SIGNALARCHIV.DE

Endlich

Ausbau der Dresdener Bahn für Regional- und Fernverkehr kann in Berlin beginnen

aus SIGNAL 06/2017 (Dezember 2017 / Januar 2018), Seite 21-24 (Artikel-Nr: 10004105)

Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) und IGEB Fernverkehr

20 Jahre dauerten allein die Planfeststellungsverfahren (siehe u. a. SIGNAL 2/1998). Nun endlich gibt es zumindest auf Berliner Gebiet Baurecht für das Vorhaben »Wiederaufbau und Elektrifizierung der Dresdener Bahn« als Teil des Bahnprojekts »Ausbau Knoten Berlin« und als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Im Hinblick auf künftige Eisenbahn-Infrastrukturprojekte zeigt die inakzeptabel lange Dauer aber auch, dass die Planungs- und Genehmigungsverfahren für Bahnprojekte dringend überarbeitet werden müssen.

Das Ausbauprojekt Dresdener Bahn beginnt zwischen den S-Bahnhöfen Priesterweg und Attilastraße und endet südlich des S- und Regionalbahnhofs Blankenfelde. Es ist in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA 1, 2 und 3) unterteilt. Für den Bauabschnitt 4 zwischen Südkreuz und S-Bf Attilastraße, in dem die Dresdener Bahn von der Anhalter Bahn abzweigt, erfolgte die Planfeststellung bereits im Rahmen der 2006 fertiggestellten Nord-Süd-Verbindung und Anhalter Bahn. Für eine Änderung wurde im Abschnitt 4 ein Plangenehmigungsverfahren durchgeführt und am 17. Dezember 2014 abgeschlossen.

Geplant sind zwei zusätzliche, mit Oberleitung elektrifizierte Fernbahngleise. Im Stadtgebiet beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit 160 km/h, ab Landesgrenze Berlin/Brandenburg 200 km/h. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den S-Bahn-Gleisen beträgt 100 km/h. Im Folgenden sind die wesentlichen baulichen Maßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten beschrieben (siehe auch SIGNAL 1/2016).

Planfeststellungsabschnitt 1

(Abschnitt vom Abzweig Berlin-Mariendorf bis südlich der Eisenbahnüberführung Schichauweg, Bahn-Kilometer 6,062 bis 12,300)

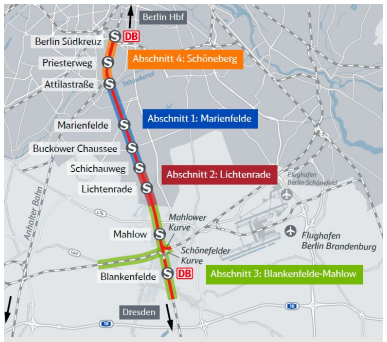
Im Bereich des S-Bahn-Haltepunkts Attilastraße wird der Bahndamm für die Fernbahngleise verbreitert. Die Fernbahn erhält eine neue Eisenbahnüberführung, die S-Bahn-Überführung bleibt dagegen unverändert. Auch die heute bestehende Eisenbahnüberführung über den Teltowkanal bleibt unverändert; für die Fernbahngleise wird östlich davon eine neue Stabbogenbrücke errichtet. Im weiteren Verlauf werden die S-Bahn-Gleise westlich der Bestands-Trasse bis zur Eisenbahnüberführung Großbeerenstraße neu errichtet.

Kein S-Bahnhof Kamenzer Damm

Entgegen dem im Rahmen des Anhörungsverfahrens vorgebrachten IGEB-Vorschlag werden im Bereich der Straßenüberführung Kamenzer Damm keine baulichen Vorleistungen für einen neuen S-Bahn-Haltepunkt erbracht. Hier wäre es sinnvoll gewesen, diesen Haltepunkt bei der Festlegung der Gleisachsen bereits zu

Im Zuge des Ausbaus der Dresdener Bahn können das ehemalige Empfangsgebäude des Bahnhofs Lichtenrade, die Zugangsbauwerke und der heutige Mittelbahnsteig nicht erhalten werden, obwohl es denkmalgeschützte Bauten sind. (Foto: Christian Schultz)

So wird der Bahnhof Lichtenrade mit Brücke und Lärmschutzwänden aussehen. Die dörfliche Idylle ist vorbei. (Grafik: DB AG/vectorvision)



Übersicht der Planfeststellungsabschnitte. (Grafik: Deutsche Bahn AG)

