

S-Bahn und Regionalverkehr

Planfeststellungsbeschluss Lichtenrade

aus SIGNAL 01/2016 (März 2016), Seite 6-12 (Artikel-Nr: 10003922)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Eine wichtige Etappe beim Wiederaufbau der Dresdener Bahn ist abgeschlossen - planerisch. Wie sieht die Konzeption von Attilastraße bis Blankenfelde aus?

Ein zentrales Projekt beim Ausbau des »Eisenbahnknoten Berlin« war der Wiederaufbau der Dresdener Bahn auf ihrem nördlichsten Abschnitt von der Berliner Innenstadt bis zum brandenburgischen Blankenfelde-Mahlow. Während aber die Anhalter Bahn von Berlin nach Leipzig 2006 rechtzeitig zur Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs wiederaufgebaut war, gab es für die Dresdener Bahn im Raum Berlin noch nicht einmal Baurecht. Das 1997, also vor 19 Jahren begonnene Planfeststellungsverfahren ist auch heute noch nicht abgeschlossen. Aber für den zweiten der drei Planfeststellungsabschnitte gibt es seit dem 13. November 2015 nun endlich den Planfeststellungsbeschluss.

Der Berliner Planfeststellungsabschnitt 1 (PFA 1) beginnt im Norden an der bestehenden Abzweigung von der Anhalter Bahn nördlich des S-Bahnhofs Attilastraße und reicht bis südlich des S-Bahnhofs Schichauweg (Länge 6,238 km).

Daran schließt sich der PFA 2 über Lichtenrade bis zur Stadtgrenze an (Länge 2,462 km). Weiter geht es in Brandenburg mit PFA 3 über Kreuz Glasower Damm bis Blankenfelde (Länge 5,5 km) bzw. dem Abzweig zum Flughafen BER. Weitere Abschnitte auf der Strecke bis Dresden sind bereits fertiggestellt, im Bau oder in Planung.

Zwei von drei Abschnitten noch im Planungsverfahren

Der Planfeststellungsbeschluss für den Bereich Lichtenrade (PFA 2) liegt nun vor. Die DB AG hat die Pläne für eine ebenerdige Führung der S-Bahn und Fernbahngleise vorbereitet, aber Anwohner fordern seit Jahren einen Fernbahntunnel im Bereich Lichtenrade. Dieser Forderung ist das Eisenbahn-Bundesamt nach Abwägung der Argumente allerdings nicht nachgekommen, weshalb eine Bürgerinitiative gegen den Planfeststellungsbeschluss klagen will.

Der (nördliche) PFA 1 befindet sich gerade im 6. Planänderungsverfahren und ist noch nicht abgeschlossen. Für diesen Bereich hat die IGEB für nicht zufriedenstellende Planungsdetails eine entsprechende Einwendung formuliert, auf die im weiteren Text hingewiesen wird.

PFA 3 in Brandenburg ist ebenfalls noch nicht abgeschlossen und befand sich vor einem Jahr im Februar 2015 im 3. Planänderungsverfahren. Änderungen gegenüber der hier beschriebenen Planungen sind also vor allem im PFA 3 möglich.

Zusätzlich zu den 3 verschiedenen PFA läuft außerdem das Planfeststellungsverfahren für das neue Elektronische Stellwerk (ESW), das den S-Bahn-Verkehr auf dem Abschnitt Priesterweg--Blankenfelde steuert. Die Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes liegt für die 1. Baustufe des ESW seit Ende Januar 2016

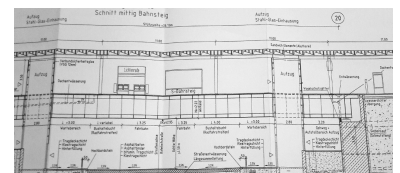


Das Ende des idyllischen Bahnübergangs am Bahnhof Lichtenrade rückt näher. (Foto: Christian Schultz)

