

■ Dresdner Bahn

S-Bahn Lichtenrade--Blankenfelde muss zweigleisig gebaut werden!

aus SIGNAL 02/2020 (Juni 2020), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10004231)

Rainer Pannier, BISAR e. V.

Die ineffiziente Bau-Philosophie der Deutschen Bahn (DB AG) beim Wiederaufbau der Dresdener Bahn im Süden von Berlin, Ortsteil Lichtenrade, und in der Großgemeinde Blankenfelde-Mahlow, Landkreis Teltow- Fläming, kann man nur als einmalig misslungen bezeichnen. Die ständige Betonung verschiedener DB-Bereiche, dass es primär um den Wiederaufbau der zweigleisigen Dresdener Fernbahn geht und nicht gleichzeitig um Qualitäts- und Leistungssteigerungen in diesem Streckenabschnitt für den S-Bahn-Verkehr, ist aus mehreren Gründen unverständlich.

Es kann in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 der Dresdener Bahn, letzterer ab Stadtgrenze Lichtenrade/Mahlow bis Blankenfelde, nicht angehen, nur von einer eingleisigen Verdrängung der S-Bahn auf die westliche Trassenseite der Dresdener Bahn zu sprechen. So verhindert unwirtschaftliches Planen seit Jahren ökonomisches Bauen, sowohl für die Dresdener Fernbahn wie auch bei einer Nachrüstung für das zweite Gleis der S-Bahn von Lichtenrade bis Blankenfelde (5,9 km). Ein entscheidender wirtschaftlicher Faktor ist doch der, dass nicht unter Betriebsbedingungen, also »unter dem fahrenden Rad« gebaut werden muss. Diese einmalige Chance wird planungstechnisch wie ökonomisch einfach negiert und verspielt.

Während in Berlin bis zur südlichen Stadtgrenze das Baugeschehen für den Wiederaufbau der Dresdener Bahn bereits deutlich zu erkennen ist (Planfeststellungsabschnitte 1 und 2), wird dabei dennoch auch im Bereich S-Bf Lichtenrade bis zur Stadtgrenze Richtung Blankenfelde der S-Bahn weiterhin ein eingleisiges Korsett verpasst. So ist südlich vom S-Bf Lichtenrade, dieser kommt neu auf die Westseite der Dresdener Bahn, kein zweites S-Bahn-Gleis nach Blankenfelde vorgesehen, womit ein 10-Minuten-Takt der S-Bahn derzeit verhindert wird.

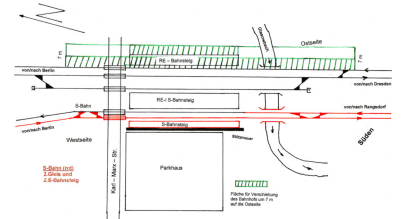
Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn- Bundesamtes vom 30.8.2019 für den Planfeststellungsabschnitt 3 (PFA 3) enthält beziehungsweise empfiehlt keine optional freizuhaltenden Flächen für das zweite S-Bahn-Gleis ab S-Bf Lichtenrade bis Blankenfelde.

Eine Ausnahme gibt es dennoch: So errichtete die ehemalige Deutsche Reichsbahn (DR) in den Jahren 1991/1992 in Mahlow bereits an der Straße L76 zwischen Bf Mahlow und S-Bf Lichtenrade Brückenwiderlager für zwei S-Bahn-Gleise, wenn die S-Bahn wegen der Dresdener Fernbahn auf deren Westseite verschwenkt werden muss.

Bei späterer Nachrüstung des zweiten S-Bahn-Gleises müssen unter Betriebsbedingungen umfangreiche Umbaumaßnahmen erfolgen, wie teilweise andere Höhenlagen für das zweite S-Bahn-Gleis, Trassenverschwenkungen für die Dresdener Fernbahn im Bereich der ehemaligen Bahnübergänge, speziell in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, Versetzung von Lärmschutzwänden. Dann stimmen auch die



Bahnhof Blankenfelde, links der alte Regionalbahnsteig, rechts das Parkhaus. Der neue Bahnsteig und das S-Bahn-Gleis rücken so dicht an das Parkhaus heran, dass ein zweites S-Bahn-Gleis mit Seitenbahnsteig keinen Platz mehr findet. Die bestehenden Bahnsteige werden komplett zurückgebaut und an neuer Stelle neu errichtet. (Foto: André Casper)



