

# FLUGHAFEN BERLIN/BRANDENBURG

NUMMER 279 · DIENSTAG, 29. NOVEMBER 2011

SEITE 13\*

## 26 Minuten ab Bahnhof Alexanderplatz

Viele Verkehrswege führen bald nach Schönefeld

Für Berlin und Brandenburg wird nach Ansicht der Flughafenplaner mit dem Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt „ein Verkehrsflughafen mit günstigen Straßen- und Schienenverkehrsverbindungen“ geschaffen.

Über eine eigene Autobahnauffahrt auf die Autobahn A 113 besteht eine direkte und schnelle Anbindung an die Berliner Innenstadt sowie an den Berliner Ring A 10. Außerdem ist der Flughafen direkt an die vierspurige B 96a angebunden, die parallel zur Autobahn A 113 verläuft.

Der Airport selbst verfügt über einen sechsgleisigen Bahnhof direkt unter dem Terminal, der Verbindungen ins Berliner Zentrum und ins Umland ermöglicht. Das Ziel der Flughafen-Planer: Jeder zweite Reisende soll mit öffentlichen Verkehrsmitteln zum neuen Flughafen kommen.

Und das sind die Verkehrsverbindungen im Einzelnen:

### Airport-Express und S-Bahn

An zahlreichen Berliner Bahnhöfen sind Plakate angebracht, auf denen die jeweilige Fahrzeit zum neuen Flughafen angegeben wird: „26 Minuten“ heißt es ab Alexanderplatz, „39 Minuten“ ab Zoologischer Garten, „22 Minuten“ ab Ostbahnhof. Der Airport-Express verbindet den Flughafen Berlin Brandenburg im 30-Minuten-Takt mit der Berliner Stadtbahn (RE7, RB14) sowie ebenfalls im 30-Minuten-Takt mit der Achse Süd- und Nordkreuz-Hauptbahnhof (RE9). Damit besteht vier Mal stündlich eine Verbindung zwischen Hauptbahnhof und BER.



Sechs Gleise hat der neue Airport-Bahnhof.

Die S-Bahn verkehrt im Zehn-Minuten-Takt und bedient sowohl den Osting bis Pankow als auch den Südring bis Süd- und Nordkreuz. S 9 Pankow – Osting – Schöne-weide – BER alle 20 Minuten, S 45 Süd- und Nordkreuz – Südring – Schöne-weide – BER alle 20 Minuten.

### Regionalbahnen Brandenburg

Die Regionalbahn RB22 führt von Potsdam über Golm zum BER, ab dem Potsdamer Hauptbahnhof beträgt die Fahrzeit 42 Minuten. Weitere Direktverbindungen nach Brandenburg führen mit dem Airport-Express über die Berliner Stadtbahn und Potsdam Babelsberg nach Dessau (RE7) sowie über Königs Wusterhausen nach Senftenberg (RB14).

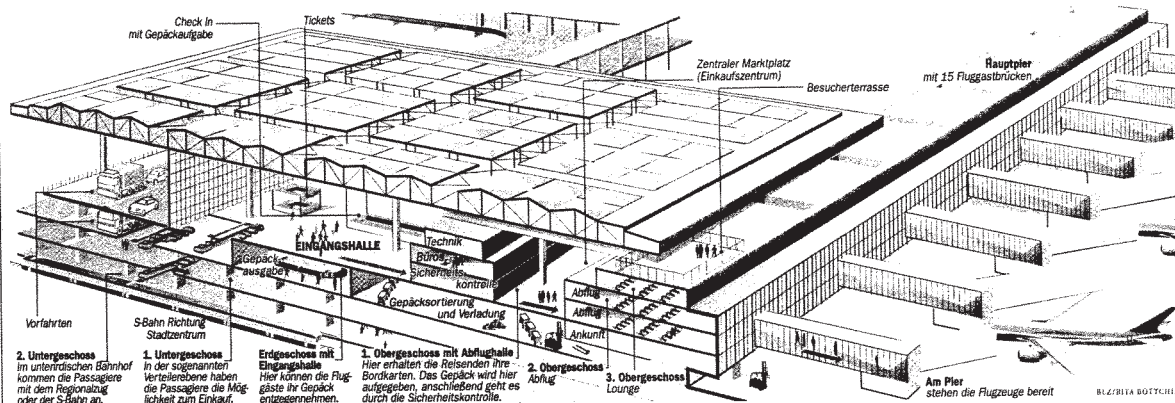
### Busverbindungen

Busverbindungen ergänzen das Angebot im Personennahverkehr: Die Schnellbusse X7 und X11 verbinden den BER im Fünf-Minuten-Takt mit Rudow und mit dem Anschluss an die U7, der X11 fährt weiter über Lichterfelde-West nach Dahlem. Weitere Buslinien verkehren ebenfalls zu Anschlussmöglichkeiten an das Netz des öffentlichen Nahverkehrs und Zielen in Brandenburg.

