

Anforderungsmerkmale Korridor Dresdener Bahn

Stand 22.08.2021

Erste Ausbaustufe

Die Fertigstellung der im Bau befindlichen zweigleisigen elektrischen Fernbahnstrecke Südkreuz – Blankenfelde und der beiden Nord-Ost-Kurven zum BER Terminal 1-2 im Dezember 2025 wird im Zielkonzept 2025/2030/2035 des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) vorausgesetzt.

Nicht bekannt ist, ob die Blockabschnitte kurz genug für sehr kurze Mindestzugfolgezeiten und eine hohe Leistungsfähigkeit sind. Falls die Möglichkeiten, die ETCS dazu bietet, nicht ausgeschöpft sind, darf die Chance nicht verpasst werden, in diesem Punkt vor der Inbetriebnahme nachzubessern.

Wichtig ist uns – obwohl es keinen Einfluss auf die Infrastruktur dieses Projektes hat – zu erwähnen, dass der Flughafenzubringer im 15-min-Takt nach unserem Zielkonzept nicht nur zwischen Berlin Hauptbahnhof und BER Terminal 1-2 pendeln soll, sondern als allgemein zugänglicher Bestandteil des Regionalverkehrsnetzes über beide Endpunkte verlängert werden soll. Das BSBB-Zielkonzept sieht entsprechend der gewollten und zu erwartenden höheren Nachfrage im öffentlichen Verkehr Nauen und Königs Wusterhausen als Linienendpunkte jedes zweiten Zuges im 30-min-Takt vor.

Der ab Dezember 2025 geltende Verkehrsvertrag im „Netz Elbe-Spree“ enthält von der Nord-Süd-Verbindung nach Wünsdorf-Waldstadt nur zwei Zugpaare pro Stunde. Zur Bewältigung der Pendlerströme halten wir drei Zugpaare pro Stunde für erforderlich und haben sie im BSBB-Zielkonzept verankert. Die Kapazität des Streckenabschnitts Südkreuz – Blankenfelde muss das ohne Einschränkungen ermöglichen.

Wir plädieren dafür, das zweite Gleis der Süd-Ost-Kurve am Mahlower Kreuz weiter zu erhalten und nicht außer Betrieb zu nehmen. Diese Eingleisigkeit wäre ein unnötiger weiterer Zwangspunkt im Fahrplan und Betriebsablauf zusätzlich zum nicht vermeidbaren Zwangspunkt der niveaugleichen Einfädelung der Regional- und Güterzüge vom östlichen Außenring Richtung Dresden.

Zweite Ausbaustufe Regionalverkehr

Da der seit langem geforderte und notwendige Regionalbahnhof Buckower Chaussee im Dezember 2025 nicht realisiert wird, halten wir für es für geboten, ihn parallel zu den laufenden Bauarbeiten zu planen, im jetzigen Bauabschnitt zu berücksichtigen und bald möglich nachzurüsten. Er schafft eine Direktverbindung der südlichen Berliner Ortsteile zum BER und zu allen Stationen südlich von Blankenfelde. Er soll Umsteigeknoten zum Bus und zur künftigen Straßenbahn-Südtangente werden. Gewiss verbraucht ein haltender Zug mehr Kapazität als ein durchfahrender. Das darf aber kein Hinderungsgrund für den Halt sein, sondern Blockteilung und Sicherungstechnik müssen so ausgelegt werden, dass der Halt ermöglicht wird.

Unnötiger Kapazitätsverbrauch lässt sich an anderer Stelle vermeiden, nämlich indem auf die Stichfahrt der IC-Linie Berlin – Dresden zum BER verzichtet wird. Zur Verbindung des

BER mit Dresden hat das BSBB in einer Stellungnahme zum Deutschlandtakt andere Vorschläge unterbreitet.

Der Fahrplanentwurf des Deutschlandtakts enthält auch für 2030 noch den gleichen Mangel wie das VBB-Programm im „Netz Elbe-Spree“: nur zwei stündliche Linien zwischen Hauptbahnhof und Wünsdorf-Waldstadt. Das ist nicht akzeptabel; die Infrastruktur muss drei Linien ohne Einschränkungen ermöglichen.

Zur Bewältigung des gewollten und erwarteten steigenden Güterverkehrs ist die eingleisige Süd-West-Kurve am Mahlower Kreuz mittig niveaufrei in die Dresdener Bahn ein- und auszufädeln. Sie soll die Behinderungen zwischen dem Personenverkehr der Dresdener Bahn und dem Güterverkehr, besonders in der Relation Dresden – Seddin, verringern.

Zweite Ausbaustufe S-Bahn

Da der seit langem geforderte und notwendige S-Bahn-Haltepunkt Kamenzer Damm im Dezember 2025 nicht realisiert wird, ist es erforderlich, ihn parallel zum laufenden Bau zu planen, im jetzigen Bauabschnitt zu berücksichtigen und bald möglich nachzurüsten. Er dient der Erschließung der umliegenden Wohn- und Gewerbegebiete in Lankwitz und Mariendorf und stellt Anschluss an zwei Buslinien her.

Allgemein verkündetes Ziel ist der 10-min-Takt der S-Bahn bis zu den Endpunkten, also zunächst Blankenfelde. Die notwendige Betriebsstabilität wird mit der eingleisigen Strecke Lichtenrade – Blankenfelde nicht zu erreichen sein. Mit dem laufenden Ausbau der Ferngleise wäre es leicht gewesen, das zweite S-Bahn-Gleis mitzubauen. Da das unverständlicherweise nicht geschieht, muss es so bald wie möglich nachgeholt werden. Lediglich im Bereich der Kreuzung des Außenrings und des Bahnhofs Blankenfelde wird vorerst ein kurzes eingleisiges Stück hingenommen werden müssen. Wir unterstützen einen S-Bahn-Seitenbahnsteig am Mahlower Kreuz als Teil des künftigen Umsteigeknotens zu den Regionalzügen BER – Potsdam / Ludwigsfelde und zu den regionalen Buslinien sowie zur Ortserschließung des südlichen Teils von Mahlow und des nördlichen Teils von Blankenfelde.

Möglicherweise wird die Reaktivierung der S-Bahn Blankenfelde – Rangsdorf im zeitlichen Gleichschritt mit den Ferngleisen früher fertig als das zweite Gleis Lichtenrade – Blankenfelde. Deshalb ist die Variante mit zwei durchgehenden S-Bahn-Gleisen südlich von Blankenfelde der Variante mit eingleisigen Abschnitten unbedingt vorzuziehen.