

 **PRESSEMITTEILUNG**

Berlin, 14.12.2007

Schönefeld: Alte Startbahn abgerissen, letztes Autobahnstück wird gebaut

Nordbahn ist Geschichte / Flugverkehr nun ausschließlich auf der Südbahn / Ab Mai 2008 freie Fahrt nach Schönefeld

Brandenburgs Infrastrukturminister Reinhold Dellmann übergab am heutigen Freitag Flughafen-Chef Dr. Rainer Schwarz symbolisch einen Bohrkern von der alten Schönefelder Nordbahn, die am 27. November 2007 außer Betrieb genommen wurde. Dellmann und Schwarz überzeugten sich vor Ort vom aktuellen Stand der Bauvorbereitungen für die Stadtautobahn A113neu, der die 2.700 Meter lange Schönefelder Nordbahn weicht. Bis Mai 2008 wird die letzte Lücke auf der Autobahn geschlossen, die die Berliner Stadtautobahn mit dem südlichen Berliner Autobahnring verbindet.

„Ab Mai 2008 rückt Schönefeld noch näher an Berlin“, sagte Flughafen-Chef Dr. Rainer Schwarz. „Unsere Fluggäste biegen dann von der Autobahn direkt zum Terminal ab – komfortabler geht es nicht. So verkürzt sich zum Beispiel die Anfahrt vom Kudamm zum BBI von 32 auf 25 Minuten. Die rechtzeitige Fertigstellung der Anschlussarbeiten an der Südbahn war dringend notwendig, damit der Autobahn-Lückenschluss im Mai 2008 fertig wird.“

Schwarz weiter: „Wir möchten uns bei allen Bohnsdorfern für das Verständnis während der mehrmonatigen Nutzung der Nordbahn und der damit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen bedanken. Mit der letzten Landung einer easyJet-Maschine am 27. November 2007 um 22.05 Uhr ist nach über 40 Jahren die Nordbahn nunmehr Geschichte.“

Schnellabrollwege für BBI fertiggestellt

Die zwischenzeitliche Nordbahn-Nutzung war nötig, da die Schönefelder Südbahn künftig als BBI-Nordbahn dienen wird. Hierfür wurden ab Ende März 2007 vier neue Zurollbahnen und vier Schnellabrollbahnen gebaut. Nach einer Bauzeit von nur acht Monaten konnten die Anschlussarbeiten termingerecht abgeschlossen werden. Insgesamt wurden 90.000 Tonnen Asphalt auf einer Fläche von 60.000 Quadratmetern verbaut. Die großräumigen Erdarbeiten umfassten ein Volumen von rund 245.000 Kubikmetern Bodenabtrag und 90.000 Kubikmetern Bodeneinbau.

Der Flugbetrieb wird seit dem 1. Dezember 2007 ausschließlich über die Südbahn abgewickelt.

Flughafen Berlin-Schönefeld GmbH
Marketing und Unternehmenskommunikation
Tel.: 030/6091-2055
Fax: 030/6091-1643
www.berlin-airport.de
www.viaberlin.com

Zahlen – Daten – Fakten



Nordbahn 07L/25R - SLBII

Historie: Nordbahn ist nach erster Ausbaustufe mit SLB Süd im Jahr 1961 Teil der zweiten Ausbaustufe des Flughafens Berlin-Schönefeld

Als Hauptlandebahn konzipiert (2709 m lang, 45 m breit, Einzelradlast 45 Tonnen)

Bauweise entspricht damals international üblichen Betondecken B45 (36 cm dick auf ca. 40 cm Kies mit dem Plattenraster 7,50 m mal 7,50 m).

Der letzte Start und die letzte Landung auf der Nordbahn erfolgen am 27.11.2007. Erforderliche Bauarbeiten an der Südbahn waren zum 27.11.2007 bereits beendet – danach konnte ausschließlich die Südbahn genutzt werden

Technische Daten

Bauzeit:	1. Januar 1963 - 6. Oktober 1965 (Inbetriebnahme)	
Gesamtlänge:	2.709 m (ohne Stoppways)	
Gesamtkosten:	27,3 Mio Mark	
Rollspurbreite:	45 m	
Material:	Start- und Landebahndecke: Beton (36 cm Beton B450/55 von 1963)	
Tragfähigkeit:	PCN-Werte 2005 Code PCN 60 R / A / X / T	
Fläche:	Rollspur	121.905 m ²
	Schulter	40.635 m ²
	gesamt	162.540 m ²
Plattenzahl:	Rollspur	2.166 m ²
	Schulter	1.444 m ²
Fugenlänge:	46.000 m	
Befeuering:	Mittellinienbefeuering, 900 m langer Anflugteppich, sehr moderne Schwellenbefeuering und – im Vergleich zur Südbahn – bessere Randbefeuering	

Zahlen – Daten – Fakten



Rollbahnanschlüsse

Kurzinfo: Im Rahmen der vorgezogenen Maßnahmen wurden vier Standardabrollwege und vier Schnellabrollwege hergestellt

vorhandene Bestandsanlagen wurden umverlegt, um südlich der SLB für den großräumigen Erdbau Baufreiheit zu schaffen (Abtrag 245.000m³; Einbau 90.000m³)

Vier Durchpressungen DN 1000 durch die SLB und durch die Rollwege DN 650 bzw. DN 850 waren erforderlich

Im Einzelnen waren folgende Trassen umzuverlegen: Umverlegung von Hoch- und Mittelspannungskabeltrassen, der Busstrasse, Um- und Neubau von Entwässerungs- und Befeuerungsanlagen

Technische Daten

Baustart: 26. März 2007

Inbetriebnahme: 26. November 2007

Erdarbeiten: Bodenabtrag 245.000 m³
Bodeneinbau 90.000 m³

Asphalteinbau: ca. 90.000 Tonnen (ca. 60.000 m²)

Kabelschutzrohre: DN 100, 190.000 m
DN 150, 15.500 m

Kabelschächte: ca. 200 Stück

Beteiligte Firmen: STRABAG, Schulzendorfer Elektro GmbH, Bunte, Trapp, Gildemeister, Lemme, Beton- und Rohrbau, Siemens, Possehl, Feind, ABP