Strecke	Takt	Summe der Züge in beide Richtungen in 24 Stunden
ICE Berlin—Dresden	Stundentakt	32 Züge
Berlin Hbf—Dresdner Bahn—Flughafen BER—Cottbus	Zweistundentakt	16 Züge
RE3 Stralsund/Schwedt—Berlin Hbf—Elsterwerda	Stundentakt	39 Züge
FEX Flughafen-Express Berlin Hbf—Dresdener Bahn—Flughafen BER	15-Min-Takt tagsüber 30-Min-Takt nachts	144 Züge 16 Züge
Güterverkehr		8 Züge
Summe Fernleistung		255 Züge

S2 Priesterweg—Lichtenrade	10-Min-Takt	ca. 280 Züge
S21 Priesterweg—Lichtenrade	20-Min-Takt	ca. 70 Züge
S2 Lichtenrade—Blankenfelde	20-Min-Takt	391 Züge
Summe S-Bahn bis Lichtenrade		613 Züge
Summe S-Bahn bis Blankenfelde		391 Züge

gemäß Angaben in den Planfeststellungsunterlagen PFA 1 bis 3



So soll der neue S-Bahnsteig Lichtenrade auf der Brücke über der neuen Straßenerüberführung einmal aussehen. Am Bordstein die Wartefläche für Busfahrgäste, etwas höher daneben der Gehweg. (Zeichnung: DB Netz, Foto: Florian Müller)



Nordausfahrt S-Bahnhof Marienfelde. Leider wurde bei der Planung versäumt, einen neuen Nordausgang anzulegen. Fußweg und Treppe zwischen den Gleisen zur Unterführung Großbeerstraße wären nur wenige Meter weit - das verdeutlicht der Pfeil auf das Brückengeländer. Da die Brücke ohnehin neu gebaut werden muss, wäre es kein Mehraufwand. (Foto: Florian Müller)



S-Bahnhof Buckower Chaussee. Der Bahnübergang wird durch eine Straßenerüberführung ersetzt. Auch der »Rümmler'sche Bahnhofsbogen« wird abgebaut, dort werden künftig die Treppenhäuser stehen. Dieser S-Bahnhof wurde erst 1988 bis 1990 von der BVG nach Plänen ihres damaligen Architekten Rainer G. Rümmler neu gestaltet. (Foto: Florian Müller)



Die charakteristische Fußgängerbrücke von 1992, in der Rümmler unverkennbar die

vor.

Grundsätzlich werden die zwei neuen elektrifizierten Ferngleise östlich neben die zwei bestehenden S-Bahn-Gleise gelegt. Auf weiten Strecken ist auch die S-Bahn-Trasse einige Meter nach Westen zu verschieben, um Platz für die Ferngleise zu schaffen. Die vorhandenen S-Bahnsteige Attilastraße, Marienfelde und Buckower Chaussee bleiben größtenteils unverändert. Massive Veränderungen erfolgen aus der Aufhebung der Bahnübergänge und deren Ersatz durch einen Straßentunnel Säntisstraße und einen Straßentunnel Bahnhofstraße in Lichtenrade, wo auch der denkmalgeschützte S-Bahnsteig abgebrochen und völlig neu gebaut wird.

Für die Ferngleise beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit in Berlin 160 km/h und in Brandenburg 200 km/h. Für die S-Bahn sind 100 km/h projektiert. Das nördlich Attilastraße abzweigende Gütergleis der Tempelhofer Kurve zum südlichen Innenring wird für 60 km/h ausgebaut.

Es wird hauptsächlich Schotteroberbau verwendet, zum Teil mit besonderen lärm- und erschütterungsmindernden Bauarten. Für die Fernbahn wird als Sicherheitssystem PZB 90 eingebaut, die Nachrüstbarkeit für ETCS Level 2 ist berücksichtigt.

