein) pro Richtung eine Fahrzeit von etwa 8 Minuten. Geht man von einer Wendezeit am Flughafenbahnhof von weniger als 8 Minuten wie heute in Lichtenrade aus, wird für die Verlängerung nur ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf benötigt.

Im Gegenzug könnte darüber nachgedacht werden, eine der jeweils alle 20 Minuten fahrenden Linien S45 und S9 doch nicht zum BER zu verlängern. Im Flughafentunnel reicht die Kapazität auch für zusätzliche Fahrten der S2 aus, wobei mangels einer Wendeanlage im Flughafenbahnhof auf kurze Wendezeiten Wert gelegt werden müsste. Vor dem Bau der Neubaustrecke sollte auf jeden Fall ein konkreter Fahrplan erstellt und auf Stabilität untersucht werden. Aus diesen bahnbetrieblichen Untersuchungen könnten sich weitere Infrastrukturmaßnahmen ableiten, wie z.B. die Einrichtung zweigleisiger Begegnungsabschnitte entlang der Bestands- oder Neubaustrecke der S2 – alternativ dazu kann auch ein Zwischenbahnhof als Ausweiche dienen – oder die niveaufreie Konzeption der Abzweige.

Eine Verkürzung auf einen 10-Minuten-Takt zum Flughafen sowie nach Blankenfelde kann durch eine Zugteilung in Lichtenrade anstatt einer abwechselnden Bedienung beider Äste realisiert werden. Ein solches Verfahren ist bei der Berliner S-Bahn noch nicht üblich, wird aber bereits bei den Flughafen-S-Bahnen in Hamburg und München und zahlreichen Regionalbahnen angewendet.

Neben einer direkt auf dem aktuellen Fahrplan der S2 aufbauenden Lösung könnte auch die Einführung einer Express-S-Bahn, die nicht alle Halte zwischen Südkreuz und Lichtenrade bedient, untersucht werden. Um Angebotsverschlechterungen an den durchfahrenen Stationen zu vermeiden, erfordert dies jedoch die Einführung zusätzlicher Fahrten auf der Bestandsstrecke der S2. Die Einführung von Expresszügen auf anderen Berliner S-Bahn-Strecken war bereits Thema verschiedener Abschlussarbeiten am Fachgebiet für Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin.

Im Falle einer Fertigstellung des zweiten Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels über den Hauptbahnhof könnte die darin vorgesehene Linie S21 bis zum Flughafen geführt werden. Dies brächte aber aufgrund der bereits heute zwischen Hauptbahnhof und Schönefeld bestehenden schnelleren Regionalzugverbindung kaum verkehrliche Vorteile auf dieser Relation mit sich.

Bewertung als Flughafenanbindung

Bei der Planung einer Flughafenanbindung steht üblicherweise das Ziel kurzer Fahrzeiten zur Innenstadt im Vordergrund. Die tatsächlichen Bedürfnisse hängen jedoch stark von den Nutzergruppen ab. Reisende mit schwerem Gepäck würden Direktverbindungen wohl auch gegenüber etwas schnelleren Umsteigeverbindungen bevorzugen. Internationale Gäste ohne Ortskenntnis wünschen ein einfach nutzbares Verkehrsmittel, was speziell für eine direkte Schienenanbindung spricht. Aber auch viele Angestellte des Flughafens und der Fluggesellschaften nutzen den öffentlichen Verkehr auf dem Weg zu ihrer Arbeit. Es ist also nicht abwegig, auch Wohngebiete direkt an den Flughafen anzubinden.

Gerade im polyzentrischen Berlin lässt sich der Verkehr zum relativ stadtnahen Flughafen BER nur schwer in einem zwischen City und Airport pendelnden Flughafenexpress bündeln, zumal die Konkurrenz durch den Straßenverkehr wegen der guten Erreichbarkeit des Terminals über die Autobahn A113 groß ist. Soll der Airport-Express RE9 nach der Eröffnung der Dresdner Bahn wie geplant eigenwirtschaftlich ohne Zuschüsse der Bundesländer betrieben werden, erfordert dies die Einführung eines Fahrpreiszuschlags zuzüglich zum normalen VBB-Tarif, was zusätzlich zum Ausweichen preissensibler Kunden auf andere Verkehrsmittel beitragen könnte.