Bahnhof Blankenfelde, Regio- und S-Bahnsteige. Verbesserungsvorschlag der Bürgerinitiative für eine S-Bahn-Anbindung Rangsdorf. Eine Verschiebung der Bahnanlagen um sieben Meter nach Osten würde Platz schaffen für ein zweites S-Bahn-Gleis mit Bahnsteig. Dieser Vorschlag wurden beim Planfeststellungsverfahren leider nicht aufgegriffen. (Skizze: BISAR e. V. Pannier, März 2020)

Straßengradienten (Gefälle/ Neigung) für die Straßenunterführungen an den ehemaligen Bahnübergängen nicht mehr. Dabei seien die zusätzlichen erneuten Belastungen der Infrastruktur für die Großgemeinde Blankenfelde-Mahlow noch gar nicht betrachtet.

Seit über 10 Jahren mahnt BISAR e. V. die DB Netz AG, das Bahnhofskonzept für den neuen Bf Blankenfelde zu überarbeiten. Die derzeitige Planung wäre um 7 Meter auf die Ostseite zu verschieben, um auf der Westseite Fläche für ein zweites S-Bahnhofs-Gleis und einen zweiten S-Bahnsteig (Außenbahnsteig nahe der Stützmauer am Parkhaus) zu gewinnen. Das würde einen 10-Minuten-Takt von/nach Berlin ab Blankenfelde möglich machen. Die DB AG müsste auf der Ostseite des Bahnhofs von wenigen Grundstücken Grunderwerb durchführen. Diese Maßnahme schafft stabilen S-Bahn-Betrieb insgesamt im Nord-Süd-Verkehr für die Linie S 2 wie auch zukünftig nach Rangsdorf und mindert S-Bahn-Betriebsstörungen.

In Blankenfelde wird es nach den vorliegenden Planungen einen Wust von Lärmschutzwänden auf Bahngelände geben. Besonders extrem zeichnet sich das für die S-Bahn zwischen Mahlow und Blankenfelde ab, wo es bisher keine Lärmschutzwände gibt. Seit Wiederinbetriebnahme der S-Bahn am 31.8.1992 nach dem Fall der Mauer, zunächst von Lichtenrade bis Blankenfelde, gab es seitens der Bevölkerung in der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow keine Beschwerden über S-Bahn-Lärm. Nunmehr soll zwischen Mahlow und Blankenfelde auf dem ehemaligen Gleisplanum, wo das erste S-Bahn-Gleis bis zum Mauerbau 1961 lag (später fuhr darauf bis zum Jahre 1991 ein Dieseltriebwagen), eine Lärmschutzwand errichtet werden, statt diese jetzt noch erkennbare freie Fläche für das zweite S-Bahn-Gleis zu nutzen. Der S-Bahn-Hochdamm zwischen Mahlow und Blankenfelde war von der DR für zwei S-Bahn-Gleise in den Jahren 1957/1958 gebaut worden, wovon die S-Bahn heute nur eingleisig die östliche Trasse nutzt.

Angemerkt sei, dass sich die neuen in Erprobung befindlichen S-Bahn-Fahrzeuge der Baureihe 483/484 bei Probefahrten als sehr geräuscharm/sehr leise erweisen, womit das Fahrzeugkonzept für die neuen Züge aufgeht. Man braucht also diese Lärmschutzwände für die S-Bahn nicht. Auch darauf hat BISAR e. V. die DB AG mehrfach aufmerksam gemacht.

So wird nunmehr auch die Forderung der Brandenburger Koalitionsregierung seit dem Herbst 2019 konterkariert, den Berliner S-Bahn-Verkehr auf allen Außenstrecken im Land Brandenburg für 10-Minuten-Takt auszubauen (siehe Koalitionsvereinbarung, Infrastruktur, Zeilen 471/ 472).

BISAR e. V. sieht es als einmalige Chance an, jetzt noch Planergänzungen zu den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 der Dresdener Bahn für die S-Bahn vorzunehmen und damit die Koalitionsvereinbarung zu unterstützen und rationell zu bauen. Nach Empfehlung der DB Netz AG soll sich BISAR e. V. dazu an das Land Brandenburg als Besteller von SPNV-Leistungen wenden, weil die Bundesländer für den Ausbau des SPNV zuständig sind. Das gelte auch für Investitionen. Der Verein wird sich dafür weiterhin engagieren.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004231>.

