

■ Überregional

## Keine kurzfristige Lösung auf der Anhalter Bahn

aus SIGNAL 02/2002 (April/Mai 2002), Seite 18 (Artikel-Nr: 10002193)  
IGEB, Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

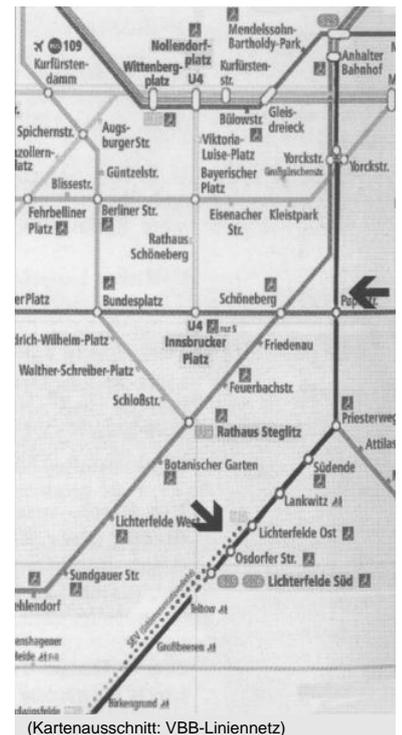
Einen Beitrag über die S-Bahn nach Teltow hatten wir in [SIGNAL 6/2001](#). Weiterhin aber nicht aus den Augen zu verlieren ist die Anhalter Bahn zwischen Berlin und Halle/Leipzig.

Anlässlich von Zusagen vorgezogener Lückenschlüsse bemühten wir uns in [SIGNAL 2/1997](#) und [3/1998](#) um klärende Feststellungen zum Thema »wieder nicht". Die 1996er Zusage der Verbindung Ludwigsfelde - Lichterfelde Süd (S-Bahnsteig) erledigte sich, indem die S-Bahn verspätet nach Lichterfelde Süd kam. Die Zusage der vorgezogenen Errichtung des Regionalbahnsteiges Lichterfelde Ost für Herbst 1999 wurde gegenstandslos, weil Baurecht zwischen Priesterweg und Landesgrenze erst im Sommer 2001 festgestellt wurde. Seit 1996 sind fünf Jahre vergangen, angesichts der Gleisanlagen südlich der Landesgrenze und der geringen Entfernung zum S-Bahnhof Lichterfelde Süd behielten provisorische Betriebskonzepte immer Platz in der Fantasie wohlmeinender Vordenker. Im Prinzip gibt es ja eine Gleisverbindung zwischen der Landesgrenze und Ludwigsfelde. Wir unterstellen, daß DB-Regio und Landesregierung nicht immer nur schön geredet und den Fahrgästen Trosthäppchen gereicht haben; wissend, dass ein Vorlaufbetrieb nur lästige, unerwünschte Übergangsregelungen und zukünftige Baubehinderungen bringen würde. Im Erläuterungsbericht zum Planfeststellungsverfahren 1998 wurden prinzipielle Vorbehalte gegen einen Vorlaufbetrieb direkt geäußert, weil eine Verbindung Berlin - Großbeeren - BAR (Berliner Aussenring)/Ludwigsfelde als Teil der Bau-Logistik für die südlichen Bauabschnitte als notwendig erachtet wurde. Dieser Notwendigkeit allein genügt der gegenwärtige Zustand.

Der Ausbauzustand in Teltow ist folgender: Im Schutz einer Trapeztafel existieren drei Stumpfgleise mit Weichen für Handbedienung und ein Ausziehgleis in Richtung Süden. Die Industriebahn blieb eingebunden, genauso wie die Neubaugleise zur Landesgrenze, für deren Errichtung noch ein neues Deckungssignal am Gleis des Ferkeltaxen-Bahnsteiges errichtet wurde. Inzwischen sind alle Signale und Weichenantriebe entfernt, die Stellwerke ausser Betrieb, die Fahrleitung wurde schon vor Jahren bis zum Einfahrsignal Großbeeren zurückgebaut. Die Strecken-Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h festgesetzt.

