

# Der Wiederaufbau der Dresdner Bahn kann beginnen

Qualitätsgerechte Anbindung des Flughafens BER, Reduzierung der Reisezeit zwischen Berlin und Dresden um ca. 10 Minuten, Auflösung von neun Bahnübergängen, Beseitigung des Kapazitätsengpasses der Anhalter Bahn – mit dem Wiederaufbau der Dresdner Bahn werden viele verkehrstechnische Probleme im Berliner Süden sowie darüber hinaus gelöst.

► Das die Planung eines Bauvorhabens im innerstädtischen Bereich selten konfliktfrei abläuft, darüber waren sich alle Projektbeteiligten klar, als Ende 1997 die Planfeststellungsunterlagen für die drei Abschnitte eingereicht wurden. Dass 20 Jahre später erst zwei der drei Planrechtsbeschlüsse erteilt wurden, zeigt, dass für die Umsetzung eines solchen Großprojekts die öffentlichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen schwer vereinbar sind. Mit der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Juni 2017 zur Realisierung der geplanten, oberirdischen Trassenführung im Abschnitt Lichtenrade ist klar, dass noch in 2017 ein erster Baubeginn erfolgt. Ein Meilenstein für das Projekt sowie für die verkehrstechnische Entwicklung im Berliner Süden.

## 1. RÜCKBLICK AUF DIE ENTWICKLUNG

Die Dresdner Bahn in Berlin hat eine lange Geschichte als zweigleisige Eisenbahnstrecke, die bis in das Jahr 1875 zurückreicht. Die Berlin-Dresdner-Eisenbahn-Gesellschaft

baute die Strecke nach Dresden als Konkurrenz für die bereits seit 1848 bestehende Eisenbahnstrecke der Berlin-Anhaltinischen Eisenbahn-Gesellschaft über Jüterbog und Röderau. Startpunkt in Berlin war zunächst der Dresdner Bahnhof auf dem Gelände des heutigen U-Bahnhofs Gleisdreieck. 1882 übernahm die Funktion der zwei Jahre zuvor eröffnete Anhalter Bahnhof. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts bis zum Zweiten Weltkrieg gewann die Strecke Berlin – Dresden überregional und international an Bedeutung – als Verbindung in die Sächsische Residenzstadt Dresden und weiter nach Südosteuropa.

Ab 1875 lief von Berlin bis Zossen parallel zur zweigleisigen Dresdner Bahn das Gleis der Preußischen Militäreisenbahn. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde dieses Gleis im Jahr 1919 im gesamten Abschnitt demontiert. Zuvor waren zwischen 1901 und 1904 mehrere Schnellfahrtversuche mit elektrischen Lokomotiven und Triebwagen durchgeführt und Geschwindigkeiten von bis zu 210,8 km/h erreicht worden.

Zwischen 1930 und 1940 wurden die beiden Gleise der Dresdner Bahn für den Gleichstrom-S-Bahnverkehr elektrifiziert.



**Benjamin Döring, M. Sc.**  
DB Netz AG, Projektpartnermanager für den Ausbau der Strecke Berlin – Dresden  
benjamin.doering@deutschebahn.com



**Dipl.-Ing. Holger Ludewig**  
DB Netz AG, Projektleiter „Dresdner Bahn“  
holger.ludewig@deutschebahn.com

Fortan teilten sich elektrische S-Bahnzüge und mit Dampflok bespannte Personen- und Güterzüge die Strecke. Unter anderem fuhr zwischen 1936 und 1939 der berühmte Henschel-Wegmann-Zug mit seiner legendären stromlinienförmigen Dampflokomotive. Krieg, Nachkriegszeit und deutsche Teilung hinterließen ihre Spuren an der Dresdner Bahn. Nach Kriegszerstörung und Demontage des zweiten Gleises als Reparationsleistung konnte fortan nur noch ein Gleis südlich von Lichtenrade genutzt werden.



**BILD 1:** Übersicht der Projektabschnitte der Dresdner Bahn (Quelle: DB Netz AG/ vectorvision)

1952 stellte die Deutsche Reichsbahn den Personenverkehr zum Anhalter Bahnhof ein, sodass nur noch die S-Bahn fuhr.

