

## ■ Planung

**Ende 1997 von Teltow nach Lichterfelde Süd**

aus SIGNAL 05/1996 (Juli 1996), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10003460)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Landesverband Brandenburg

**Im Rahmen der Schienenverkehrs-Wochen hatte der Bahnkunden-Verband Brandenburg am 6. Mai zu einem Informations- und Diskussionsabend ins Stadthaus Ludwigsfelde geladen, Thema: Schienenlückenschluß Berlin-Lichterfelde - Ludwigsfelde.**

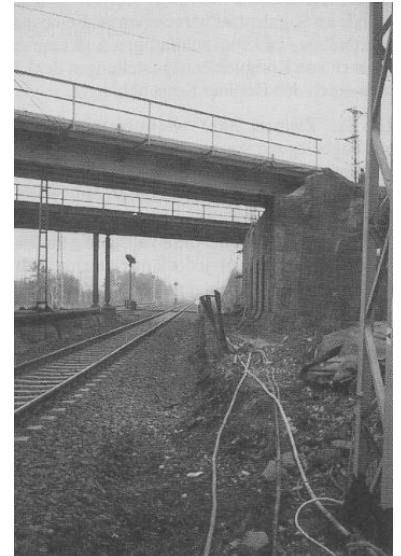
Mehr als sechs Jahre nach dem Mauerfall ist auf der Anhalter Bahn als einer der wichtigsten Schienenverbindungen zwischen Berlin, dem Umland und dem mittel- und süddeutschen Raum noch immer kein Lückenschluß vollzogen. Daß die Bau- und Fertigstellungstermine hier vom Eisenbahnfernverkehr vorgegeben werden, daran ließ auch Herr Wiener, Projektleiter "Anhalter Bahn" des Geschäftsbereichs Netz der Deutschen Bahn AG, keinen Zweifel. Die vier Bauabschnitte zwischen dem zukünftigen Fernbahnhof Südkreuz (heute Papestraße) und Ludwigsfelde sollen erst zur Eröffnung des Tiergartentunnels - hier wurde das Jahr 2003 genannt - und vorerst zweigleisig fertiggestellt werden. Dieser Termin stieß auf lautstarken Protest der zahlreich gekommenen Bürger und Kommunalpolitiker.

Als erster und einziger provisorischer Zwischenschritt ist im Dezember 1997 die Inbetriebnahme eines Gleises für den Regionalverkehr zwischen Teltow und Lichterfelde Süd vorgesehen. Bis dahin soll dann auch die S-Bahn ab Lichterfelde Ost verlängert sein, so daß am selben Bahnsteig umgestiegen werden kann. Der neue Abschnitt wird nach Aussage von Dr. Karl-Heinz Beilner, Referatsleiter Eisenbahn im brandenburgischen Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, durch eine stündlich verkehrende Regionalbahnlinie Lichterfelde Süd - Jüterbog - Lutherstadt Wittenberg bedient werden.

Die Bauarbeiten zum Lückenschluß begannen im Februar 1996 mit umfangreichen Rodungen auf dem ehemaligen Bahndamm. Am 23. April 1996 erteilte das Eisenbahnbundesamt (EBA) die Zustimmung zum Vorhaben. Zur Zeit laufen Verhandlungen zur finanziellen Abwicklung zwischen dem EBA und dem Bundesministerium für Verkehr (BMV). Laut Herrn Wiener erwägt die DB AG bis zur erhofften Entscheidung Mitte 1996 eine zwischenzeitliche Vorfinanzierung des Projektes.

Grundsätzlich werden die Fern- und Regionalbahngleise in der ursprünglichen Lage wiederaufgebaut, das heißt vom Höhenniveau des heutigen Bahnhofes Großbeeren zum Damm ansteigend. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt im Berliner Stadtgebiet 160 km/h, außerhalb 200 km/h. Der Bahnhof Teltow erhält vier Gleise mit zwei je 140 m langen Außenbahnsteigen. Das Brückenbauwerk über die Landesstraße Mahlow - Potsdam nördlich des Bahnhofes wird aufgrund der begrdigten Straßenlage vollkommen neu gebaut.