Fast die gesamte Strecke wird von beidseitigen Lärmschutzwänden gesäumt, die eine Höhe von 2 bis 5 Metern haben. Zusätzlich sind Mittellärmschutzwände zwischen der S-Bahn und der Fernbahn geplant. Das ermöglicht es, die Höhe der äußeren Wände zu reduzieren. Um eine hochabsorbierende Wirkung zu erzielen, können die Wände nicht durchsichtig ausgeführt werden.

Für Fahrgäste lohnt sich ein Blick aus dem Fenster künftig also auch hier leider nicht mehr.

Die Umrüstung der Leit- und Sicherungstechnik auf EStW erfordert den nötigen Ersatz der bisherigen Fahrsperrentechnik auf Zugbeeinflussungssystem (ZBS) bis 2018. Die alte Fahrsperrentechnik hat Bestandsschutz, darf aber nicht mehr verändert werden. Das bedeutet, dass alle Bauzustände bereits mit dem neuen EStW gesteuert werden müssen. Vor Beginn der Arbeiten an der Strecke muss also das EStW in Betrieb gehen, das auch noch den Altzustand sichern muss. Dazu müssen auch die alten Bahnübergangs-Schrankenanlagen Buckower Chaussee, Bahnhofstraße in Lichtenrade und Wolziger Zeile nur für die Zeit des Streckenumbaus auf moderne, EStW-steuerbare Halbschrankenanlagen umgebaut werden. Nach Inbetriebnahme der Straßenunterführungen entfallen dann die Bahnübergänge und die (neuen) Halbschranken.

Die Baumaßnahmen im Detail

Der S-Bahn Haltepunkt Attilastraße bleibt unverändert erhalten. Die Fernbahn erhält eine Brücke über die Attilastraße und den Teltowkanal, der mit einer neuen Stabbogenbrücke überquert wird. Am Hafen Mariendorf wird eine Logistikfläche eingerichtet. Der An- und Abtransport von Baumaterialien soll hauptsächlich über die Schiene und Straße erfolgen. Das Anschlussgleis zum Tanklager bleibt mit einem Gleis erhalten.

Die vorhandene Straßenbrücke Kamenzer Damm wird unterquert. Eine bauliche Vorsorge für eine spätere Errichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes Kamenzer Damm wird leider nicht berücksichtigt.

Die Eisenbahnbrücke über die Großbeerenstraße wird abgerissen und neu gebaut. Die neuen Gleisachsen sind für das Bauwerk aus den 1970er Jahren wohl nicht geeignet.

Der S-Bahnsteig Marienfelde wird am Nordende um 25 Meter verkürzt, der Zugang zum Kiepertplatz mit den Bushaltestellen bleibt unverändert. Lediglich das Tunnelstück zum gesperrten Ostausgang zum Güterbahnhof (heute als Blumenladen genutzt) wird abgebrochen.

Leider erfolgte keine Vorsorge für einen neuen Nordzugang direkt zur Großbeerenstraße. Dieser würde den Einzugsradius des S-Bahnhofs deutlich erhöhen, z. B. für die Industriebetriebe in der Daimlerstraße.

Die S-Bahn erhält südlich des Bahnsteigs ein Wendegleis, an den Ferngleisen ist die zweigleisige elektrifizierte Anlage des Güterbahnhofs Marienfelde angeschlossen.

Unverständlich ist die Verkürzung der nutzbaren Länge der Güterbahnhofsgleise auf 400 Meter. Längere Güterzüge können somit im Havariefall bzw. bei einer Streckensperrung der Tempelhofer Kurve hier nicht mehr abgestellt werden. Eine Gleislänge von mindestens 750 Meter wäre zu berücksichtigen.

Bahnübergänge werden beseitigt

Der Bahnübergang Säntisstraße wird durch eine Straßenunterführung ersetzt. Die Höhe der Gleise auf der neuen Brücke bleibt etwa gleich. Da hier keine Buslinien verkehren, sind auch keine Bushaltestellen vorgesehen.