Mit der S-Bahn-Querverbindung erhalten mehr als 20 Bahnhöfe an der S2 eine direkte Anbindung an den BER. Besonders die an der Südstrecke der S2 liegenden Stadtteile sind heute im Vergleich zur Luftlinienentfernung schlecht mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Flughafen Berlin-Schönefeld angebunden, z.B. beträgt die Reisezeit vom 8 km entfernten Lichtenrade in der Regel mehr als 45 Minuten. Auch der RE9 zum neuen Terminal wird diese Stadtteile zunächst ohne Halt durchfahren, auch wenn ein nachträglich eingefügter Regionalbahnhof an der Buckower Chaussee überlegt wird. Der S-Bahnhof Buckower Chaussee soll mit der verlängerten Buslinie X11 sowieso eine Direktverbindung zum BER erhalten, allerdings mit einer recht hohen Fahrzeit von 36 Minuten.

Durch neue Umsteigeverbindungen kann sich aber auch die Flughafenanbindung von Stadtteilen verbessern, die nicht direkt an der S2 liegen. Davon würde vor allem der Südwesten Berlins profitieren, z.B. lässt sich Steglitz von den S-Bahnhöfen Attilastraße und Priesterweg der S2 schnell mit Bussen erreichen. Aus Wilmersdorf oder Schöneberg kommend wäre es deutlich schneller, ab Yorckstraße die direkte S2 zu nutzen (etwa 25 Minuten Fahrzeit), anstatt mit der U7 erst die lange

Strecke bis nach Rudow zu fahren und dann noch in den Bus zum Flughafen umsteigen zu müssen (etwa 45 Minuten Fahrzeit).

Sogar bei den Fahrzeiten zwischen der Innenstadt und dem Flughafen könnte die S2 mithalten: Unter Zugrundelegung der heutigen Fahrzeit vom Bahnhof Friedrichstraße nach Lichtenrade (25 Minuten) würde die Fahrt über die S-Bahn-Querverbindung zum BER etwas mehr als eine halbe Stunde dauern, also deutlich weniger als die S-Bahn über Schöneweide und etwa auf einer Höhe mit den heutigen Regionalzügen zum Flughafen Schönefeld, die jedoch an weniger Stationen in der Innenstadt halten. Aufgrund ihres unabhängigen Streckennetzes hat die Berliner S-Bahn den betrieblichen Vorteil, nicht von Verspätungen im Fern- und Regionalbahnnetz betroffen zu sein.

RE 9 (Dresdner Bahn)	ca. 20 Min.
RE 9 / RB 19 (Anhalter Bahn)	ca. 28 Min.
RE 7 / RB 14 (über Ostkreuz)	ca. 30 Min.
S 2 (neu)	ca. 33 Min.*
S 9	ca. 48 Min.

Geschätzte Fahrzeiten zwischen Hauptbahnhof (* bzw. Friedrichstraße) und dem BER

Die S-Bahn-Querverbindung zwischen Lichtenrade und BER kann anders als der viergleisige Ausbau der Dresdner Bahn städtebaulich unproblematisch, zügig und kostengünstig umgesetzt werden und böte eine leistungsfähige, zuverlässige und ausreichend schnelle Verbindung des Flughafens mit der Innenstadt und den südlichen Stadtteilen. Durch eine kurze Verlängerung bestehender S-Bahn-Verkehre, die bestenfalls nur einen zusätzlichen Umlauf erfordert, könnte auf die Einrichtung neuer Regionalverkehrsleistungen mit einem weit höheren Fahrzeug- und Energiebedarf verzichtet werden. Der Abzweig der S2 ist aber durchaus auch in Ergänzung zur Regionalbahn vorstellbar: Ein kombiniertes Angebot aus einer im dichten Takt verkehrenden S-Bahn und einem seltener verkehrenden, aber schnelleren Regionalzug gibt es bereits auf vielen Eisenbahnkorridoren im Raum Berlin und ist auch für die Verbindung zwischen der Innenstadt, dem Südkreuz und dem BER vorstellbar. Besonders im Falle von Betriebsstörungen ist es vorteilhaft, wenn die Fahrgäste auf das andere Verkehrssystem ausweichen können.

S-Bahn-Querverbindung als Alternative zur Dresdner Bahn?