### Fernverkehr

Neben dem Anschluss an das regionale Verkehrsnetz bietet der BER nationale und internationale Fernstrecken: Direkte Fernverkehrszüge verbinden ihn mit Hamburg, Münster, Hannover sowie mit dem Flughafen Amsterdam-Schiphol und Krakau. (rs.)

## Der modernste Flughafen Europas



Farne Reisen beginnen mit kurzen Wegen: Direkt über dem Bahnhof befindet sich das Flughafen-Terminal. Schnell geht es zum Check In und durch die Sicherheitskontrolle zum Pier.

## Messobjekt Grünkohl

### Schadstoffermittlung am Flughafen durch Pflanzen

Der neue Flughafen BER sorgt nicht nur für eine Debatte wegen der Flugrouten sondern auch wegen der möglichen Luftverschmutzung im Umland. Deshalb erweitert der Flughafen sein freiwilliges Umweltuntersuchungsprogramm.

Zum Nachweis der Luftschadstoffe, die durch den Flugverkehr entstehen können, wird ein spezielles Verfahren genutzt. Mit Hilfe des sogenannten Biomonitoring, auch als Bioindikation bekannt, will man die mögliche Anreicherung von Schadstoffen, die sich in der Luft befinden, nachvollziehen. Das Biomonitoring ist ein kostengünstiges biologisches Messverfahren mit Pflanzen. Eine bestimmte Pflanzenart als Stellvertreter für die Vegetation liefert Informationen über Schadstoffe in Lebens- und Futtermitteln. Somit können Rückschlüsse über die mögliche Belastung des Flughafens auf Umwelt und Bevölkerung gezogen werden.

Das Konzept zum Nachweis der Luftschadstoffe ist auf mehrere Jahre angelegt. Umweltveränderungen in der Umgebung sollen mit Hilfe biologischer Verfahren ermittelt werden. Eine Luftgüte-Messstelle nahm bereits im Juli den Probebetrieb auf. Man begann zunächst Honig, Pollen und Waben zu untersuchen, um Nachweise über deren Schadstoffgehalt im Flughafenumfeld festzustellen. Denn erhöhte Schadstoffbelastungen machen erweiterte Immissionschutzmaßnahmen notwendig.

Die Untersuchungen erweiterte man nun auf Kohlpflanzen. Wie Jochen Heimberg, der Leiter der Stabsstelle Umwelt des BER, erläutert, wurde das Münchener Institut UMW Umweltmonitoring mit dem Messverfahren betraut. Monica Wäber, die Leiterin des Instituts, hält die Schadstoffermittlung mit Grünkohl für ein Jahrzehnte erprobtes und anerkanntes Verfahren. Auf der speziell ausgeprägten Wachsschicht der Grünkohlblätter setzen sich sehr gut Rückstände von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) ab, einem organisch-chemischen Schadstoff. Die über die Luft übertragenen Rückstände sind Anzeichen einer erhöhten Schadstoffbelas-

tung. Oftmals treten diese nicht nur im Straßen- und Luftverkehr auf, sondern werden auch von Heizungsanlagen freigesetzt.

Die jungen genormten Pflanzen werden in sogenannten Kulturtöpfen, die auf einer Stange befestigt sind, angebracht. Drei bis fünf Stangen befinden sich gewöhnlich an einem Messpunkt. Gepflanzt werden sie in Einheitserde, ohne dabei in Kontakt mit dem Erdboden zu kommen. Während der Wachstumszeit werden die Pflanzen regelmäßig überprüft. Der Wasservorrat der zehn-Liter-Gefäße reicht in der Regel für zwei Wochen aus, dennoch übernimmt ein Mitarbeiter des Instituts re-

„SCHADSTOFFE  
LAGERN SICH AUF  
DEN BLÄTTERN AB“

gelmäßig das Düngen und die Schädlingskontrolle der Pflanzen.

