

Fernverkehr

# Baustelle Dresdener Bahn

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 48-49 (Artikel-Nr: 10004191)  
Michael Wedel

Landesvorsitzender des DBV Nordost

**Die Aus- und Neubaustrecke »Dresdener Bahn« ist eines der größten Bauprojekte der Deutschen Bahn im Raum Berlin/Brandenburg. Zum aktuellen Stand der Arbeiten berichtete im Rahmen der Deutschen Schienenverkehrs-Wochen 2018 am 11. September der DB-Projektleiter Holger Ludewig.**

Worum geht es bei dem Vorhaben? Auf ihrer Internetseite erläutert die DB: »Die Dresdener Bahn, die seit dem Jahr 1875 existiert, soll für den modernen Nah-, Regional- und Fernverkehr fit gemacht werden. Die rund 16 Kilometer lange Bahnlinie beginnt hinter dem Bahnhof Berlin Südkreuz, wo die Strecke von der Anhalter Bahn abzweigt. Sie führt über die Ortsteile Marienfelde und Lichtenrade. Dahinter überquert sie die Grenze zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg, führt über Mahlow und Blankenfelde weiter in Richtung Dresden.« Und weiter: »Die Dresdner Bahn ist das entscheidende Verbindungsstück auf der großen Verkehrsachse nach Südosteuropa. Denn sie entlastet gleichzeitig die Anhalter Bahn als wichtige europäische Verkehrsachse in Richtung Süden.« Zurzeit nutzen die Züge in Richtung Dresden die Anhalter Bahn bis Großbeeren, bevor sie über den südlichen Berliner Außenring bis nach Blankenfelde geführt werden.

Die Dresdener Bahn ist aber auch wichtig für die Anbindung des künftigen Flughafens BER. Im Raum Mahlow wird es einen Abzweig zum Berliner Außenring in Richtung BER geben.

Die Dresdener Bahn ist allerdings wohl auch der am längsten geplante Bauabschnitt der Bahn, denn es hat 20 Jahre bis zur Planfeststellung gedauert, verursacht vor allem durch den Streit in Berlin-Lichtenrade, ob dieser Abschnitt im Tunnel oder oberirdisch gebaut werden soll.

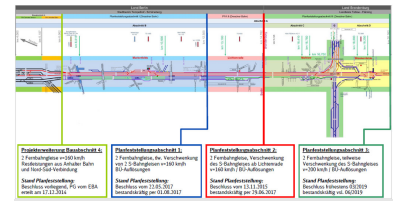
Für die Berliner Planfeststellungsabschnitte 1, 2 und 4 gibt es inzwischen endlich Planungsrecht (siehe [SIGNAL 1/2016](#) und [6/2017](#)), so das die Bauarbeiten beginnen konnten. Für den Abschnitt 3 in Brandenburg erwartet die DB die Planfeststellung 2019.

Neben der S-Bahn-Strecke nach Blankenfelde (S 2) wird eine zweigleisige elektrifizierte Fernbahntrasse entstehen. Neun Bahnübergänge müssen beseitigt und durch niveaufreie Kreuzungen ersetzt werden. Dabei, so erklärte Holger Ludewig, ist geplant, dass nie zwei aufeinander folgende Bahnübergänge gleichzeitig gesperrt werden, um eine Umfahrung des jeweils gesperrten Bahnüberganges zu gewährleisten. Deshalb wird immer in Abschnitten gebaut, wobei aber leider verschiedene S-Bahn-Sperrungen nicht zu vermeiden sind.

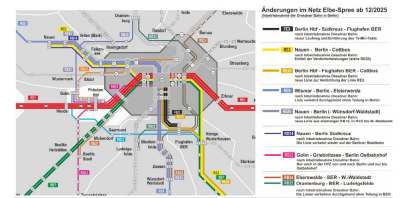
Außerdem sollen bestehende Brückenbauwerke erneuert werden. Im Berliner Abschnitt sollen die Regional- und Fernzüge 160 km/h und in Brandenburg 200 km/h schnell fahren können.



Schallschutzwände kann man auch transparent bauen, so wie hier in Berlin-Blankenburg. Die in Lichtenrade geplanten drei parallelen Wände (s. Visualisierung rechts) sind eine optische Katastrophe. Allerdings ist die Dämmwirkung damit deutlich besser als bei Glas. (Foto: Florian Müller, Dez. 2018)



Projektübersicht (Grafik: DB Netz AG, September 2018)



Geplantes Regionalverkehrs-Liniennetz nach Inbetriebnahme der Dresdener Bahn. (Quelle: VBB GmbH)

Als erster wurde der Berliner Bahnübergang Säntisstraße gesperrt und eine provisorische Fußgängerbrücke errichtet. Hier wird eine Eisenbahnüberführung gebaut, genauso wie in der Bahnhofstraße in Lichtenrade, an der Buckower Chaussee und an der Wolziger Straße.

Im Brandenburger Abschnitt wird die Ziethener Straße unter die Gleise gelegt, genauso wie die Berliner Straße und der Berliner Damm. In Blankenfelde unterqueren der Fuß und Radweg und die Karl-Marx-Straße die Gleise der Dresdener Bahn.

Diese vielen Streckenquerungen sind eine große Herausforderung für die Anlieger im Umfeld der Baustellen und für die Fahrgäste der S-Bahn, die wiederholt auf Busse umsteigen müssen.

Es ist geplant, an den Stellen, wo es möglich ist, vor Baubeginn Lärmschutzwände zu errichten, um die Anwohner im Umfeld der Bauarbeiten vor Baulärm zu schützen.

Zurzeit ist auch auf dem S-Bahnhof Lichtenrade in einem Bahngelände ein Informationsstand eingerichtet, wo sich Interessierte über den gesamten Bauablauf informieren können. Dieser Infopoint ist immer dienstags zwischen 14 und 18 Uhr geöffnet.

In seinem Vortrag berichtete Holger Ludewig auch über das geplante Linienkonzept. So soll nach der Fertigstellung der Bauarbeiten 2025/26 zum Flughafen BER gefahren werden:

- Flughafenexpress (FEX) Berlin Hbf--Südkreuz-- BER, alle 15 Minuten
- RE 20 Berlin Hbf--BER--Cottbus Hbf, stündlich
- RB 22 Potsdam Hbf--Golm--BER--Königs Wusterhausen, stündlich
- RB 23 Potsdam Hbf--Berlin Stadtbahn--BER, stündlich
- RB 24 Eberswalde--Berlin Ostkreuz--BER--Wünsdorf Waldstadt, stündlich
- RB 32 Oranienburg--Berlin Ostkreuz--BER--Wünsdorf Waldstadt, stündlich

Von diesen fahren der FEX und der RE 20 über die Dresdener Bahn. Außerdem sollen auf der Strecke der RE 8 Wismar--Berlin Hbf--Elsterwerda und in der HVZ der RE 8V Nauen--Berlin Hbf--Wünsdorf Waldstadt (gebildet aus ehemaliger RB 10) fahren.

Nach dem Vortrag beantworteten Holger Ludewig und sein Mitarbeiter, Herr Döring, noch Fragen. Es wird sicherlich nicht die letzte Veranstaltung und der letzte Bericht zu diesem bedeutenden Bauprojekt gewesen sein.

Weitere Infos zum Bauprojekt Dresdener Bahn siehe [SIGNAL 1/2016](#) und [6/2017](#)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004191>.

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