Im Rahmen des Ausbaus der Dresdener Bahn werden die Güterverkehrsanlagen des Bahnhofs Marienfelde deutlich reduziert. Selbst die beiden verbleibenden Ausweichgleise werden nicht mit einer Nutzlänge von 750 Metern realisiert, sondern lediglich mit rund 450 Metern. (Foto: Christian Schultz)

Der Bahnübergang Säntisstraße wird im April 2018 gesperrt. Als Ersatz wird bis Ende März 2018 eine provisorische Fußgängerüberführung errichtet. Vorab wurden in diesem Bereich bereits Reptilienschutzzäune installiert. (Foto: Christian Schultz)

Bahnhof Blankenfelde: Geplant ist der Neubau

berücksichtigen (d. h. Berücksichtigung eines Mittelbahnsteigs). Ein späterer Bau führt nun zwangsläufig zu Mehrkosten und langen Sperrpausen, denn ein S-Bahn-Gleis muss dann auf einer Länge von über 200 Metern eine neue westlichere Lage erhalten. Fragwürdig ist eine solche Entscheidung angesichts der Tatsache, dass es sich hierbei um ein steuerfinanziertes Infrastrukturprojekt handelt.

Die neuen Fernbahngleise werden auf der heutigen Bestandstrasse neu errichtet. In Höhe des S-Bahnsteigs Marienfelde schließen die S-Bahn-Gleise wieder an die heutige Gleislage an. Aus statischen Gründen muss die bestehende Eisenbahnüberführung über die Großbeerenstraße ersetzt werden (weitgehend in den vorhandenen Abmessungen). Unverständlich: Entgegen der entsprechenden schriftlichen Einwendung des Berliner Fahrgastverbands IGEB wird dabei leider nicht die Chance genutzt, einen barrierefreien Nordzugang zum S-Bahnsteig und damit eine Verbesserung der Erschließungssituation zu schaffen!

Das Anschlussgleis der Firma Oiltanking Deutschland wird nördlich der Eisenbahnüberführung Großbeerenstraße an das stadteinwärts führende Fernbahngleis angebunden.

Zu kurze Überholgleise

Deutlich reduziert werden die Anlagen des Güterbahnhofs Marienfelde. Neben den beiden durchgehenden Hauptgleisen werden zwei Ausweichgleise mit einer Nutzlänge von rund 450 Metern errichtet. Die geringen Nutzlängen dieser Gleise sind ein Fehler. Für die Kesselwagenzüge der Firma Oiltanking Deutschland mag dies ausreichen; für Havariefälle bzw. baubedingte Streckensperrungen sollte jedoch grundsätzlich die Möglichkeit bestehen, Güterzüge über die Dresdener Bahn, die Tempelhofer Kurve bzw. über den Berliner Innenring umzuleiten. Deshalb hatte der Berliner Fahrgastverband IGEB im Rahmen des Anhörungsverfahrens eine Verlängerung der o. g. Ausweichgleise im Bahnhof Marienfelde auf mindestens 750 Meter, d. h. für die europäische Standard-Güterzuglänge, vorgeschlagen, was leider nicht berücksichtigt wurde.

Außerdem sollte auch eine Elektrifizierung des Abschnitts Attilastraße--Tempelhofer Kurve/Bahnhof Tempelhof (Eisenbahnstrecke Nr. 6172) berücksichtigt werden.

Wie notwendig Umleitungsstrecken beispielsweise im Fall von Störungen sind, hat gerade jüngst das peinliche Desaster beim Bau des Rastatter Tunnels bzw. die daraus resultierende mehrwöchige Komplettsperrung der Rheintalbahn gezeigt.

Die S-Bahn-Anlagen des Bahnhofes Marienfelde bleiben weitgehend unverändert. Auf der Westseite wird als Ersatz ein neues Abstellgleis errichtet.

Für die neue Leit- und Sicherungstechnik wird im bestehenden Gebäude des Stellwerks Marienfelde, ähnlich wie zurzeit für die S-Bahn, auch für die Fernbahn ein ESTW-A (Elektronisches Stellwerk - abgesetzter Stellbereich) errichtet.

Der heute mit Schranken gesicherte Bahnübergang Säntisstraße wird durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt, der Bahnübergang Buckower Chaussee dagegen durch eine Straßenüberführung.