Da der Bau der Ferngleise entlang der Dresdner Bahn von den Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen sowie der Deutschen Bahn befürwortet wird und für den Bundesverkehrswegeplan 2015 angemeldet wurde, stellt sich natürlich die Frage, ob der Abzweig der S2 zum Flughafen als Alternativvorschlag oder als Ergänzung zu den Ferngleisen entlang der Dresdner Bahn angesehen werden sollte. Mit einer Westanbindung des Flughafens durch die S2 wäre die Einrichtung des Airport-Express RE9 weniger vordringlich. Stellt man auch die Realisierung der Ferngleise entlang der Dresdner Bahn zurück, so könnten zwar frei werdende Mittel in schneller umsetzbare Projekte investiert werden, im Zusammenhang mit dem voranschreitenden Ausbau der Dresdner Bahn südlich von Blankenfelde würde sich jedoch schnell wieder die Frage nach einer direkteren Streckenführung für den Regionalverkehr Richtung Elsterwerda und den Fernverkehr Richtung Dresden stellen. Dieses Ziel kann aber, genauso wie eine Entlastung der stark befahrenen Anhalter Bahn, nur mit infrastrukturellen Verbesserungen im Hauptbahnnetz erreicht werden. Auf keinen Fall sollte daher die Trasse der geplanten Ferngleise entlang der Dresdner Bahn durch die neue S-Bahn-Verbindung verbaut werden.

Ohne die Nutzung durch den dicht vertakteten Airport-Express wären vielleicht Kompromisslösungen denkbar, wie z.B. eine teilweise eingeleisige Ausführung in dicht besiedelten Gebieten oder alternativ eine direkte Verbindungsstrecke von der Dresdner Bahn zur Anhalter Bahn durch das unbebaute Gebiet zwischen Blankenfelde und Lichtenrade, wodurch immerhin der zeitraubende Umweg über den Berliner Außenring entfiel, aber auf dem Berliner Stadtgebiet weiterhin die Anhalter Bahn genutzt werden müsste. Selbst wenn dadurch wirklich die Realisierung der Bahnstrecke vereinfacht werden könnte, würden verbleibende betriebliche Engpässe später die Planung neuer Angebote erschweren. Eine langfristige Lösung muss aber ein mögliches

Eisenbahnverkehrswachstum berücksichtigen, z.B. ein dichteres Fernverkehrsangebot Richtung Dresden, Leipzig und Halle.

Zudem sollte eine Verkürzung der Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden angestrebt werden, denn auf dieser Strecke hat die Bahn derzeit eine vergleichsweise schlechte Marktstellung, insbesondere gegenüber den nur geringfügig langsameren Fernbussen. Allerdings stellt sich die Frage, ob die hohen Baukosten auch im Falle einer geringeren Bedeutung der neuen Bahngleise für die Flughafenanbindung noch gerechtfertigt sind. Wir kennen aber keine auf lange Sicht überzeugende Alternative und sprechen uns daher unabhängig von der Realisierung der S-Bahn-Querverbindung für den Neubau der Fernbahngleise für die Dresdner Bahn auf dem fehlenden Abschnitt Berlin Südkreuz – Blankenfelde aus.

Die vorgeschlagene S-Bahn-Querverbindung verbessert die Einbindung der Eisenbahnstrecke Richtung Elsterwerda und Dresden in den Nord-Süd-Fernbahntunnel nicht und stellt somit keine vollwertige Alternative zu den Ferngleisen entlang der Dresdner Bahn dar. Deshalb sollte sie nicht unkritisch als eine einfache Lösung für den jahrzehntelangen Konflikt zwischen dem Eisenbahnausbau und den Anwohnerbelangen in Lichtenrade präsentiert werden. Dennoch hoffen wir, mit diesem Vorschlag aufgrund seiner vergleichsweise einfachen Realisierbarkeit die seit Jahren verfahrenere Debatte über die Fertigstellung der Flughafenanbindung entlang der Dresdner Bahn bereichern zu können.