Im Zeitraum zwischen der Inbetriebnahme des neuen EStW und dem Beginn der Sperrung des alten Bahnübergangs Säntisstraße ist vorgesehen, den Bahnübergang per Sicherungsposten zu sichern. Eine bauzeitliche Installation von neuen Halbschranken ist hier nicht geplant, wahrscheinlich wegen der voraussichtlich kurzen Nutzungsdauer.

Bauzeitlich ermöglicht eine Fußgängerbrücke mit Treppen die Trassenquerung. Die neue Straßenunterführung dient dem Kfz-Verkehr als Umleitungsstrecke, wenn der Übergang Buckower Chaussee gesperrt ist. Also: Erst muss die Straßenunterführung Säntisstraße in Betrieb gehen, danach kann der Bahnübergang Buckower Chaussee gesperrt werden.

Der Güteranschluss zum Industriegebiet Buckower Chaussee entfällt.

Der Bahnübergang **Buckower Chaussee** wird durch eine Straßenüberführung ersetzt.

Die S-Bahn-Seitenbahnsteige bleiben weitgehend erhalten und werden um 50 Meter nach Norden verschoben. Sie werden mittels vier Treppen und vier Aufzügen von der Brücke aus erreicht. Leider sieht die Planung zum Teil etwas unübersichtliche und nicht geradlinige Bahnhofszuwegungen vor, was zu schlecht einsehbaren Müll- und

Urinecken führen wird.

Der westliche Bahnsteig ist auch ebenerdig mittels einer Rampe zu betreten, wo auch diverse Fahrradbügel für B+R aufgestellt werden. Auf der Brücke wird je Richtung eine Bus-Doppelhaltestelle mit Wartehäuschen berücksichtigt. Hier wäre ein besserer Wetterschutz für wartende Busfahrgäste angemessen.

Die Radfahrstreifen verlaufen auf der Fahrbahn.

Buckower Chaussee: Straßenbahn und Regionalzughalt berücksichtigen!

Zusätzlich zu berücksichtigen ist eine spätere Straßenbahnstrecke über die Brücke. Sowohl die Rampen mit ihrer Neigung wie auch die Brücke selbst müssen dafür ohne Aufwand nutzbar sein.

Eine bauzeitliche Busumleitung ist mit einer Stich-/Wendefahrt an den Bahnhof Buckower Chaussee und Querung der Bahntrasse über den dann fertiggestellten Straßentunnel Säntisstraße geplant (Bus X 11/M 11).

Auf dem Bahnsteig wird der architektonische Bahnsteigbogen am nördlichen Ende abgebrochen, ebenso wie die Fußgängerbrücke am südlichen Ende.

Der ebenerdige Südausgang vom östlichen Bahnsteig entfällt. Außerdem will das Land Berlin den angrenzenden P+R-Parkplatz nicht erhalten.

Die Gleislage der S-Bahn bleibt im Bereich zwischen S-Bf Buckower Chaussee (einschließlich) bis südlich S-Bf Schichauweg unverändert.

In der Planfeststellung leider nicht erwähnt ist die Möglichkeit eines Nachrüstens von Bahnsteigen an den Ferngleisen und Zugängen für einen Regionalbahn-Haltepunkt. Nach Auskunft der Senatsverwaltung vom Januar 2015 besteht diese Option aber trotzdem im Grundsatz. An diesem wichtigen Schnittpunkt der Ostwest-Tangente mit der Dresdener Bahn besteht ein großes Potenzial für einen peripheren Regionalbahn-Haltepunkt.

Das bestehende Kreuzungsbauwerk der S-Bahn mit dem ehemaligen Motzener Gütergleis bleibt unverändert, wird aber vom neu zu schüttenden Fernbahndamm in dessen Trasse überbaut.

Der Fußgängertunnel nördlich des S-Bf Schichauweg bleibt bestehen und wird auch von der Fernbahntrasse berücksichtigt.