## 2. PROJEKTZIEL

Mit dem Wiederaufbau der Dresdner Bahn wird eine zweigleisige, elektrifizierte Eisenbahninfrastruktur für den modernen Regional- und Fernverkehr hergestellt. Im Verkehrskonzept „Knoten Berlin“ spielt die Dresdner Bahn eine sehr wichtige Rolle. Mit der Inbetriebnahme kann der qualitätsgerechte Verkehr des Flughafen-Shuttles zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Flughafen BER (15-Min.-Takt, Fahrzeit ca. 20 Min.) sichergestellt werden. Des Weiteren werden die Verkehre in Richtung Süden (Halle/Leipzig und Dresden/Prag), die aktuell beide über die Anhalter Bahn fahren, entflochten, sodass der Kapazitätsengpass der Anhalter Bahn beseitigt wird. Zusätzlich entsteht durch Realisierung der Dresdner Bahn eine 10-minütige Reisezeitverkürzung zwischen Berlin und Dresden.

Insgesamt erstrecken sich die Baumaßnahmen über rd. 16,2 km Länge, wovon 10,7 km im Land Berlin liegen und für eine Geschwindigkeit von  $v = 160$  km/h und die im Land Brandenburg liegenden 5,5 km für  $v = 200$  km/h ausgebaut werden. Mit dem Neubau der zweigleisigen, oberirdischen Fernbahnstrecke östlich neben der S-Bahnstrecke kommt es abschnittsweise zu einer Verdrängung der S-Bahntrasse nach Westen. Insgesamt werden im Zuge der Baumaßnahme neun Bahnübergänge durch niveaufreie Kreuzungen ersetzt, sodass die Sicherheit an den Kreuzungspunkten deutlich verbessert wird. Ebenso wird moderne Leit- und Sicherungstechnik errichtet. Dafür sind die Errichtung der Elektronischen Stellwerke (ESTW-A) Glasower Damm und Güterbahnhof Marienfelde (Fernbahn) sowie die Erweiterungen des ESTW-A Marienfelde (S-Bahn) erforderlich. Neben den umfangreichen Baumaßnahmen an der Strecke werden auch die Verkehrsstationen Berlin-Lichtenrade (S-Bahn), Buckower Chaussee und Blankenfelde (S- und Regionalbahn) barrierefrei erneuert. Der Haltepunkt Berlin Buckower Chaussee (S-Bahn) wird außerdem in seiner Lage verschoben. Des Weiteren werden Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz sowie Maßnahmen zum Natur- und Umweltschutz umgesetzt.

## 3. AKTUELLER PROJEKTSTAND IM HINBLICK AUF DIE PLANFESTSTELLUNG

Das Bauvorhaben ist in vier Abschnitte unterteilt (Bild 1):

- Abschnitt 1 – Marienfelde
- Abschnitt 2 – Lichtenrade
- Abschnitt 3 – Blankenfelde-Mahlow
- Abschnitt 4 – Schöneberg.

Die Abschnitte 1 bis 3 befinden sich aktuell in unterschiedlichen Phasen der jeweiligen Planfeststellungsverfahren, die ursprünglich im Jahre 1997 begonnen wurden.

- Für den Abschnitt 1 hat das Eisenbahn-Bundesamt im Mai 2017 den Planfeststellungsbeschluss erteilt.
- Der Planfeststellungsbeschluss zum Abschnitt 2 wurde im November 2015 erlassen und hat nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts im Juni 2017 Bestandskraft erlangt.
- Im Abschnitt 3 wurde Anfang 2017 die 4. Planänderung eingereicht, die von Mitte Juni bis Mitte Juli 2017 ausgelegt wurde. Mit der Erteilung des Beschlusses wird seitens der DB Netz AG zu Ende 2018 gerechnet.
- Für den Abschnitt 4 wurde ein Plangenehmigungsverfahren notwendig, welches im Dezember 2014 abgeschlossen wurde.

## 4. DIE ENTSCHEIDUNG DES BUNDESVERWALTUNGSGERICHTS ALS STARTSCHUSS FÜR DIE BAUMASSNAHMEN

Freitag der 13. November 2015, ein besonderes Datum für das Bauvorhaben. Genau an diesem Tag wurde nach fast 18 Jahre andauerndem Verfahrensgang der Planfeststellungsbeschluss im Abschnitt 2 – Lichtenrade erteilt. Dieser Beschluss stand sowohl politisch als auch medial sehr im Fokus. Die kontinuierlichen Proteste der Bevölkerung gegen die geplante oberirdische Trassenführung führten dazu, dass zwei Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss Anfang 2016 beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht wurden. Gegenstand der Klagen waren u. a. die Themen Schall- und Erschütterungsschutz sowie die Variantenabwägung zur Trassenführung.