Zum Weiterlesen

- Eine PDF-Version dieses Artikels ist verfügbar unter <http://www.felix-thoma.de/BER/querverbindung.pdf>.
- Eine Übersicht über Erweiterungsmöglichkeiten der städtischen Schienennetze auch an anderen Stellen von Berlin bietet der Artikel „Erweiterungspotenzial der Berliner Bahnnetze“ von Felix Thoma, erschienen im Dezember 2014 unter <http://www.zukunft-mobilitaet.net/95052/urbane-mobilitaet/berlin-ausbau-schienennetz-bvg-s-bahn/>.
- Die Trassierung eines südlich von Mahlow von der S2 abzweigenden Asts zum BER untersuchte Rouven Hayungs in seiner Bachelorarbeit am Fachgebiet für Schienenfahrwege und Bahnbetrieb der TU Berlin (http://www.zukunft-mobilitaet.net/wp-content/uploads/2016/03/rouven-hayungs_untersuchung-zur-trassierung-eines-neuen-astes-der-linie-s2-von-mahlow-zum-flughafen-ber.pdf).
- Alle bislang erteilten Planfeststellungsbeschlüsse für den Neubau der oberirdischen Fernbahnstrecke für die Dresdner Bahn können auf der Seite des Eisenbahn-Bundesamtes unter http://www.eba.bund.de/DE/HauptNavi/Infrastruktur/Planfeststellung/Beschluesse/BE/be_node.html abgerufen werden.
- Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hatte 2012 anlässlich der kurzfristig abgesagten Eröffnung bereits einen Informationsflyer zur Flughafenanbindung veröffentlicht (http://www.s-bahn-berlin.de/pdf/BER_Broschuere.pdf), dem das geplante Linienkonzept und beispielhafte Reisezeiten entnommen werden können.
- Die Karte II.3.4-19 auf Seite 105 im Anhang des Nahverkehrsplans 2006-2009 (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/anhang_nahverkehrsplan_2006-2009.pdf) verdeutlicht die schlechten ÖPNV-Verbindungen von den südlichen und westlichen Stadtteilen zum alten Flughafen Schönefeld, die sich für das neue Flughafenterminal mit der derzeit geplanten Anbindung kaum verbessern werden.

Flughäfen und ihre Verkehrsanbindung sind nicht nur in Berlin ein kontroverses Thema. Daher sind wir an Ihrer Meinung interessiert und freuen uns über eine rege Nutzung der Kommentarfunktion! Als Eckpunkte für eine Diskussion können folgende allgemeine Fragen dienen, die sich auch auf andere Städte übertragen lassen:

- *Sollte ein Flughafen über verschiedene Routen angebunden werden, wie schon jetzt der Flughafen München durch die S-Bahn-Linien S1 und S8?*
- *Welche Bedeutung sollte dem Aspekt der Reisezeit bei der Planung eines Flughafenanschlusses zugemessen werden?*
- *Sollten Fahrgäste durch Fahrpreiszuschläge an den Kosten einer schnellen Flughafenanbindung beteiligt werden? Welche Konzepte stehen dazu zur Verfügung?*
- *Können durch eine Beteiligung von Flughafenbetreibern oder privaten Unternehmen an Bau und Betrieb von Flughafenanbindungen Kosten gespart werden?*
- *Welche Einflüsse hat eine verbesserte Flughafenanbindung auf den Modal Split zwischen Bahn und Flugzeug im nationalen Fernverkehr?*
- *Sollte statt in Flughafenanbindungen nicht lieber in Verbesserungen des städtischen Nahverkehrs investiert werden, wo es mehr BürgerInnen im Alltag nutzt?*

Dieser Artikel entstand ursprünglich als Beitrag zum Thema Flughafenanbindungen für den Ideenwettbewerb der 13. Internationalen Salzburger Verkehrstage 2015. Die Autoren haben im Sommersemester 2015 gemeinsam die Vorlesung Bahnbetrieb an der TU Berlin gehört. Vielen Dank an Johannes Friedrich (TU Berlin – Fachgebiet für Schienenfahrwege und Bahnbetrieb) und Robert Schwandl (UrbanRail.Net) für die inhaltlichen und sprachlichen Anregungen!

Pierre Daniel Bertholdt studiert als Stipendiat der Heinrich-Böll-Stiftung Betriebswirtschaft an der Universität LUISS in Rom, zuvor an der Freien Universität Berlin. Er war Praktikant bei der Deutschen Bahn sowie Praktikant und Werkstudent bei KPMG.

Thomas Taubert studiert Verkehrswesen mit Vertiefung Planung und Betrieb an der Technischen Universität Berlin und arbeitet als studentischer Mitarbeiter am Fachgebiet für Schienenfahrwege und Bahnbetrieb.

Felix Thoma studiert Mathematik an der Technischen Universität Berlin und beschäftigt sich im Nebenfach mit dem Thema Verkehr. Er interessiert sich besonders für Bahnsysteme und öffentliche Verkehrsmittel in Berlin und anderenorts. Private Webseite: <http://www.felix-thoma.de/>.