Der S-Bahn Haltepunkt **Schichauweg** bleibt ebenso unverändert. Parallel dazu entsteht eine neue Fernbahnbrücke über die Straße.

Nördlich des S-Bahnhofs **Lichtenrade** gibt es eine doppelte Gleisverbindung. Der S-Bahnsteig wird abgebrochen und - südwestlich verschoben - auf der neuen Brücke über die Bahnhofstraße neu errichtet. Somit schwenken die Ferngleise auf die bisherige S-Bahn-Trasse ein, und die S-Bahn rückt nach Westen. Erst 1992 war die S-Bahn auf der Trasse der Fernbahngleise errichtet worden. Im weiteren Verlauf

behält die S-Bahn ihre Lage lediglich im Bahnhof Mahlow und bei der Kreuzung mit dem Außenring (Glasower Damm).

Neubau des S-Bahnhofs Lichtenrade

Die Bahnhofstraße taucht mit Rampen (Fahrbahnneigung 7 bzw. 8 Prozent, Gehwegneigung 6 Prozent und somit barrierefrei) unter der Bahntrasse hindurch. Der Zugang zum Bahnsteig ist auf beiden Seiten der Gehwege unter der Brücke mittels Treppen und Aufzügen hergestellt. Unter der Brücke sind Haltebuchten für die Bushaltestellen angeordnet.

Durch die unterschiedliche Höhenlage der Fahrbahn und der Gehwege ist die Situation leider recht verbaut. Um vom Gehweg zur ca. 1,8 Meter tiefer gelegenen Bushaltestelle mit den Fahrgastwarteflächen zu gelangen, ist eine Treppe oder ein Aufzug zu nutzen. Die beiden Aufzüge verbinden auf jeder Straßenseite drei Etagen: Den S-Bahnsteig, den Gehweg und die Bushaltestelle.

85 Fahrradbügel werden in der Nähe der Bahnsteigzugänge angeordnet. Der bestehende Bus-Park- und Wendeplatz östlich der Bahn wird angepasst und bleibt weiterhin nutzbar. Der Bahnsteig bekommt ein Dach von 70 Meter Länge.

Am rückzubauenden Bahnübergang sind mehrere gewerblich genutzte Flachbauten und Kioske abzureißen.

Weiterhin sind der Abbruch des zur Bahnhofstraße hin orientierten ehemaligen Empfangsgebäudes, des Mittelbahnsteigs mit Mobiliar, der zwei Bahnsteighäuschen, der früheren Zugangshäuschen und des ehemaligen Zugangstunnels erforderlich. Diese Baulichkeiten stammen aus den Jahren 1892 bis 1910 und sind bisher geschützte Baudenkmale.

Südlich des S-Bahnsteigs gibt es eine weitere doppelte Gleisverbindung, und das westliche Gleis endet als Zugabstellanlage für einen 8-Wagen-Zug.

Die S-Bahn verläuft nun wie bisher eingleisig bis Mahlow, die Fernbahn parallel zweigleisig.

Entlang der Trasse müssen mehrere Kleingartenlauben abgerissen werden.

Der Bahnübergang **Goltzstraße** wird durch eine 6 Meter breite Unterführung für Fußgänger und Radfahrer ersetzt. Die verschlungene Führung der Rampe in S-Form ist ziemlich unübersichtlich, immerhin lässt sich der Weg für Fußgänger aber über eine Treppe abkürzen.

An der Stadtgrenze wird der Durchlass des Mahlower Grenzgrabens ertüchtigt und unter der Fernbahntrasse erweitert. Damit beginnt der Bereich des PFA 3.

Berliner Mauerweg wird berücksichtigt

Der Berliner Mauerweg soll parallel zur Stadtgrenze eine Unterführung erhalten. Diese Maßnahme ist aber Teil eines gesonderten Planungsverfahrens der Gemeinde

Blankenfelde-Mahlow (siehe auch [SIGNAL 6/2015](#), Seite 17).