Die Messpunkte befinden sich auf dem Flugplatzgelände, in den umliegenden Ortschaften und an weiter entfernten landwirtschaftlich genutzten Standorten. Auch an der Autobahn A 113 und einer Grundschule in Schönefeld wurden Messpunkte errichtet. Mit der Aufstellung an zehn Positionen soll ein möglichst genauer Vergleich der Belastungssituation erzielt werden. Dabei kann an den verschiedenen Standorten eine unterschiedlich starke Belastung auftreten. Die ersten Pflanzen wurden im September aufgestellt. Grünkohl als Wintergemüse benötigt lediglich zwei Monate Anbauzeit, so dass er jetzt geerntet wird. Sobald die Ernte erfolgt ist, beginnen die Voruntersuchungen, wobei erste Ergebnisse im Frühjahr 2012 zu erwarten sind. Die Messwerte bewegen sich hierbei im Ultraspartenbereich, also unterhalb von 1 ppm (parts per million, Teile einer Million). Die Ablagerung der Schadstoffe erfolgt auf der Oberfläche der Pflanze, so dass diese noch als Nahrungsmittel verwendet werden könnte.

In den kommenden Jahren sollen hierzu weitere Untersuchungsergebnisse fortlaufend veröffentlicht werden. (xuh.)

## Kostengünstige Umweltüberwachung

Biomonitoring ist ein ökologisches Messverfahren, das die Luftverunreinigung mit Hilfe von Pflanzen ermittelt. Dabei werden die vorhandenen Inhaltsstoffe der Luft gefiltert. Das hierzu genutzte Gewächs ist Vertreter des gesamten Organismus. Grünkohl als Nahrungspflanze für den Menschen reichert einige Schadstoffe besonders intensiv an. Aber auch Weidelgras wird als Indi-

kator genutzt. Der Vorteil vom Biomonitoring (bio = Leben, monitoring = Überwachung) gegenüber technischen Messungen, die meist nur auf Stichproben beruhen, besteht in der präzisen Ermittlung einer Vielzahl von Stoffen in der Luft und deren Wirkung auf die Umwelt. Die Messergebnisse unterschiedlicher Standorte werden dabei verglichen. Äußere Einflüsse und das Zusammenwirken von

Stoffen untereinander werden über eine größere Zeitspanne hinweg gemessen. Somit kann die Schadstoffbelastung in Gewächsen von technischen Ergebnissen abweichen und auch intensiver ausfallen. Ebenfalls ist die Methode unabhängig vom Stromnetz einsetzbar und damit flexibler bei der Standortwahl. Das Messverfahren ist insgesamt kostengünstiger. (xuh.)

# FLUGHAFEN BERLIN/BRANDENBURG

SEITE 12\*

NUMMER 279 · DIENSTAG, 29. NOVEMBER 2011

## Einchecken ohne loszufliegen Der Probetrieb im Terminal beginnt

Der neuen Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt verwandelt sich von nun an in eine Art großes Filmset. Unter den wachsamen Augen der Regisseure wird wie im Film die Zukunft vorweggenommen – der Betrieb des Flughafens BER. Und wie am Set bevökern Komparsen die Szenerie. Nur mit dem Unterschied, dass die Kulissen hier echt sind, die Check-In-Schalter, Terminals und Abflughallen ihre Praxistauglichkeit nachweisen müssen.

Damit der neue Berliner Flughafen – hier wurde übrigens die gleiche Gepäcksortieranlage installiert, die 2008 bei der Eröffnung eines neuen Terminals im Londoner Flughafen Heathrow zum Chaos führte – möglichst ohne Pannen an den Start gehen kann, beginnt nun ein monatelanger Probetrieb. Zuerst haben die Mitarbeiter des Flughafens, der Airlines, der Behörden und der Bodenverkehrsdiensleistungen während des sogenannten Basisprobetriebs zwei Monate die Möglichkeit, ihren neuen Arbeitsplatz zu testen und sich an ihn zu gewöhnen.

Ab Ende Januar 2012 können alle interessierten Berliner und Brandenburger als Komparsen den neuen Flughafen testen. „Sie spielen Passagiere auf Probe, die wie bei einer normalen Flugreise einchecken, ihre Koffer abgeben, durch die Sicherheitskontrolle gehen und alle anderen möglichen Situationen bis zum Abflug oder nach der Ankunft am Flughafen simulieren“, erklärt Flughafen-Sprecher Leif Eichsen. Der Probetrieb mit den Komparsen findet vom 26. Januar bis 16. Mai 2012 statt.

