

■ Fernverkehr

Planfeststellungsverfahren zur Dresdener Bahn

aus SIGNAL 02/1998 (März 1998), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10003697)

IGEB

Abteilung Fernverkehr

Die Wiederinbetriebnahme der Dresdener Bahn im Abschnitt Papestraße-Blankenfelde für den Fern- und Regionalverkehr bedeutet die direkte Anbindung der zukünftigen Magistrale Berlin-Dresden-Prag-Wien an das Zentrum Berlins zum Lehrter Zentralbahnhof. Grundlage für diesen Ausbau bildet der Bundesverkehrswegeplan 1992, wo dieses Verkehrsprojekt in den vordringlichen Bedarf eingestuft wurde. Für das Planfeststellungsverfahren lagen die Pläne für den ersten Planfeststellungsabschnitt vom Dezember 1997 bis Januar 1998 in den Bezirken aus. Der Abschnitt erstreckt sich über eine Länge von ca. sechs Kilometern im Bereich nördlich des S-Bahnhofs Attilastraße bis südlich des S-Bahn-Haltepunktes Schichauweg.

Den Planungen für den Ausbau der Dresdener Bahn liegen folgende Entwurfsgeschwindigkeiten zugrunde:

Fernbahn: 160 km/h (innerhalb des Stadtgebietes bzw. im Land Brandenburg bis zur Ziethener Straße nördlich von Mahlow, danach 200 km/h), S-Bahn: 100 km/h, Tempelhofer Kurve: 60 km/h.

Generell wird eine strikte Trennung von Fern- und S-Bahn erfolgen. Geplant sind jeweils zwei Gleise für die Fernbahn (inklusive Errichtung der Fahrleitungsanlagen) und S-Bahn, wobei sich an dem eingleisigen S-Bahn-Betrieb zwischen den Bahnhöfen Lichtenrade und Blankenfelde nichts ändern soll.

Der jetzige S-Bahnhof Attilastraße wird erhalten bleiben. Die beiden neuen Fernbahngleise bzw. der Anschluß an die Tempelhofer Kurve führen östlich an diesem Bahnhof vorbei.

Die Führung der Bahn über die Attilastraße wird durch einen Neubau ersetzt, das in diesem Bereich vorhandene Stellwerk wird abgerissen.

Für die Überquerung des Teltowkanals erhält die S-Bahn in westlicher Richtung eine neue Lage, die Fernbahngleise werden auf der derzeitigen S-Bahntrasse errichtet.

Das auf der Ostseite liegende Anschlußgleis der GASAG, das zwischen Kamenzer Damm und Bahnhof Marienfelde parallel zur derzeitigen S-Bahntrasse verläuft, wird vollständig erhalten; lediglich die Einbindung in den Güterbahnhof Marienfelde muß umgestaltet werden.

Die neuen Gleise der Fernbahn werden im Bereich der Eisenbahnüberführung Großbeerenstraße an der Stelle der jetzigen S-Bahngleise liegen. Die S-Bahn wird dann ca. acht Meter weiter westlich auf der aufgeweiteten Überführungstrasse fahren.

Die Kapazität des Güterbahnhofs in Marienfelde bleibt erhalten, aber der S-Bahnsteig wird nach Süden verlegt und erhält zwei Aufzüge. Im Bereich der Fernbahn werden



Nichts bleibt, wie es ist - der S-Bahnhof Blankenfelde. (Foto: Christian Schultz, 1992)

die durchgehenden Hauptgleise, ein Überholgleis und drei weitere Gleise des Güterbahnhofes elektrifiziert.

Im Bereich Buckower Chaussee werden Straße und die vorhandenen Geh- und Radwege in zwei Ebenen (-1 und -0,5-Ebene) unterführt (S- und Fernbahn verlaufen in Dammlage). Busbuchten entstehen an den Fahrbahnrändern. Zum Bahnsteig führen Treppen und Aufzüge. Der Fußgängerüberweg am Südende wird aufgegeben.

