

BER-Anbindung verschlechtert sich zunehmend

1. Streich, Dezember 2023

Nach langen Jahren des Wartens ist der Flughafen BER 2020 in Betrieb gegangen. Und wie das mit Prognosen und dem Unvorhersehbaren so ist, wurden die Anbindungskonzepte mehrfach kräftig durchgerührt, bevor es dann endlich soweit war.



Vom Bahnhof Schönefeld (bisher BER Terminal 5) halten keine Busse mehr, denn um eine doppelte Schleifenfahrt zu vermeiden, wurde in der Mitte zwischen Bahnhof und Terminal ein Busbahnhof errichtet.

Foto: Tom Gerlich



Der Busbahnhof Schönefeld ist jetzt „Sackgasse“. Mit Verschwenkung der Expressbusse auf die Autobahn und Einkürzung der Linie 743 nach Waßmannsdorf hält hier nur noch der zuschlagspflichtige BER2 zum Flughafen BER.

Foto: Tom Gerlich

Starten wir zunächst mit einem Rückblick:

Die Zweifel daran, ob der neu gebaute Flughafen BER die Fluggastzahlen überhaupt stemmen könne, sorgten dafür, dass das alte Schönefelder Terminal (SXF) als Terminal 5 in Betrieb bleiben sollte. Die bereits gedruckten Bahnhofsschilder wurden ausgetauscht. Der neue Bahnhof, direkt unter dem Hauptterminal, hieß nun Flughafen BER Terminal 1-2, der alte Schönefelder Bahnhof residierte fortan als Flughafen BER Terminal 5. Auf halber Strecke zwischen Bahnhof und Terminal wurde ein neuer Busbahnhof geplant, um die doppelte Schleifenfahrt über Bahnhof und Terminal 5 auf dem Weg zum Hauptterminal zu vermeiden. Statt direkt über die Autobahn führen die Expressbusse aus Rudow weiterhin über Schönefeld zum Terminal 1-2.

Mit der Corona-Pandemie war all das wieder obsolet. Der Busbahnhof ging in Betrieb und diente fortan vor allem der Vernetzung der Buslinien untereinander. Wer mit den Buslinien 163, 164 oder 171 aus Berlin kam, konnte auf kurzem Weg in die Busse X 7, X 71

oder 743 umsteigen und seinen Weg zum Flughafen fortsetzen. Im Falle einer Störung im Flughafenbahnhof standen die Busse ab Terminal 5 als resiliente Anbindung zum Terminal 1-2 zur Verfügung. Doch damit ist nun Schluss.

Während die vormalige regierende Bürgermeisterin und heutige Wirtschaftsministerin Franziska Giffey mit dem Spruch „Ein Hauptstadtflughafen braucht eine Hauptstadtanbindung“ die umstrittene Verlängerung der U-Bahn-Linie U 7 von Rudow über Schönefeld zum Flughafen BER propagiert und gegen ihre damaligen

Koalitionspartner eine noch immer nicht veröffentlichte Machbarkeitsstudie durchsetzte, wurde die Busanbindung des BER nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 deutlich verschlechtert.

Mit der endgültigen Aufgabe vom Terminal 5 wurden nun auch die Bahnhöfe umbenannt und die ursprünglichen Namen verwendet: Flughafen BER für Bahnhof und Haltestellen am Hauptterminal 1 und Schönefeld (bei Berlin) für den alten Schönefelder Flughafenbahnhof. Die BVG strich somit die resiliente Bedienung via Bahnhof Schönefeld und fährt die Expressbusse, wie ursprünglich geplant, über die Autobahn. Als Trostpflaster halten sie nun zusätzlich an der Lieselotte-Berger-Straße. Die regionale Busgesellschaft RVS strich ihrerseits die Direktverbindung aus Lichtenrade zum BER und kappte beim verzögerten Fahrplanwechsel zu Weihnachten die Linie 743 bereits am S-Bahnhof Waßmannsdorf. Zwischen Schönefeld und Flughafen BER möchte keiner mehr für Busleistungen zahlen. Lediglich der privat betriebene zuschlagspflichtige Flughafenbus BER 2 aus Potsdam verbindet dann noch beide Bahnhöfe.