Im Juni hatte die Flughafengesellschaft die Aktion „Flughafentester“ gestartet. 10 000 Interessierte wurden gesucht, die den neuen Flughafen auf Herz und Nieren prüfen sollten. Schon am ersten Tag des Aufrufs meldeten sich 3 000 Menschen, die am Probetrieb teilnehmen wollten. Innerhalb von sechs Wochen waren alle Plätze vergeben, hatten sich 12 000 Flughafentester angemeldet. 10 000 davon haben sich für feste Tage angemeldet, die anderen 2 000 stehen auf der Warteliste.

Auch für Kurzentschlossene ist es nicht zu spät, sagt Leif Eichsen. „Sie können sich weiterhin über die Warteliste unter <http://ber.berlin-airport.de> anmelden. Sollten bereits angemeldete Flughafentester abspringen, erhalten die Interessierten auf der Warteliste die Möglichkeit nachzurücken.“

Voraussetzungen für die Test-Teilnahme sind neben der Volljährigkeit gute Kenntnisse der deutschen Sprache und körperliche Fitness, um einen Tag auf dem Flughafen, der ja immer noch eine Baustelle ist, mit vielen Wartezeiten zu überstehen.

Mitbringen müssen die Tester nichts. Für die insgesamt 47 Probefläche durchläufe mit Komparsen stellt die Flughafengesellschaft 15 000 Gepäckstücke bereit, die in mehr als 100 000 simulierten Check-In-Vorgängen aufgegeben werden. Für jeden der 47 Prüftage wird eine Art Drehbuch geschrieben. Dann könnte es heißen „Einchecken und – Action!“ (rs.)



Die 550 Meter lange Vorfahrt vor dem Terminalgebäude: Hier halten ab 3. Juni 2012 Taxis und Busse für die abreisenden und ankommenden Fluggäste.

ALEXANDER ORST/MARION SCHMIEDING

## „Es wird spektakulär werden“

Flughafen-Chef Rainer Schwarz über den ersten Tag am BER, Ausbauplanungen und Bürgerproteste

**F**ür jemanden, der für das größte Verkehrsprojekt Ostdeutschlands verantwortlich ist, macht Flughafen-Chef Rainer Schwarz einen gelassenen Eindruck. Er gibt eine Vorschau auf das Ereignis 2012 – und auf die Zeit danach.

**Am 3. Juni 2012 soll der Flughafen Berlin Brandenburg in Betrieb gehen. Bis dahin sind es nicht mal mehr 200 Tage. Können Sie noch ruhig schlafen?**

Ja. Sie sehen mich hier ziemlich entspannt. Ich war gerade wieder auf der Baustelle, wo ja jetzt der Probetrieb begonnen hat. Was mich ruhiger schlafen lässt, ist die gute Atmosphäre, die dort herrscht. Wo es Probleme gibt, arbeiten alle konstruktiv und lösungsorientiert zusammen. Wenn wir dies aufrecht erhalten können, dann ist mir nicht bange.

**Besucher erzählen, dass viele Bereiche noch ziemlich unfertig aussehen. Wird am ersten Tag wirklich alles fertig sein? Klar. Davon gehen wir aus.**

**Wann wird am ersten Juni-Sonntag der Flugbetrieb in BER beginnen? Und welche Airline landet oder startet als Erste?**

Ob der Betrieb am ersten Tag um 6 oder früher losgeht, müssen wir noch sehen. Wir dürfen verfrühte Landungen schon ab 5 Uhr begrüßen. Sicherlich werden beide Bahnen parallel genutzt – ob für eine gleichzeitige Landung oder für einen gleichzeitigen Start ist aber noch nicht entschieden. Das gilt auch für die Frage, welche Airline und was für ein Flugzeug am 3. Juni den Auftakt machen. Es kann sicherlich spektakulär

werden. Aber das ist, wie gesagt, noch zu entscheiden.

**Ist für den 3. Juni eine große öffentliche Feier im neuen Flughafen geplant?**

Nein. Kurz vorher gibt es eine öffentliche Feier. Für den 3. Juni ist nur ein kleiner Festakt vorgesehen, dieser Tag gehört vor allem dem Flugbetrieb.