Insbesondere das Thema Abwägungsfehler, welches als Synonym für die seit vielen Jahren geforderte Tunnellösung im Bereich Lichtenrade genutzt werden kann, konnte durch wissenschaftliche Nachweise entkräftet werden, die im Rahmen der knapp 20 Jahre Planfeststellung durchgeführt wurden. Der Bau der Tunnellösung im Schildvortrieb hätte zusätzliche Baukosten in dreistelliger Millionenhöhe zur Folge gehabt, die durch den Bund und das Land Berlin zu finanzieren gewesen wären. Des Weiteren wäre es während der Bauzeit zu erheblichen Einschränkungen gekommen. »

# HYBRID-SCHLEIFEN. ENERGIEÜBERSCHUSS NUTZEN.

## 13.49 HSK Hybrid Schienenkopfkonturschleifmaschine

- **ROBEL Supercap:** Speicherung überschüssiger Energie während eines Schleifstein-Leerlaufs mittels KERS Technology (Kinetic Energy Recovery System)
- **Hoher Wirkungsgrad:** Effektives Schleifen durch gewichtsoptimierte und wartungsarme Konstruktion
- **Präzises Schliffbild:** Freie Sicht auf Schleifstelle



Mehr zum Produkt:  
[www.robels.info/etr1017](http://www.robels.info/etr1017)







**BILD 2:** Anordnung der Schallschutzwände in Teilabschnitten (Quelle: DB Netz AG/vectorvision)

kungen im S-Bahnverkehr gekommen und durch die Schließung der Bahnübergänge hätte die Trasse während der Bauzeit eine ortszerschneidende Wirkung gehabt. Nicht zuletzt unter Berücksichtigung der volkswirtschaftlichen Aspekte hat sich die oberirdische Trassenführung durchgesetzt und wird umgesetzt.

In puncto Schallschutzmaßnahmen wurde von der DB Netz AG ein Schallschutzkonzept erarbeitet, bei dem rd. 99,5% der Betroffenen in Berlin-Lichtenrade vollständig geschützt werden. An vielen Stellen konnte sogar nachgewiesen werden, dass sich die Lärmsituation für die Betroffenen gegenüber dem Status Quo deutlich verbessert. Das Schallschutzkonzept sieht im gesamten Abschnitt 2 die Errichtung von Lärmschutzwänden westlich der S-Bahn, östlich der Fernbahn sowie zwischen S- und Fernbahn vor (Bild 2).

Neben den Schallschutzwänden kommen zur weiteren Reduzierung der Schallemissionen durch den Eisenbahnverkehr das sog.

„besonders überwachte Gleis“ und besohlte Schwellen zum Einsatz. Die DB Netz AG beabsichtigt, ausgewählte Schallschutzmaßnahmen, die die späteren Baumaßnahmen nicht behindern, bereits vor dem Beginn der Bauhauptleistungen zu errichten. Damit soll gewährleistet werden, dass die Immissionsbelastung während der Bauzeit für die Anwohner so gering wie möglich gehalten wird.

Die Planungen der Schallschutzwände wurden stets von der Maßgabe begleitet, eine optische Verträglichkeit mit dem Stadtbild herzustellen. So wurden beispielsweise zusätzliche Maßnahmen wie die Begrünung von Lärmschutzwänden als auch das Anpflanzen verschiedener Gehölze geplant und planfestgestellt.

Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände setzt die DB Netz AG auf Partizipation. So wurden und werden hinsichtlich der Farbwahl der Lärmschutzwände die zuständigen Bezirksämter beteiligt. Der Berliner Senat und der Bund haben auf Grund der hohen verkehrspolitischen Bedeutung der Dresdner Bahn und zur Steigerung der Akzeptanz in der Bevölkerung signalisiert, zusätzliche stadtgestalterische Maßnahmen umsetzen zu wollen.

Zur Reduzierung der Erschütterungen, die durch den Eisenbahnbetrieb auf die wiederaufzubauende Fernbahntrasse entstehen, wird ein erschütterungsreduzierender Oberbau errichtet. Dabei handelt es sich um einen massiven Trog aus bewehrtem Ort beton, der zusätzlich mit einer Unterschottermatte ausgekleidet wird. Durch die aufgesetzten Randkappen des Troges ist der

Gleisschotter darin quasi eingespannt und kann mit normalen Baumaschinen instandgehalten werden. Im Zuge der Anpassungsmaßnahmen der vorhandenen S-Bahntrasse werden zusätzliche Unterschottermatten als Besohlung der Schwellen eingebaut, damit auch hier eine effektive Reduzierung der Erschütterungen entsteht.

Nach mehrtägiger Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht war es im Juni 2017 dann soweit. Die Klagen wurden abgewiesen und damit auch die Forderung nach einem Tunnel. Das bedeutet, dass die Weichen für den Baubeginn gestellt wurden und die DB Netz AG noch in 2017 mit den ersten Maßnahmen zur Herstellung der Baufreiheit beginnen wird.