Die beiden vorhandenen S-Bahnsteige des Haltepunkts Buckower Chaussee werden über insgesamt vier Treppen und Personenaufzüge an die Gehwege der Straßenbrücke bzw. die dortigen Bushaltestellen angeschlossen. Verbesserungsbedürftig ist der bislang geplante Wetterschutz im Bereich der Bushaltestellen auf der Straßenüberführung. Fahrgastfreundlich wäre hierbei eine Lösung, die einen durchgehenden Wetterschutz für Umsteiger zwischen S-Bahn und Bus gewährleistet. Die Planfeststellungsbehörde ist diesem IGEB-Vorschlag leider nicht gefolgt und hat bezüglich des Wetterschutzes für Busfahrgäste auf die Zuständigkeit der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) verwiesen.

Kein Regionalbahnhalt Buckower Chaussee

Unverständlich ist auch der Verzicht auf einen Regionalbahnhof neben dem S-Bahn-Haltepunkt Buckower Chaussee. Zwar besteht die Option zum Bau von Bahnsteigen für den Regionalbahnverkehr, aber dieser muss jetzt und nicht »irgendwann« gebaut werden.

Während des Planfeststellungsverfahrens hat die Deutsche Bahn diesen Bahnhof verweigert und auf Verzögerungen bei der Planung verwiesen. Jetzt argumentiert sie mit Verzögerungen beim Bau der Strecke. Dieses »Spiel« darf sich der Berliner Senat nicht länger gefallen lassen. Er ist der Besteller und entscheidet, ob ein zusätzlicher Regionalbahnhof sinnvoll ist, nicht die DB. Deshalb fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB eine Entscheidung für den Regionalbahnhof in einem Planänderungsverfahren.

Die vorhandene Eisenbahnüberführung über den Schichauweg und der S-Bahn-Haltepunkt bleiben unverändert; für die Fernbahngleise wird eine zusätzliche Eisenbahnüberführung errichtet.

Der Antrag zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens wurde für den Abschnitt 1 am 24. September 1997 gestellt. Der Planfeststellungsbeschluss wurde seitens des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) nach der sechsten Planänderung am 22. Mai 2017 erlassen; Klagen gegen diesen Beschluss und damit eine weitere Verzögerung des Verfahrens gab es erfreulicherweise keine.

Planfeststellungsabschnitt 2

(Abschnitt südlich der Eisenbahnüberführung Schichauweg bis zur Landesgrenze Berlin/Brandenburg, Bahn-Kilometer 12,300 bis 14,762)

Die Fernbahngleise werden im Abschnitt Schichauweg--S-Bahnhof Lichtenrade östlich der Bestandstrasse neu errichtet. Im Bereich des heutigen S-Bahnsteigs schwenken diese auf die Bestandstrasse ein. Für den S-Bahnhof Lichtenrade erfolgt daher ein Ersatzneubau. Der neue, aber lediglich teilüberdachte S-Bahnsteig wird im Rahmen dieses Projekts über die ebenfalls neu zu erstellende Eisenbahnüberführung Bahnhofstraße verschoben. Sowohl zum nördlichen als auch südlichen Gehweg werden jeweils ein Treppenzugang und ein Personenaufzug errichtet. Durch die Verlegung der Bushaltestellen unter das Unterführungsbauwerk werden die Umsteigebeziehungen an dieser Stelle verbessert.

Der Umgestaltung des Bahnhofs Lichtenrade fallen dabei leider das ehemalige Empfangsgebäude und der heutige Mittelbahnsteig einschließlich der ehemaligen Zugangsbauwerke aus dem Jahren 1892 bis 1910 zum Opfer, obwohl es sich um geschützte Baudenkmale handelt.

Südlich des Bahnhofs Lichtenrade wird die S-Bahn-Strecke in neuer Lage eingleisig weitergeführt. Westlich parallel dieses Streckengleises wird ein bis auf Höhe Goltzstraße reichendes Abstellgleis errichtet. Der Bahnübergang Goltzstraße wird zurückgebaut und stattdessen eine Geh-/Radwegunterführung errichtet. Dies hat zur Folge, dass die der Erschließung dieses Ortsteils dienende Ringbuslinie 175 eine neue Linienführung erhalten muss.