**Was wird in BER besser sein als an den jetzigen Airports?**

Wir nehmen den modernsten Flughafen Europas in Betrieb. Wer im sechsgleisigen Bahnhof in den Fahrstuhl steigt und den Knopf drückt, ist kurz darauf in der zentralen Abfertigungshalle, die direkt darüber liegt. Wir werden erstmals in der Geschichte der Berliner Flughäfen über einen Flughafen verfügen, an dem Umsteigeverkehr problemlos möglich ist. Wir werden eine „Erlebniswelt“ mit Läden und Gastronomie auf 20 000 Quadratmetern haben. Das alles ist ein Sprung in eine völlig neue Welt. Die heutigen Berliner Flughäfen entsprechen der Luftverkehrswelt der 1970er-Jahre. Nun kommen wir endlich im 21. Jahrhundert an.

**Schon nach wenigen Jahren könnte der Flughafen keinen Platz für noch mehr Passagiere haben. Planen Sie schon ein zweites Abfertigungsgebäude?**

Ja. Es ist mehr als sachgerecht, dass sich die neue Koalition mit diesem Thema befasst. Wenn die Entwicklung so verläuft, wie wir uns das vorstellen,

sollten in absehbarer Zeit die nötigen Entscheidungen gefällt werden. Zur Eröffnung wird der BER für 27 Millionen Fluggäste pro Jahr ausgelegt. Durch Ausbauten in der bestehenden Struktur, zum Beispiel durch eine Erweiterung der Piers, könnten wir diese Kapazität rasch auf 30 Millionen erhöhen. Damit haben die komfortable Situation, in den ersten beiden Jahren des Betriebes zu sehen, welche Verkehrsstrukturen entstehen. Davon werden wir abhängig machen, wie wir den Terminal-Satelliten planen und mit dem zentralen Terminal verbinden. Dafür gibt es unterschiedliche Szenarien.

**Die ersten zwei, drei Jahre werden auch aus einem anderen Grund interessant: Wird es weitere Langstreckenverbindungen geben?**

Wir in Berlin werden bereits jetzt von vielen anderen Flughafenbetreibern beneidet. Wir haben uns fast schon daran gewöhnt, dass bei uns die Zahl der Fluggäste in jedem Jahr überdurchschnittlich steigt. Für den neuen Flughafen haben unsere größten Kunden, die Lufthansa, Air Berlin und Easyjet, nun deutliche Ausweitungen ihres Verkehrs angekündigt. Das anhaltende Wachstum, die Aufstockung von Frequenzen und der Aufbau von Drehkreuzen wird die Grundlage für weitere Langstreckenflüge bieten.

**Ein Beispiel: Weil sich Lufthansa so engagiert, wird Berlin für Ihre Partner in der Star Alliance attraktiver.**

**Bürgerinitiativen wollen kein internationales Drehkreuz in BER.**

Die Basis unseres Handelns sind der Planfeststellungsbeschluss und die höchstrichterliche Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Ein Blick in die Unterlagen hilft ungemein. Dort wird nämlich hervorgehoben, dass BER der Flughafen für die Hauptstadt der drittgrößten Wirtschaftsnation der Welt wird. So ist er planerisch ausgelegt. Explizit ist dort von einem Drehkreuz die Rede.

**Argern Sie sich darüber, dass es so viel und lautstarke Kritik gibt?**

Das ist keine Berliner Besonderheit. Auch in Hessen und Bayern wird gegen Luftverkehrsplanungen protestiert. Es ist heutzutage in Deutschland so, dass gegen Infrastrukturprojekte protestiert wird. Dies ist völlig legitim, das ist ein normaler demokratischer Prozess.

**Der Flughafen wird als „Jobmaschine“ angepriesen. Doch viele Jobs in der Luftfahrt werden nicht gut bezahlt.**

Ich kann dazu nur sagen, dass das Interesse der Bewerber sehr groß ist. Zu unserer ersten Jobmesse kamen mehr als 5 000 Interessenten, davon viele aus Brandenburger Regionen, in denen es kaum offene Stellen gibt. Dort ist man sehr froh über die Angebote.

**Haben Sie eigentlich schon ein Ticket für einen Flug vom BER?**

Nein, darum habe ich mich noch nicht gekümmert. Im Moment befasse ich mich mit anderen Themen. Das Gespräch führte Peter Neumann.



Rainer Schwarz  
Flughafenchef

## Täglich von Berlin nach New York

Airlines erweitern Angebot am neuen Flughafen

**J**e näher der Eröffnungstermin des neuen Flughafens BER kommt, desto mehr wollen auch die Fluggesellschaften schon jetzt von den Zukunftschancen des Airports profitieren. Sie offerieren bereits neue Flugziele. Den Berlinern und Brandenburgern kann's nur recht sein, schließlich öffnen sich ihnen neue und kürzere Wege zu den beliebtesten Reisezielen weltweit.