Auch die Infrastruktur für den Ladungsverkehr wird optimiert: Das im Aufbau befindliche Güterverkehrszentrum (GVZ) Großbeeren wird an seinem Nordkopf an den heutigen Güterbahnhof Teltow und an seinem Südkopf an die Verbindungskurve



An dieser Stelle planen das Land Brandenburg und die DB AG den Kreuzungsbahnhof Genshagener Kreuz zwischen Anhalter Bahn und Berliner Außenring. Auf absehbare Zeit hat dieses Projekt allerdings noch keine Chance, verwirklicht zu werden. (Foto: Stephan Müller)

zum Berliner Außenring in Richtung Saarmund/Seddin angebunden.

Zwischen Südkreuz und Ludwigsfelde werden insgesamt 18 Brücken und die Zugangsstellen Lichterfelde Ost, Teltow und Großbeeren neu errichtet, am Genshagener Kreuz entsteht für den gesamten Bereich ein elektronisches Stellwerk (EStW). Die Gesamtkosten sollen 470 Mio DM nicht überschreiten, darin sind 43,2 Mio DM für die o.g. Teilbetriebnahme enthalten.

Herr Dr. Beilner führte ferner aus, daß gemäß dem "Zielnetz 2000" bei vollständiger Inbetriebnahme der Anhalter Bahn und des Fernbahntunnels die RegionalExpress-Linie 3 von Cottbus über Berlin nach Prenzlau geführt und im Halbstundentakt gefahren werden soll und daß eine StadtExpress-Linie Jüterbog - Berlin - Angermünde im Stundentakt vorgesehen ist. Beides sei allerdings sowohl vom zukünftigen Aufkommen als auch von Komplementärbestellungen der Linien durch den Berliner Senat abhängig.

Um das "Zielnetz 2000" wie aufgeführt mit einer Zugbelegung von ca. 48 Zugpaaren je Richtung umzusetzen, schafft der DB AG-Bereich Netz allerdings keine geeigneten Voraussetzungen. Zwar werden die Bahnsteig- und Gleisanlagen in Ludwigsfelde bis 1998 vollständig modernisiert, sie lassen dann jedoch nur eine maximale Belegung von 24 Zugpaaren je Richtung zu. Die DB AG beruft sich dabei auf ein 1992 durch das BMV bestätigtes Regionalbahnkonzept. Weiterhin gilt die Option der DB AG auf ein drittes und viertes Gleis zwischen Berlin-Südkreuz und dem Umland lediglich für den - inzwischen fast ausgeschlossenen - Fall eines Großflughafens in Sperenberg. Alle weiteren notwendigen Infrastrukturmaßnahmen bei Gleisen und Bahnsteigen, die dem Regionalverkehr dienen, sind dann Angelegenheiten des jeweiligen Bundeslandes und von diesem zu finanzieren.

Für einen Kreuzungsbahnhof "Genshagener Kreuz" (Anhalter Bahn/Außenring) dürften aus eben diesem Grund alle Messen gelesen sein - sowohl Bahn, Land als auch Kommune sehen keine zwingende Notwendigkeit für den Neubau, zumal die DB AG dort nur 1.900 tägliche Umsteiger bei Investitionskosten von 53 Mio DM prognostiziert.

Widersprüchliches auch beim Thema S-Bahn in Richtung Teltow Stadt. Während Herr Dr. Beilner von einem Baubeginn im Jahr 1999 ausgeht, rechnet die DB AG nach langen Planungsvorlaufzeiten damit frühestens 2000 mit nachfolgenden zwei Jahren Bauzeit. Auch die Finanzierungsfragen sind noch unklar - sicher scheint bisher nur der Grunderneuerungsanteil des Bundes zwischen Lichterfelde Süd und der Stadtgrenze von 26 Mio DM. Da von dort ein S-Bahn-Neubau bis Teltow Stadt erfolgen soll, während die Züge bis 1961 zum - ungünstiger gelegenen - Endpunkt Teltow (Bahnhof) führen, sind Beteiligungen des Bundes an Infrastruktur- und Betriebskosten im Sinne eines "echten" Lückenschlusses eher unsicher. Das Land will allerdings eine Vorfinanzierung möglichst schon für einen Baubeginn im Jahr 1998 nicht ausschließen. Zugleich soll die Option für eine weitere Verlängerung in Richtung Stahnsdorf freigehalten werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003460>.