## 5. UMBAU DER BAHNHOFSTRASSE

Neubau der zweigleisigen Fernbahn, Bahnübergangsbeseitigung und Neubau einer Verkehrsstation – alle diese Maßnahmen werden bei der Errichtung der Eisenbahnüberführung (EÜ) in der Bahnhofstraße Lichtenrade umgesetzt. Wie in den Bildern 3 und 4 dargestellt, wird im Bereich der Kreuzung der Gleise die Bahnhofstraße vollständig umgestaltet werden. Der Bahnübergang wird durch eine EÜ mit einer Stützweite von 32 Metern ersetzt und der bestehende S-Bahnsteig auf die neue EÜ verlagert. Während der Bauzeit muss die Bahnhofstraße für den motorisierten Individualverkehr geschlossen werden. Der S-Bahnsteig wird jedoch während der Bauzeit barrierefrei erreichbar sein.

Der Neubau der Eisenbahnüberführung bringt eine Vielzahl positiver Effekte mit sich. Durch die Auflösung der niveaugleichen Kreuzung entfallen die Schrankenanlagen und folglich das Warten am Bahnübergang. Somit profitieren alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere aber Rettungsfahrzeuge, die im Notfall die Eisenbahntrasse schnellstmöglich passieren müssen, von der neuen Eisenbahnüberführung. Mit der Verlagerung der Bushaltestellen vom Bahnhofsvorplatz unter das Überführungsbauwerk wird eine deutliche Verbesserung der Umsteigebeziehungen erzielt. Durch barrierefreie Zugänge zu den neuen Bahnsteigen können die Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig, Fuß- und Radweg und Bushaltestelle auch durch mobilitätseingeschränkte Personen uneingeschränkt überwunden werden. Befürchtungen, dass die Helligkeit im unterführten Verkehrsraum nicht ausreicht, können durch ein ansprechendes Lichtkonzept, genommen werden.

Zur Vermeidung zusätzlicher Einschrän-

**BILD 3:** Derzeitiger Bahnübergang Bahnhofstraße Lichtenrade (Quelle: DB Netz AG/vössing)





kungen der potentiell betroffenen Bevölkerung wurde festgelegt, dass der S-Bahnbetrieb während der Bauzeit soweit wie möglich aufrecht zu erhalten ist. Mit umfangreicher Öffentlichkeitsarbeit wird die DB Netz AG frühzeitig informieren, sobald öffentlichkeitswirksame Themen wie „Veränderung der Verkehrsführung“ oder „Schienerersatzverkehr“ relevant werden. Zudem wird es in Lichtenrade einen „Infopunkt“ geben, sodass auch Fragen persönlich beantwortet werden können.

Weitere Informationen zum Stand der Planungen und der zukünftigen Bautätigkeiten des Projektes Dresdner Bahn sind auf der Homepage [www.dresdnerbahn.de](http://www.dresdnerbahn.de) zu finden. ◀



BILD 4: Geplante EÜ Bahnhofstraße Lichtenrade

(Quelle: DB AG/vectorvision)

## ► SUMMARY

The reconstruction of the Dresden Bahn may begin

The reconstruction of the Dresden Bahn is a mandatory requirement for the quality-assuring connection towards the new airport BER and the 10minutes travel time shortening into Dresden. Upon conclusion of the planning approval process for the section in Berlin, the first construction measurements will start in 2017, following a period of about 20 years duration of proceedings. In particular, to maintain the city train transport as far as possible while reducing the effects on customers will be a challenge to the project on its way to commissioning. This is to be solved with all the engineering technology and Know-how available.



## FFB – Feste Fahrbahn Bögl für Hochgeschwindigkeitsstrecken

**Bewährte Qualität.  
Starke Verbindung.**

Die FFB - Feste Fahrbahn Bögl ist mit mehr als 10.000 km das weltweit führende System für Hochgeschwindigkeitsstrecken bis zu 400km/h. Es besteht aus gekoppelten, vorgespannten Fertigteilplatten und bietet höchste Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Sicherheit und besten Fahrkomfort. FFB unterscheidet sich von anderen Systemen durch seine hochpräzise Gleislage, die ein CNC-Schleifprozess generiert.

Anwendbar auf **Erdbauwerken**, **Brücken**, in **Tunnelbauwerken** und für **Weichen**.



**MAX BÖGL**

Fortschritt baut man aus Ideen.

Postfach 11 20  
92301 Neumarkt i. d. OPf.  
Telefon +49 9181 909-0  
Telefax +49 9181 905061  
[info@max-boegl.de](mailto:info@max-boegl.de)  
[www.max-boegl.de](http://www.max-boegl.de)