Vornweg die Lufthansa, die heute für rund ein Viertel der 21 Millionen Passagiere in Berlin befördert. Von B wie Barcelona bis Z wie Zagreb reichen die neuen Ziele, die vom nächsten Sommer an direkt von Berlin aus mit Deutschlands führender Airline angefliegen werden können. Die Kranich-Linie will nun doch in Berlin wachsen. „Wir setzen auf Berlin und sind entschlossen, am künftigen Kapazitätswachstum am Flughafen BER überproportional zu partizipieren“, begründet Vorstandsmitglied Carsten Spohr das wachsende Engagement.

### 30 neue Ziele in Europa und Nahost

28 neue Ziele in Europa und zwei in Nahost und ein stark ausgeweitetes Streckennetz sollen die Position der Lufthansa am Airport BER stärken.

Der ab dem 3. Juni 2012 geltende Flugplan sieht insgesamt 38 Nonstop-Verbindungen der Lufthansa vor. Gemeinsam mit den Verbundairlines der Lufthansa und Partnerfluggesellschaften der Star Alliance stehen 49 Flugziele in Europa, Nahost und Nordamerika im Programm. Gegenüber dem derzeitigen Flugplan bedeutet das eine Vereinfachung des Angebots. Die wichtigsten und bei den Fluggästen beliebtesten europäischen Metropolen werden künftig in hoher Frequenz von Berlin aus direkt angefliegen, vielfach mit einer Bedienung im „doppelten Tagesrand“, das heißt mit Hin- und Rückflug morgens und abends. Zu den neuen Zielen, die bislang von Berlin aus nicht nonstop angefliegen wurden, zählen Valencia, Bologna und Birmingham.

### 1 000 Lufthansa-Flüge wöchentlich

Das wirkt sich auch auf die Flugbewegungen aus. Rund tausend Mal pro Woche starten oder landen die Lufthansa-Jets vom beziehungsweise auf dem BER – gut ein Drittel mehr als heute. Zugleich will die Lufthansa mit neuen Preisen ab 49 Euro inklusiver Steuern und Gebühren für Ziele Europa speziell am Berliner Markt Fluggäste gewinnen.

Auch die zweitgrößte Fluggesellschaft, Air Berlin, will in der Hauptstadt weiter wachsen. Mit dem Ausbau des Drehkreuzes wird Air Berlin im Sommerflugplan dann 70 Nonstop-Verbindungen ab Berlin anbieten. Als einzige Fluggesellschaft fliegt Air Berlin erstmals nonstop von Berlin nach Los Angeles und verbindet die deutsche Hauptstadt drei Mal wöchentlich mit der Westküste der USA. Auch die Flugfrequenz nach New York steigt, statt vier Mal pro Woche können Berliner und Brandenburger die Stadt ab Mai 2012 nun an jedem Tag erreichen.

### Öfter nach Danzig und Krakau

Verstärken will Air Berlin auch das Engagement in Richtung Polen und fliegt ab Mai 2012 nonstop von Berlin nach Danzig. Reisende können die polnische Hafenstadt bis zu zwei Mal täglich erreichen. Air Berlin hatte Danzig bereits im Sommer 2010 bedient. Nun wird die Wiederaufnahme durch die Verbindung zu Danzig an das Berliner Drehkreuz unterstützt. Das Angebot nach Krakau stockt Air Berlin von vier auf zwölf Verbindungen wöchentlich auf. Durch beide Ziele entstehen allein 750 zusätzliche Umsteigeverbindungen am BER. Rechnet Air Berlin für dieses Jahr in Berlin mit rund 8,1 Millionen Passagieren, sollen es 2020 bereits zwölf bis 13 Millionen sein.

Easyjet, seit Langem in Schönefeld präsent, weitet ab dem 3. Juni ebenfalls sein Streckennetz Berlin aus, berichtet Thomas Haagensen, Geschäftsführer von Easyjet Deutschland. Teneriffa, Agadir, Manchester, Rhodos und Mykonos stehen als neue Ziele im Flugplan. Auf anderen Linien erhöht sich die Frequenz, beispielsweise Barcelona drei Mal statt bisher zwei Mal täglich, Basel und London Gatwick vier Mal pro Tag. (rs.)