Wer mit dem 171er Bus anreist, kommt mit einem blauen Auge davon und kann jetzt an der Lieselotte-Berger-Straße in den Expressbus umsteigen. Für die Nutzer der Linien 163 und 164 wird es nun deutlich unbequemer, zum Flughafen zu kommen. Statt am Schönefelder Busbahnhof in einen anderen Bus umzusteigen, steht nun ein Fußweg zum Bahnhof an, um mit der S-Bahn via Waßmannsdorf zum BER zu fahren. Gibt es eine Störung im Flughafenbahnhof, endet die S-Bahn allerdings in Schönefeld und auch für Regional- und Fernzüge ist der alte Schönefelder Bahnhof Ersatzhalt bei Störungen und regelmäßigen Wartungsarbeiten im Flughafentunnel. Wer nun mit dem Bus Waßmannsdorf oder Schönefeld erreicht, ist im Störfall dort gestrandet. Die Netzresilienz fehlt. ge



250 Meter Fußweg sind vom Busbahnhof zum S-Bahnsteig, inklusive zweier Rampen/Treppen, zu überwinden, wenn es (ggf. mit Gepäck) weiter zum Flughafen gehen soll. Ist der Fernbahnteil des Flughafentunnels gesperrt, werden die Regionalzüge zum alten Bahnhof Schönefeld umgeleitet. Ist die S-Bahn gestört, fehlt nun die Redundanz zur Weiterfahrt.

Foto: Tom Gerlich

BER-Anbindung verschlechtert sich zunehmend

2. Streich, Dezember 2025

Die Flughafenanbindung wurde in der Vergangenheit häufig für politische Geplänkel genutzt. Insbesondere die unbegründete Angst, auf der Schiene könne zu wenig Kapazität zur Verfügung stehen, sorgte für einen Eingriff in die Ausschreibung zum Netz Elbe-Spree (NES), wodurch die Ziel-Kapazitäten deutlich nach oben geschraubt wurden. In der aktuell betriebenen 1. Stufe kommt das nur teilweise zum Tragen, hat aber bereits für Hohn und Spott gesorgt, denn übergangsweise enden RB 24 und RB 32 am alten Flughafenbahnhof in Schönefeld statt im Neuen unter Terminal 1.



2x pro Stunde mit 5 Doppelstockwagen zum Terminal 5. Was zunächst wie ein Coup klang, wurde zur Lachnummer, nachdem das Terminal nicht wieder in Betrieb ging. Ab Dezember 2025 dient der Bahnhof Schönefeld nur noch als Ausweichhalt bei Störungen und nächtlichen Instandhaltungsarbeiten im Flughafentunnel.

Foto: Tom Gerlich

Was zunächst nach einem gelungenen Coup (Weiterbetrieb des alten Flughafens als Terminal 5) klang, wurde zum Flop. Die bestellten 5 Doppelstockwagen fahren weitgehend leer durch die Gegend und wurden inzwischen auf 3 Doppelstockwagen reduziert. Auf jenen Linien (FEX, RE 8, RB 23), die tatsächlich zum Flughafen fahren, sind die Erfahrungen durchaus gemischt. Je nach Tageszeit sind die Züge gut gefüllt und je nach tatsächlicher Zugbildung auch manchmal überfüllt, wenn wieder mal ein Zugteil fehlt.

Mit der 2. NES-Stufe (geplant für Dezember 2025) wird die Anbindung des Flughafens noch einmal kräftig durcheinandergewirbelt. Die Dresdener Bahn sorgt künftig für eine schnelle Verbindung vom Hauptbahnhof via Potsdamer Platz und Südkreuz zum Flughafen BER und wird im 15-Minuten-Takt vom FEX bedient. Auf dieser Relation wird das eine deutliche Verbesserung, auch wenn die Berliner Landespolitik den Halt an der Buckower Chaussee nicht zum richtigen Zeitpunkt bestellt hat und nun unklar ist, ob und wann er realisiert wird.

„Verlierer“ sind hingegen die Stadtbahn und das Ostkreuz. Während die Kapazitäten der geplanten BER-Linien bei der Ausschreibung nach oben korrigiert wurden, blieb es beim Entfall der Stadtbahn-Anbindung, obwohl die Grundlage dafür – die ursprünglich angedachte Eigenwirtschaftlichkeit des FEX – nicht mehr weiter verfolgt wird und somit das *Beste für Berlin* im Vordergrund stehen sollte.

Das Kunststück für die optimale Flughafenanbindung ist es, Direktverbindun-

gen und Taktdichte so abzuwägen, dass für möglichst viele Nutzer eine attraktive Verbindung besteht und zugleich die verschiedenen Strecken als Redundanz bei Bauarbeiten und Störungen dienen können. Aus Sicht des Berliner Fahrgastverbandes IGEB ist das mit dem aktuell ab Dezember 2025 geplanten Konzept nicht der Fall.