Hier beginnt der PFA 3, in dem noch Änderungen gegenüber den hier beschriebenen Maßnahmen von Stand Februar 2015 möglich sind.

Der bisherige Bahnübergang des Feldweges Ziethener Straße wird auf Wunsch der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow in eine Kfz-taugliche Straßenunterführung umgebaut mit einer Breite von 15 Metern. Die bestehende Eisenbahnbrücke über die L76 wird um einen westlichen Überbau erweitert, über den die S-Bahn fahren wird. Der bisherige Überbau wird dann von der Fernbahn genutzt.

Der Bahnübergang Berliner Straße wird ebenfalls auf Wunsch der Gemeinde durch eine Kfz-taugliche Straßenunterführung mit 12 Metern Breite ersetzt.

Der S-Bahnsteig **Mahlow** bleibt unverändert, allerdings wird die Ostseite des Fußgänger-Bahnsteigtunnels (unter den Ferngleisen) erneuert. Während dieser Bauarbeiten ist geplant, den Bahnsteigzugang über das östliche Bahnsteiggleis zu führen, was eine Sperrung dieses Gleises zur Folge hat. Entsprechend steht bauzeitig nur das westliche Bahnsteiggleis zur Verfügung, und es ist während der Arbeiten ein S-Bahn-Pendelverkehr geplant.

Südlich schließt sich eine eingleisige Zugabstellanlage für die S-Bahn an.

Der Bahnübergang Trebbiner Straße wird durch eine Straßenunterführung 100 Meter nördlich ersetzt.

Große Veränderungen am Kreuz Glasower Damm

Am Eisenbahnkreuz Glasower Damm wird eine neue zweigleisige Verbindungskurve mit niveaufreier Ausfädelung aus der Dresdener Bahn auf den Berliner Außenring in Richtung Flughafen BER gebaut (Mahlower Kurve, 100 km/h, Tunnellänge 100 Meter). Diese soll u. a. von den im 15-Minuten-Takt geplanten Flughafen-Express-Zügen Berlin-Hbf--Südkreuz--BER genutzt werden.

Die Dresdener Bahn kreuzt den Berliner Außenring (BAR, 160 km/h) auf einer neu zu errichtenden Brücke parallel zur bestehenden S-Bahn-Brücke, die nicht verändert wird.

Die Schönefelder Kurve (Blankenfelde--Schönefeld, 100km/h) wird von zwei Gleisen auf ein Gleis zurückgebaut. Das nördliche Gleis wird dabei stillgelegt, da das Betriebskonzept in dieser Relation künftig deutlich weniger Fahrten vorsieht.

Der Bahnübergang Heckenrosenweg über die Schönefelder Kurve, der nicht öffentlich nutzbar ist, wird durch ein Tor in der Schallschutzwand ersetzt. Der Übergang ist dann nur von Dienstpersonal zu nutzen.

Das Kreuzungsbauwerk der Potsdamer Kurve (Blankenfelde--Genshagener Heide, 80 km/h) unter der S-Bahn bleibt unverändert, ebenso die Unterquerung des Fußweges unter der S-Bahn (Tunnelweg). Neu ist aber, dass der anschließende Bahnübergang über die Ferngleise durch eine Unterführung mit leider nur 3 Meter Breite ersetzt wird.

Diese wird ca. 110 Meter südlich angelegt und ist entsprechend mit zwei 110 Meter langen Rampen parallel zu den Gleisen zu erreichen. Dieser Umweg von ca. 220 Metern lässt sich leider auch nicht durch eine Treppe abkürzen. Ebenso ist geplant, den Tunnelweg durch bauliche Schikanen für Radfahrer unbenutzbar zu machen - eine Fehlplanung und am Ende wohl ohne Erfolg.