In Großbeeren ringt man um verbesserte Nutzungsmöglichkeiten des aufwendig errichteten Güterverkehrszentrum (GVZ) und der sich bis auf Höhe des bisherigen Bahnhofes Teltow entwickelnden Gleisanschlüsse. Die GVZ-Südanbindung erstreckt sich sowohl auf den BAR, als auch auf die Strecke nach Ludwigsfelde. Neue Fahrleitung, Signalanlagen und Weichenstraßen markieren die guten Absichten.

Inzwischen ist bezüglich der Anhalter Bahn »Tempomachen" angesagt, bis 2006 ist noch viel zu tun. An der Yorckstraße in Berlin wird demnächst das zweite Widerlager betoniert, an der Ringbahnkreuzung Papestraße entstehen die ersten Brückenpfeiler. Zwischen Seydlitzstraße und Landesgrenze wurde der Holzaufwuchs auf der vorgesehenen Trasse und auf den Logistikflächen beseitigt. Es sind aber im Land Berlin im Verlauf der Anhalter Bahn in jeweiliger Abstimmung mit der Verwaltung



sechs Brücken über bedeutende Straßen, dazu vier untergeordnete Querungen zu errichten. Nicht zuletzt sind Brücken über den Teltowkanal zu bauen, dazu Überwerfungsbauwerke über die Dresdener Bahn. Das Bauwerk für die Unterfahung der S 2 wird wohl eine mehrwöchige Sperrpause bedeuten. Gut, dass der Druck, der bei der Stadtautobahn und dem Sachsendamm gemacht wurde, direkt südlich von Papestraße wenigstens Baufreiheit hergestellt hat.

Baurecht besteht inzwischen auch auf dem südlichen Abschnitt bis Ludwigsfelde. Dass ausserhalb von Berlin die aus den 1980er Jahren überkommenen Anlagen in keiner Weise den Anforderungen des zukünftigen Betriebes genügen, ist zweifelsfrei: nicht Ergänzung sondern Neubau ist erforderlich. Die ab Landesgrenze gebaute Anlage auf dem 1942er Damm geht ab Teltow-Heinersdorf (an der Anhalter Bahn) in die neu trassierte Achse der Anhalter Bahn über. Die Strecke wird ab dort, wie geplant, bis Nordkopf Ludwigsfelde ohne Weichen bleiben. Die dort endgültig gewählte Gleislage für optional vier Gleise, ergibt ein Minimum unmittelbar zu erbringender Aufwendungen. Mögliche zukünftige Aufwendungen stehen in Beziehung zur Errichtung der Dresdener Bahn und zum Flughafen-Express nach Schönefeld. Das GVZ wird unter Nutzung der 1952er Gleislage seine Südanbindung nur über den BAR und die vorhandene Verbindungsschleife nach Ludwigsfelde erhalten. Das Altgleis nach Teltow bleibt.

Was die Brücken in Brandenburg betrifft, so hat dort der Vorrang des Straßenbaues für Tempo gesorgt. Zwei Straßen-Unterführungen in Teltow sind gebaut, die L40/B 101-Spinne bei Großbeeren geht der Fertigstellung entgegen. Am Ende muß nur noch einmal der bis dahin hoffentlich lebhaftige GVZ-Verkehr angefasst werden, wenn die Mausefalle südlich vom Bahnhof Großbeeren umgebaut werden kann, und damit auch ein Fahr- und Fußweg zu den Regionalbahnsteigen und insgesamt zwischen Großbeeren und Neubeeren gesichert wird. Die Fußball-Weltmeisterschaft 2006 gilt augenblicklich bezüglich der Terminverschiebungen als das »bis hierhin und nicht weiter". Die gegenseitige Bedingtheit der Bautakte im Bereich des Zentralbahnhofes einschließlich Stadtbahnhalles und Stadtbahnverschwenkung finden in der Presse aktuell Behandlung.

Hoffen wir, dass auch die Gesamtstrecke bis Ludwigsfelde im Blick der Politik bleibt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002193>.

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