Insbesondere die Konzentration auf die Nord-Süd-Achse mit Kappung des FEX am Hauptbahnhof sorgt für eine Schiefelage. Zu den 4 Fahrten des FEX gesellt sich der RE 20 Berlin Hbf—Flughafen BER—Cottbus (stündlich), die IC-Linie 17 (alle 2h) mit Nahverkehrsfreigabe zwischen Berlin Hbf und Elsterwerda sowie die künftige Linie RE 9 Stettin—Berlin (alle 2h), die optional zum BER verlängert werden soll. In Summe ergeben sich so 6 Fahrten pro Stunde zwischen Hbf und BER, also rechnerisch ein 10-Minuten-Takt! Dagegen wird das Ostkreuz von heute 4 auf künftig 2 Direktverbindungen pro Stunde halbiert und die Stadtbahn verliert ihre schnelle Flughafenanbindung komplett, wobei die künftig am Ostbahnhof endenden Linien RB 14 und RB 23 (auf die HVZ reduziert) mit ihrer dortigen längeren Gleisbelegung bereits als Störfaktor für die Betriebsstabilität identifiziert wurden. Einfachste Lösung wäre also, die RB 23 gar nicht erst vom Flughafen BER zum Ostbahnhof einzukürzen und die auf die Stadtbahn zurückkehrende RB 14 wieder auf der Relation—Nauen—Stadtbahn—Flughafen fahren zu lassen. Eine Kompensation wäre problemlos über den

FEX möglich, der mit den heute üblichen 2 Fahrten pro Stunde, ergänzt um IC 17/ RE 9 und RE 20 bereits die geforderten vier Fahrten pro Stunde, idealerweise im glatten 15-Minuten-Takt, kommt.

Eine weitere Bedienungslücke, die durch die 2. Betriebsstufe entsteht, liegt am Bahnhof Gesundbrunnen, der im Nahverkehr seine Direktverbindung zum Flughafen verliert. Die einfachste denkbare Lösung wäre es, den FEX alle 30 Minuten vom Hbf zum Gesundbrunnen zu verlängern, doch einmal mehr spielt hier die Infrastruktur nicht mit, da der Bahnhof Gesundbrunnen für endende Linien derzeit wenig geeignet ist. Umso wichtiger ist es, den Bedarf anzumelden, damit er in der laufenden Planung zur Kapazitätssteigerung berücksichtigt werden kann.

Unbefriedigend ist die Flughafenanbindung auch aus Michendorfer Sicht, seitdem RE 7 und RB 24 vor einem Jahr ihre Äste getauscht haben und nun zusätzlich zur umwegigen Fahrt durch Berlin auch noch der Zwang zum Umstieg entstanden ist. Während Ludwigsfelde mit der RR 32 eine direkte Flughafenanbindung erhalten hat und Blankenfelde weiterhin über die RB 24 angeschlossen ist, wird die Kurve zwischen Michendorf und Saarmund im Regionalverkehr nicht mehr planmäßig bedient. Denkbar wäre hierfür die Verlängerung einer der beiden oben besprochenen Stadtbahn-Linien RB 14 oder RB 32 über den Flughafen BER hinaus via Struveshof und Saarmund nach Michendorf mit Anschluss zum RE 7 von und nach Dessau. Bei einem Asttausch mit der RB 24 hätten zudem die Orte zwischen Wündorf und Blankenfelde ihre verlorene Direktverbindung auf die Stadtbahn zurück, auch wenn es über die Dresdener Bahn künftig deutlich schneller in die Stadt geht.

Die Landespolitik in Berlin und Brandenburg hat also noch einige Hausaufgaben zu erledigen, wenn der Flughafen auch per Schiene bestmöglich angebunden sein soll.

ge



NES Stufe 2: Ab Dezember 2025 fahren keine Regionalzüge mehr von der Stadtbahn zum Flughafen. RB 14 und RB 23 enden bereits am Ostbahnhof und behindern dort andere Züge. Dagegen fahren vom Hbf via Südkreuz zum BER mit IC, FEX und RE 20 bis zu 6 Züge pro Stunde. Die deutliche Konzentration auf eine Achse entspricht nicht den Anforderungen des polyzentrischen Berlins.

Grafik: VBB