Nördlich des Bahnhofs **Blankenfelde** ist eine eingleisige S-Bahn-Zugabstellanlage geplant. Die Karl-Marx-Straße wird in einen Tunnel verlegt, die den Bahnübergang an selber Stelle ersetzt. Die beiden bisherigen Bahnsteige werden komplett abgerissen. Der bestehende Fußgänger-Bahnsteigtunnel des Regionalbahnsteigs wird während der Sperrung der Karl-Marx-Straße die einzige Fußgängerquerung der Bahntrasse im Ort sein. Deshalb wird sie dafür bauzeitlich erweitert. Nach Inbetriebnahme des Tunnels Karl-Marx-Straße wird der Bahnsteigtunnel abgerissen.

Blankenfelde: Bahnhofsneubau mit Mängeln

Südlich der Karl-Marx-Straße wird der Bahnhof Blankenfelde mit zwei Bahnsteigen und drei Kanten neu gebaut. Westlich entsteht ein 8 Meter breiter Kombibahnsteig (westliche Kante S-Bahn-Endpunkt, 152 Meter lang, 96 cm hoch, östliche Kante Regionalbahn Richtung Dresden, 170 Meter lang, 76 cm hoch, am Ausweichgleis).

Leider ist nicht vorgesehen, eine einheitliche Bahnsteigplattenhöhe herzustellen, so dass es längs des Bahnsteiges eine Trennung der Nutzungen mittels Gitter und Stufen gibt.

Eine ähnliche Situation ist in Königs Wusterhausen zu besichtigen, allerdings handelt es sich dabei um einen nachträglichen Umbau. In Blankenfelde ist es ein kompletter Neubau, der nur als grandiose Fehlplanung bezeichnet werden kann. Es wäre ein Leichtes, die gesamte Bahnsteigplatte auf das höhere Maß anzupassen und das Bahnsteiggleis der S-Bahn entsprechend ca. 25 cm höher zu projektieren. So ließen sich Engstellen am Zugang (Fluchtweg!) vermeiden.

Die Verbindung zwischen den unterschiedlich hohen Bahnsteigteilen ist durch 2 Rampen und 4 Treppen geplant. Ein Dach mit 70 Meter Länge überspannt den Bahnsteig.

Auf der Ostseite entsteht am Streckengleis ein 5 Meter breiter Seitenbahnsteig ohne Dach, aber mit 4 Wartehäuschen, für die Regionalzüge Richtung Berlin.

Der Bahnsteigzugang zur Karl-Marx-Straße erfolgt jeweils mittels einer eingehausten Treppe und eines Aufzuges zum südlichen Gehweg unter der Brücke.

Am S-Bahnsteig endet das S-Bahngleis mit einem Prellbock.

Die Fernbahn überquert auf einer erneuerten Brücke den Glasowbach und bekommt eine Gleisverbindung.

Hier endet der Planfeststellungsabschnitt 3. Die Fernbahngleise führen weiter Richtung Rangsdorf, Wünsdorf und Dresden.

Bauarbeiten südlich von Blankenfelde

Ab 5. August 2016 bis ins Jahr 2017 ist im Abschnitt Wünsdorf-Waldstadt--Hohenleipisch eine lange Streckensperrung geplant. Die Fernzüge fahren dann eine Umleitung über Falkenberg (Elster) und die Regionalzüge verkehren im Schienenersatzverkehr.

Im Jahr 2018 soll der Abschnitt zwischen Blankenfelde und Dresden fertig sein.

Nach Komplettfertigstellung der Dresdener Bahn soll die Fahrzeit Berlin--Dresden unter 100 Minuten liegen.

Wann mit den Arbeiten auf Berliner Gebiet begonnen werden kann, ist vom Fortgang der Planfeststellungsverfahren abhängig und damit ungewiss. Auf jeden Fall wird es während der Bauzeit zu langen (Teil-)Streckensperrungen bei der S-Bahn kommen.

Ein zügiger und reibungsloser Ablauf mit möglichst wenigen weiteren Verzögerungen ist dem Projekt nach der ungewöhnlich langen Planungszeit zu wünschen. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003922>.

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