Den Immissionsschutzmaßnahmen kommt in diesem sehr dicht bebauten Stadtteil besondere Bedeutung zu; diese gehen über die Maßnahmen in den anderen beiden Abschnitten teilweise sogar noch hinaus. Auf der gesamten Länge des Planfeststellungsabschnitts 2 sind sowohl auf der Ost- als auch Westseite, darüber hinaus zwischen den Fern- und S-Bahn-Gleisen Lärmschutzwände mit Höhen von zwei bis fünf Metern vorgesehen. Als weitere aktive Schallschutzmaßnahme ist das besonders überwachte Gleis auf gesamter Länge der Fernbahngleise und abschnittsweise bei der S-Bahn vorgesehen.

Auch bezüglich des Erschütterungsschutzes werden erhebliche Vorsorgemaßnahmen getroffen. Auf gesamter Länge werden die Fernbahngleise dazu in einem Betontrog mit Schotterfüllung auf einer Unterschottermatte verlegt (Beton-Schotteroberbau mit Massekörper, SYSTEME GRÖTZ BSO/MK). Auch bei den S-Bahn-Gleisen kommt dieses System auf einem kurzen Abschnitt zum Einsatz (km 13,120 bis 13,617). In den übrigen Abschnitten der S-Bahn-Gleise werden besohlte Schwellen eingebaut.

Klagen in Lichtenrade erfolglos

Der Verfahrensweg zur Erlangung des Baurechts war in diesem Abschnitt sehr aufwändig:

Am 28. November 1997 wurde die Planfeststellung beantragt. Der Planfeststellungsbeschluss des EBA erfolgte nach der dritten Planänderung aber erst am 13. November 2015.

Jahrelang protestierten Lichtenrader Bürger, unterstützt von Abgeordneten und dem Berliner Senat bis zum Regierenden Bürgermeister Klaus Wowereit (einst in Lichtenrade wohnend) gegen die oberirdische Trassenführung und forderten einen Tunnel. So war es nicht überraschend, dass gegen den Planfeststellungsbeschluss beim Bundesverwaltungsgericht in Leipzig geklagt wurde.

Eingereicht wurde die Klage von einem Umweltverband und drei Eigentümern von trassennahen Wohnungen. Das Bundesverwaltungsgericht hat die Klagen mit Entscheidung vom 29. Juni 2017 abgewiesen. Der Planfeststellungsbeschluss vom 13. November 2015 hat somit Bestandskraft. Erste bauvorbereitende Maßnahmen haben zwischenzeitlich begonnen. Die Fertigstellung der Strecke ist für Ende 2025 geplant.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zur Dresdener Bahn ist für

Bahnkunden erfreulich. Neben der 10-minütigen Fahrzeitverkürzung in der Relation Berlin--Dresden wird die Anhalter Bahn entlastet. Insbesondere die eingleisigen Verbindungskurven im Bereich Großbeeren und Blankenfelde sind mit den niveaugleichen Einfädelungen u. a. am Berliner Außenring (BAR) betrieblich völlig unbefriedigende Zwangspunkte bzw. Kapazitätsengpässe und damit Ursache für häufige Verspätungen.

Unbestritten ist allerdings, dass Bahnbau im Siedlungsgebiet vor allem durch die Schallschutzwände zu einer schweren Beeinträchtigung des Stadtbildes führen kann. Insofern waren die Proteste der Lichtenrader Bürger verständlich. Alle Beteiligten sind gefordert, schnell technische Lösungen zu finden, bevor Berlin entlang aller Bahnstrecken durch Schallschutzwände verschandelt wird, die höher und länger sind, als es die Berliner Mauer jemals war.

Planfeststellungsabschnitt 3

(Abschnitt von der Landesgrenze Berlin/Brandenburg bis südlich des S- und Regionalbahnhofs Blankenfelde, Bahn-Kilometer 14,762 bis 20,262)

Für diesen Abschnitt besteht derzeit noch kein Baurecht. Der Planfeststellungsantrag wurde am 31. Oktober 1997 gestellt, eine mittlerweile vierte Planänderung wurde am 1. März 2017 eingereicht. Mit dem Beschluss durch das EBA wird frühestens Ende 2018 gerechnet.

Bestandteil dieses Planfeststellungsabschnitts ist auch die zweigleisige Nord-Ost-Kurve (Mahlower Kurve), zwischen Dresdener Bahn und Berliner Außenring. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die heute zweigleisige Schönefelder Kurve (Süd-Ost-Kurve) wird dagegen auf eingleisigen Betrieb umgestellt; die eingleisige Potsdamer Kurve (Süd-West-Kurve) bleibt unverändert erhalten.

Alle zurzeit existierenden niveaugleichen Bahnübergänge Ziethener Straße, Berliner Straße, Trebbiner Straße und der Tunnelweg/Erich-Klausener-Straße werden auch in diesem Planfeststellungsabschnitt jeweils durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt. Im Bereich der Landesstraße 76 erhält die S-Bahn eine neue Eisenbahnüberführung. Für die kreuzungsfreie Ausfädelung des Shuttle-Verkehrs Richtung Flughafen Berlin-Brandenburg wird für Gleis 1 der Nord-Ost-Verbindungskurve, Abzweig Glasower Damm, ein Kreuzungsbauwerk errichtet, bestehend aus einem 241,5 m langen Trogbauwerk Nord, einem 100 m langen geschlossenen Kreuzungsbauwerk und einem 198,5 m langen Trogbauwerk Süd. Neu gebaut wird auch das Kreuzungsbauwerk über den BAR. Für die neue Leit- und Sicherungstechnik wird in diesem Planfeststellungsabschnitt das ESTW-A Glasower Damm errichtet.

Im Bahnhof Blankenfelde endet das Gleis der S-Bahn derzeit unmittelbar vor dem Bahnübergang Karl-Marx-Straße. Dieser Übergang wird durch eine Eisenbahnüberführung ersetzt und die S-Bahn darüber hinaus verlängert. Für S- und Regionalbahn ist ein kombinierter, teilüberdachter Bahnsteig vorgesehen, so dass sich die Umsteigebeziehung Richtung Süden deutlich verbessert. Die geplante Bahnsteiglänge beträgt für die S-Bahn 152,5 m, für die Regionalbahn 170 m.

Für den nordwärts führenden Regionalbahnverkehr wird auf der östlichen Seite ein Außenbahnsteig errichtet. Beide Bahnsteige erhalten neben Treppenzugängen auch Personenaufzüge. In der Einwendung im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde seitens des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) dazu allerdings kritisiert, dass der Seitenbahnsteig einen unzureichenden Wetterschutz aufweist. Im Fall der Umsetzung der derzeitigen Planung ist es unmöglich, trockenen Fußes von der Regionalbahn in die S-Bahn umzusteigen.

Angesichts der Wachstumsprognosen für den Schienenpersonennahverkehr in der Region Berlin/Brandenburg sollten die Bahnsteige für den Regionalbahnverkehr von vornherein mit einer Länge von 210 m gebaut werden. Des Weiteren ist der Außenbahnsteig mit einer Breite von 3,5 m bzw. maximal 5,0 m in Anbetracht der künftig auf dem durchgehenden Hauptgleis zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h zu schmal. Seitens des DBV wurde deshalb der Bau von zwei Überholgleisen mit einer Länge von 750 m vorgeschlagen, so dass die Bahnsteige in beiden Richtungen nicht an durchgehenden Hauptgleisen angeordnet werden müssen. Außerdem bestünde auf diese Weise die Möglichkeit, dass hier künftig auch Güterzüge mit der europäischen Standardzuglänge überholt werden können. Gerade im Hinblick auf die Erfüllung der Ziele des Klimaschutzplans bzw. der bis zum Jahr 2050 umzusetzenden Dekarbonisierung des Verkehrs müssen Verkehrsverlagerungen von Güterverkehren von der Straße auf die Schiene endlich deutlich forciert und bei Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur auch entsprechend berücksichtigt werden!

Fazit

Notwendig ist ein Planungsbeschleunigungsgesetz für Schienenprojekte 20 Jahre sind für ein Planfeststellungsverfahren wie beim Ausbau der Dresdener Bahn zu lang. Zu bedenken ist, dass diesen Verfahren ja noch mehrere Jahre Planung vorausgingen und jetzt fast 10 Jahre Umsetzung folgen werden. Mit solchen Zeiten werden die notwendigen Verkehrsverlagerungen auf die Schiene in den nächsten Jahrzehnten nicht gelingen.

Selbst Elektrifizierungsprojekte von Bestandsstrecken führen derzeit zu völlig inakzeptablen Realisierungszeiträumen. Wie bereits in SIGNAL 5/2017 beschrieben, wurde beispielsweise das Planfeststellungsverfahren für die Elektrifizierung des ersten Abschnitts der Strecke Ulm--Friedrichshafen--Lindau im August 2011 eingeleitet. Der Baubeginn im Bauabschnitt Ulm--Laupheim West ist nun endlich für das Frühjahr 2018 vorgesehen.

Es besteht also dringender Korrekturbedarf!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004105.

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