

i2030

Die Roll(S)-Royce-Bahn kommt!

aus SIGNAL 01/2019 (Mai 2019), Seite 8-10 (Artikel-Nr: 10004200)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

S-Bahn nach Rangsdorf

Großen Beifall erntete Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke, als er im Juni 2018 beim 25. Firmenjubiläum des Flugzeugturbinenwerkes von Rolls Royce in Dahlewitz eine Verbesserung der Verkehrsanschlüsse und konkret die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf versprach. Damit soll nicht zuletzt auch das Engagement der Firma am Standort gewürdigt werden, die sich unmittelbar nach der Wende - allen Unsicherheiten zum Trotz - südlich von Berlin auf dem Acker niedergelassen hatte.

Aber nicht nur die 2800 Beschäftigten des Werkes, die künftig schneller, umsteigefrei und entspannter zur Arbeit kämen, seien ausschlaggebend, sondern auch die perspektivische Weiterentwicklung des gesamten Industriestandortes Dahlewitz. Neben weiteren Gewerbeansiedlungen sehe man auch die Möglichkeit, dass frei werdende Parkplatzflächen von Pendlern aus dem Umfeld genutzt werden könnten, um mit der S-Bahn statt mit dem Auto nach Berlin zu fahren.

Natürlich gab es an dieser Festlegung auf die S-Bahn-Verlängerung auch Kritik.

Zum einen hatte sich das Land unter Verkehrsminister Jörg Vogelsänger stets gegen die S-Bahn-Verlängerung und für den Ausbau des Regionalzugverkehrs ausgesprochen. Warum jetzt also dieser Sinneswandel? Auf diese zu erwartende Kritik war der Ministerpräsident bereits in seiner Rede eingegangen. Die Märkische Allgemeine zitierte Dietmar Woidke: »Es gebe kein Entweder oder, sondern ein sowohl als auch.« »Wir brauchen in unserer dynamisch wachsenden Hauptstadtregion sowohl einen leistungsfähigen Fern- und Regionalverkehr als auch die S-Bahn.«

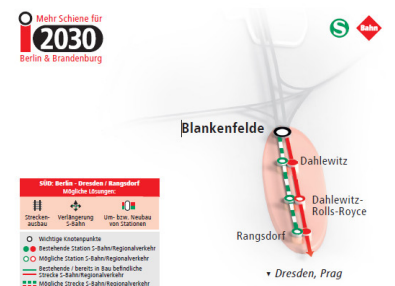
Zum anderen fragten einige, warum man im Rahmen von i2030 viele Untersuchungen mache, wenn sich die Landesregierung doch schon festgelegt habe. Doch die vereinbarten Untersuchungsvarianten (siehe Kasten) zeigen, dass es auch bei einer Festlegung auf die S-Bahn-Verlängerung im Detail noch viel zu klären gibt.

Dahlewitz noch Regionalbahnhof?

Die Mitfallprognosen der Voruntersuchungen sehen im Falle einer Verlängerung der S 2 bis Rangsdorf mit zusätzlichen Halten in Dahlewitz und bei Rolls Royce ein Fahrtenaufkommen von etwa 4100 am Tag, wenn in dem Zusammenhang der Regionalzughalt in Dahlewitz entfällt. Würde die Verlängerung der S 2 über Blankenfelde hinaus nur bis nach Dahlewitz Rolls-Royce gebaut, so würde sich das Verkehrsaufkommen nahezu halbieren. Es spricht also alles für eine Verlängerung der S-Bahn bis Rangsdorf und vieles für einen Verzicht auf den Regionalzughalt Dahlewitz nach Eröffnung des S-Bahnhofs Dahlewitz - Letzteres nicht nur zur besseren Auslastung der S-Bahn, sondern auch zur Erhöhung der Trassenkapazitäten auf den Fern- und Regionalgleisen der Dresdener Bahn.