Der S-Bahn-Haltepunkt Schichauweg erhält einen Fußgängertunnel (auf der Nordseite der Bahnsteige). Über die Barnetstraße ist eine zusätzliche Überführung geplant. Der Gleisoberbau erhält einen verbesserten Erschütterungsschutz.

Die Pläne der Abschnitte 2 und 3, für die das Planfeststellungsverfahren noch nicht eingeleitet wurde:

Am S-Bahnhof Lichtenrade wird die S-Bahn nach Westen verlegt und die Fernbahn wird auf dem Gelände des jetzigen S-Bahnhofs Gleise erhalten. Zwischen Lichtenrade und Mahlow wird das S-Bahngleis ebenfalls nach Westen verschoben. Die zwischen Lichtenrade und Blankenfelde vorhandenen Bahnübergänge werden durch niveaufreie Anlagen (Brücken oder Tunnel?), die Übergänge Goltzstraße und Ziethener Straße werden durch Fußgängertunnel ersetzt. In Mahlow wird der Bahnsteig neu gebaut.

Das S-Bahngleis in Blankenfelde wird bis auf die Südseite der Karl-Marx-Straße verlängert und der Regionalbahnsteig wird aufgegeben. Stattdessen entsteht ein Außenbahnsteig auf der Ostseite und ein kombinierter Regional-/S-Bahnsteig. Das Umsteigen wird dadurch verbessert!

S-Bahnhof Kamenzer Damm

Der Kamenzer Damm bzw. die Lankwitzer Straße sind schon lange nicht an das S-Bahnnetz angebunden. Daran wird sich leider nichts ändern, denn ein Bahnhof an dieser Stelle ist nicht mehr geplant. Durch die Baumaßnahmen an den Anlagen zwischen Attilastraße und Marienfelde böte sich hier ein S-Bahnhof Tamenzer Damm an. Aber auch wenn er jetzt nicht gebaut wird, muß es zumindest eine Option für ihn geben.

S-Bahnhof Marienfelde

Statt der Verlegung nach Süden wäre es sinnvoller, den Bahnsteig über der Großbeerenstraße mit Zugängen von beiden Straßenseiten anzuordnen. Damit wäre er verkehrsgünstiger gelegen und die Stichfahrten der BVG-Buslinien 177, 277 und 283 über die Bahnstraße könnten entfallen.

Buckower Chaussee

Abweichend von der vorliegenden Planung sollte im Brückenbereich auf Busbuchten verzichtet werden, da damit erhebliche Nachteile verbunden sind: längere Busse können nicht unmittelbar an der Bordsteinkante halten, es verschlechtert sich das Ein- und Aussteigen besonders für Behinderte mit Rollstuhl sowie Fahrgäste mit Kinderwagen oder Gepäck. Außerdem wird das Einfädeln der Busse in den fließenden

Verkehr erschwert. Darüber hinaus muß die Bauoption einer Straßenbahnstrecke auf der Buckower Chaussee erhalten bleiben.

Abgesehen von diesen Kritikpunkten ist festzustellen, daß sich die Umsteigebeziehungen zwischen Bus und S-Bahn am Haltepunkt Buckower Chaussee gegenüber der derzeitigen Situation wesentlich verbessern werden.

Gewerbegebiet Motzener Straße

Nach den Planungen soll die Anbindung vollständig aufgegeben werden (allgemein typisch für die Güterverkehrs-Entwicklung?). Dies ist nicht akzeptabel - selbst wenn zurZeit keine Nutzung erfolgt. Senat und DB AG sprechen immer wieder davon, welche Rolle der Schienengüterverkehr in der Zukunft haben muß. Citylogistik und Güterverteilzentren sind zwei gern gebrauchte Stichworte. Warum aber dieser bestehende Anschluß an das Schienennetz abgebaut werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Hier besteht Korrekturbedarf. Auch vor dem Hintergrund innovativer Transporttechniken (z. B. CargoSprinter) muß diese Bahnanbindung auf jeden Fall erhalten bleiben.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003697>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten