SIGNALARCHIV.DE

S-Bahn

Vorschläge zum S-Bahn-Ausbau nach Rangsdorf

aus SIGNAL 02/2018 (Mai/Juni 2018), Seite 15-17 (Artikel-Nr: 10004135)

Bürgerinitiative für eine S-Bahn Anbindung Rangsdorf - BISAR e. V.

Die brandenburgischen Gemeinden Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf südlich von Berlin warten noch immer auf den weiteren Ausbau der S-Bahn in ihren Gemeinden. Während Blankenfelde-Mahlow mit zwei S-Bahn-Halten in Mahlow und Blankenfelde seit dem 31. August 1992 wieder an das Berliner S-Bahn-Netz angeschlossen ist, fehlt diese Anbindung unverändert im Ortsteil Dahlewitz und in der Gemeinde Rangsdorf

Zurzeit läuft das Planfeststellungsverfahren (PFV) für den Wiederaufbau der Dresdener Bahn im Planfeststellungsabschnitt III (PFA III). Der PFA III umfasst eine Streckenlänge von 5,5 km ab Stadtgrenze Berlin-Lichtenrade/Mahlow von Kilometer 14,762 bis Kilometer 20,262 und hat einige Besonderheiten aufzuweisen. So sind in dem relativ kurzen Streckenabschnitt sowohl für die Fernbahn wie auch die S-Bahn insgesamt fünf Bahnübergänge (BÜ) zu beseitigen: Karl-Marx-Straße und Tunnelweg in Blankenfelde, Trebbiner Straße, Berliner Straße und Ziethener Straße in Mahlow. Für die S-Bahn ist jeweils nur eine Eisenbahnüberführung (EÜ) geplant.

Zu einer 3. und 4. Planänderung gab es Anfang Dezember 2017 mehrere Anhörungen des Landesamtes für Bauen und Verkehr in der Gemeinde Mahlow in Anwesenheit von Vertretern der DB AG. Viele Probleme blieben für Bürger und die Gemeinde ungeklärt, so dass es voraussichtlich eine 5. Planänderung geben wird.

Zweigleisige S-Bahn wenigstens berücksichtigen!

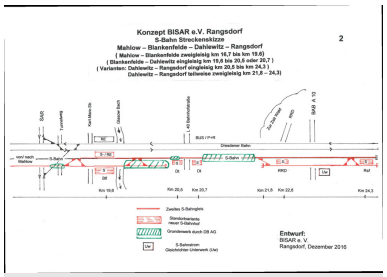
Die Philosophie der DB Netz AG, die S-Bahn werde beim Wiederaufbau der Dresdener Bahn von Berlin-Lichtenrade bis Blankenfelde nur »angepasst«, ist kontraproduktive Planung. Der zweigleisige Ausbau der S-Bahn bis Blankenfelde sollte jetzt effektiv mit vorbereitet werden, zum Beispiel durch Vorbereitung von Brückenwiderlagern für das zweite S-Bahn-Gleis an den fünf zu errichtenden EÜ, wenn neue Fernbahn-EÜ für die Beseitigung der Bahnübergänge gebaut werden. Als Mindestoption sollten Flächen freigehalten werden.

Im Jahre 2016 hatte BISAR ein Gleiskonzept für den S-Bahn-Ausbau von Berlin-Lichtenrade bis Rangsdorf entwickelt und der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, in Berlin-Pankow und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) in Potsdam vorgelegt. Die Antworten fielen qualitativ sehr unterschiedlich aus.

Von der Bevölkerung wird zunehmend ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn nach Berlin gefordert, was die verantwortlichen Planer von DB Netz, Regionalbereich Ost, offenbar nicht interessiert.

Die weitere Zunahme der Bevölkerung und das Interesse der Wirtschaft zur Ansiedlung im berlinnahen Raum bilden Potenziale, die von DB Netz einfach ignoriert werden. So gab es bereits bis Anfang April 1945 von Mahlow nach Berlin in der Hauptverkehrszeit einen 10-Minuten-S-Bahn-Takt.

Bis 1961 fuhr die Berliner S-Bahn schon nach Rangsdorf. Die Fläche des alten S-Bahnsteigs wurde auch beim Ausbau der Fernbahn (hinter der Schallschutzwand) freigelassen, und das rostige Gleis liegt noch in der Lage des Bahnsteiggleises. (Foto: Florian Müller)



Konzeptvorschlag der BISAR: Streckenskizze S-Bahn-Ausbau Blankenfelde--Dahlewitz Rangsdorf. (Zeichnung: BISAR e. V., Dezember 2016)

»Zweckmäßig und funktional« würden Planer den Bahnsteigzugang in Rangsdorf beschreiben. Praktisch handelt es sich lediglich um ein Loch in der Lärmschutzwand mit der Schallquelle zugewandter Wartefläche unter freiem Himmel - also ohne Bahnsteigdach. (Foto: Florian Müller)

Am Bahnhof Rangsdorf wurde kürzlich der Bahnübergang durch einen Straßentunnel ersetzt. Die Fläche des alten S-Bahnsteigs befindet sich hinter dem Aufzug. Heute halten hier Regionalzüge. Die Fernzüge nach Dresden fahren auf den mittleren Gleisen durch. (Foto: Florian Müller)

Vorausschauend weitsichtig plante noch die ehemalige Deutsche Reichsbahn in den Jahren 1990 bis 1992, indem sie für die neue Landesstraße 76 zwischen Mahlow und Lichtenrade bereits für die damals schon geplante Streckenverschwenkung der S-Bahn auf die Westseite der Dresdener Bahn Widerlager für zwei Brücken bauen ließ. Diese sind seitdem mit Zinkblech konserviert.

Wenn es im PFA III nicht zu einer Planänderung zu Gunsten der S-Bahn für zweigleisigen Betrieb kommt, werden die sich täglich vollziehenden Verspätungen aus der Stadt in Lichtenrade nicht abgebaut werden können, solange die zwei Zuggruppen der S 2 hier kreuzen müssen. So werden die S-Bahn-Züge von Blankenfelde nach Berlin durch erhöhte Kreuzungszeiten in Lichtenrade mit der S 2 Einsatzzuggruppe von Berlin-Buch nach Lichtenrade mit Sicherheit nach Berlin weiterhin verspätet sein, denn nicht immer entscheidet sich die S-Bahn-Zugleitung für den Vorrang des S-Bahn-Zuges von Blankenfelde nach Bernau.

Zusätzlicher S-Bahnhof erforderlich

Kommunale Forderungen sehen unter anderem seit Jahren einen weiteren S-Bahn-Haltepunkt zwischen Mahlow und Lichtenrade vor. Der DB Netz AG ist dieses Ansinnen der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bekannt. Als Name sind Waldblick oder Mahlow Nord im Gespräch. Die Gemeinde Blankenfelde-Mahlow plant in größerem Umfang Wohnbebauung in Mahlow-Nord, südlich der Berliner Stadtgrenze. Der neue S-Bahn-Haltepunkt sollte möglichst nahe an die Stadtgrenze gelegt werden, um auch den »Süd Lichtenradern« nahe der Stadtgrenze eine kurze Zuwegung zu einem S-Bahnhof zu ermöglichen.

Entsprechend sollten die Straßenkonzepte der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow und des Berliner Stadtbezirkes Tempelhof-Neukölln angepasst werden. Der vorgesehene Mauerweg als Fuß- und Radweg unter der Dresdener Bahn/S-Bahn sollte besser zu einer Kommunalstraße ausgebaut werden, um den Standort des neuen S-Bahn-Haltepunktes nahe der Stadtgrenze auch mit Bus und Pkw zu erreichen.

Kehrgleise in Blankenfelde statt in Mahlow

Der Bahnhof Mahlow erhält gemäß einem Vorschlag von BISAR eine neue S-Bahn-Kehranlage an seinem Nordkopf. Aufgrund des Flächenbedarfs der geplanten neuen Mahlower Nord-Ost-Kurve der Fernbahn zum Berliner Außenring im Bahnhof Mahlow soll die am Südkopf des Bahnhofs Mahlow befindliche S-Bahn-Kehranlage bis an die westliche Bahnhofsgrenze zusammen mit dem S-Bahn-Streckengleis nach Blankenfelde verschwenkt werden.

Statt dessen empfiehlt BISAR, auf die S-Bahn-Kehranlage am Südkopf und deren Verschwenkung im Bahnhof Mahlow zu verzichten und dafür eine neue S-Bahn-Kehranlage am Südkopf des neuen Bahnhofs Blankenfelde zu errichten. Das hätte in Mahlow den Vorteil, dass Fläche für das zweite S-Bahngleis nach Blankenfelde gewonnen und zusätzlicher Grunderwerb durch die DB AG wesentlich reduziert werden kann. Eine Weichenverbindung am Südkopf des Bahnhofs Mahlow könnte Gleiswechsel von/nach Blankenfelde ermöglichen.

S-Bahnhof Blankenfelde braucht zwei Bahnsteigkanten

Entgegen den Planungen der DB Netz AG für den Bahnhof Blankenfelde fordert BISAR generell ein anderes Bahnhofskonzept für den RE-/S-Bahn-Verkehr. So werden ein zweites S-Bahn-Bahnhofsgleis und ein zweiter S-Bahnsteig gefordert.

Im Berliner S-Bahn-Netz weisen Endbahnhöfe mindestens zwei Gleise und zwei Bahnsteigkanten auf. Damit würden in Blankenfelde Voraussetzungen für den 10-Minuten-Takt nach Berlin geschaffen.

Der DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Produktion in Berlin-Pankow wurde von BISAR alternativ für den Bahnhof Blankenfelde als Planungsvariante auch eine Verschwenkung des Bahnhofs um 7 Meter auf die Ostseite des Bahnhofs vorgeschlagen. Das hätte den Vorteil, dass die Planung nicht geändert werden muss - abgesehen von den ohnehin am Süd- und Nordkopf des Bahnhofs erforderlichen Streckenanpassungen speziell für die Fernbahn.

Mit dieser Variante könnte gleichzeitig auf der Westseite des Bahnhofs Fläche für ein zweites S-Bahngleis/S-Bahnsteig gewonnen werden.

Bedingung hierbei wäre, dass die DB AG Grunderwerb in einer Breite von 7 Metern und einer Länge von etwa 450 Metern durchführt. Der überwiegende Teil der zu erwerbenden Flächen ist zurzeit unbebaut.

Ab Blankenfelde kann für die Verlängerung der S-Bahn nach Rangsdorf (4,7 km) der S-Bahn-Betrieb zunächst mit einer teils eingleisigen und teils zweigleisigen Streckenführung durchgeführt werden, um den 20-Minuten-Takt zu ermöglichen. So kann es einen eingleisigen S-Bahn-Streckenabschnitt von Blankenfelde (km 19,6) bis hinter Dahlewitz (km 21,8) mit 2,2 Km Streckenlänge geben und ab km 21,8 bis in den Bahnhof Rangsdorf (km 24,3) einen 2,5 km langen zweigleisigen Streckenabschnitt. Hintergrund ist, dass im Ortsteil Dahlewitz die DB AG für die neue S-Bahn-Trasse auf der Westseite der Dresdener Bahn voraussichtlich geringen Grunderwerb von 52 privaten Grundstückseigentümern durchführen muss.

S-Bahnhof für Gewerbegebiet Dahlewitz

Nahe der Autobahnbrücke der BAB A 10 ist ein neuer S-Bahn-Haltepunkt für das Gewerbegebiet Dahlewitz mit seinem Großbetrieb Rolls Royce im Gespräch. Dieser würde dann in dem zweigleisigen Streckenabschnitt liegen. Von dort könnte parallel zur Autobahn eine Erschließungsstraße in das Gewerbegebiet errichtet werden. Dabei wird das Firmengelände von Rolls Royce nach etwa 600 Metern erreicht.

Das gesamte Waldgebiet auf der Ostseite der Dresdener Bahn zwischen Dahlewitz und vor der Autobahnbrücke Rangsdorf will die Gemeinde in ein Industrieansiedlungsgebiet mit Erhalt eines bestimmten Waldbestandes umwandeln. In den kommenden 5 bis 10 Jahren ist hier mit starker Gewerbeansiedlung und Zunahme von Arbeitsplätzen zu rechnen.

Eine erste Voruntersuchung geht von einem Arbeitskräfteanstieg von zurzeit 4000 vorhandenen auf 9500 Arbeitskräfte um das Jahr 2030 aus. So möchte Rolls Royce viele seiner Zulieferbetriebe möglichst ortsnah angesiedelt haben.

Weitblick: DB verzichtet auf Flächenverkauf

Als weiteres Problem kam im Jahre 2016 die beabsichtigte sogenannte Verwertung der westlichen Bahnhofsflächen des Bahnhofs Rangsdorf durch den Bereich DB Immobilien auf. Das sind die ehemaligen S-Bahn-Flächen inklusive ehemaligem S-Bahnsteig. Diese Flächen wurden der Gemeinde Rangsdorf zum Kauf angeboten. Die DB Netz AG, Regionalbereich Ost, Großprojekte informierte BISAR im Februar 2018, dass der Verkauf dieser Flächen von ihr gestoppt worden sei, um keine Planungsprobleme für den S-Bahn-Wiederaufbau nach Rangsdorf zu bekommen.

Einer alternativ zur S-Bahn immer wieder diskutierten Verdichtung des RE-Verkehrs auf der Dresdener Bahn von Süden her nach Berlin sind nach Auffassung von BISAR im Raum Mahlow Grenzen der Streckendurchlassfähigkeit auf der Dresdener Bahn gesetzt. Hintergrund ist der geplante Shuttle-Verkehr zwischen Berlin Hbf/Südkreuz zum BER über die noch zu errichtende Nord-Ost-Kurve in Mahlow zum Berliner Außenring. Es ist davon auszugehen, dass der Flughafen-Shuttle-Verkehr Vorrang vor jeglichem anderen RE-Verkehr haben wird. Der Streckenabschnitt Südkreuz--Mahlow wird damit der am stärksten befahrene Streckenabschnitt der Dresdener Bahn sein.

Das erfordert den Wiederaufbau des S-Bahn-Netzes im Süden von Berlin bis Rangsdorf!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004135.

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