Ob hier in Rangsdorf am alten Empfangsgebäude der ehemaligen Militäreisenbahn jemals wieder eine S-Bahn vorbei kommt? Die Chancen sind deutlich gestiegen, seitdem sich Brandenburgs Ministerpräsident Dietmar Woidke am 8. Juni 2018 öffentlich für die S-Bahn-Verlängerung von Blankenfelde nach Rangsdorf ausgesprochen hat. (Foto: BfVst)



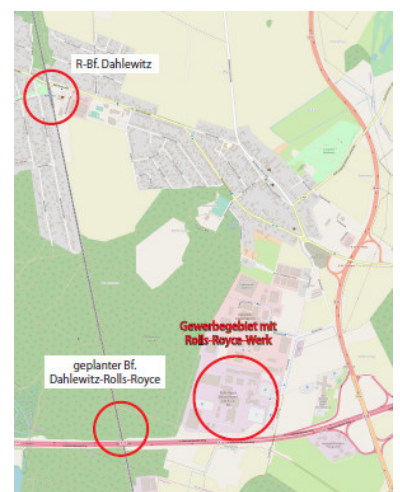
(© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 2018)



Der Standort des neuen Bahnhofs Dahlewitz-Rolls-Royce ist mitten im Wald an der Autobahn A10 gelegen. Von dem Bahnhof käme man mit 200 Metern Fußweg (auf dem Bild nach rechts) zur Rückseite des Rolls-Royce-Werksgeländes. Die Autobahnbrücke ist breit genug für zwei zusätzliche Gleise und ggf. einen Bahnsteig. (Foto: Florian Müller)



Blankenfelde, Panoramaaufnahme des Regionalbahnhofs (Mitte) und des S-Bahnhofs (links, mit Zug). Diese Anlage wird im Rahmen des Ausbaus der Dresdener Bahn komplett abgerissen und neu gebaut, der Bahnübergang wird durch eine Straßenunterführung ersetzt. Die »Krümmung« der Gleise auf dem Foto sind ein optischer Effekt der Panoramaaufnahme, in Wirklichkeit liegen die Gleise hier annähernd in einer Geraden. (Foto: Florian Müller 2015)



Apropos Dresdener Bahn: Das S-Bahn-Projekt hat natürlich auch Auswirkungen auf die Ausbauplanungen für den Fernverkehr Berlin--Dresden auf dem Abschnitt Blankenfelde--Rangsdorf (siehe hierzu auch den BISAR-Beitrag). Dieses ist eines von vielen Beispielen, wie dringend erforderlich die Planungen im Rahmen von i2030 sind, damit der jahrelang vernachlässigte oder gar ausgeschlossene Ausbau der Bahninfrastruktur für den Regionalzug- und S-Bahn-Verkehr bei allen aktuellen und künftigen Planungen anderer Projekte rechtzeitig und angemessen berücksichtigt werden kann.

»Kamenzer Damm« und »Mahlower Kreuz« bauen!

Und wenn Ministerpräsident Dietmar Woidke (s.o.) sagt: »Wir brauchen in unserer dynamisch wachsenden Hauptstadtregion sowohl einen leistungsfähigen Fern- und Regionalverkehr als auch die S-Bahn«, dann müssen bei allen Planungen jetzt natürlich auch der Bau des Berliner S-Bahnhofes »Kamenzer Damm« und eines Umsteigebahnhofes »Mahlower Kreuz« berücksichtigt werden. Denn viel wichtiger als am Karower Kreuz ist der Bau dieses Turmbahnhofes am Schnittpunkt Dresdener Bahn/Berliner Außenring, um eine Verknüpfung der RB 22 Königs Wusterhausen--Schönefeld BER--Potsdam mit der S 2 Hennigsdorf--Rangsdorf zu ermöglichen. Das erspart künftig umständliche Stichstrecken bzw. Umwegfahrten über Schönefeld oder Berlin, um in die Landeshauptstadt Potsdam zu kommen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004200>.

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