

Anforderungsmerkmale Korridor Anhalter Bahn einschließlich S-Bahn nach Teltow

Stand 22.08.2021

Erste Ausbaustufe

Fern- und Regionalbahn

Ohne Infrastrukturausbau ist möglich und ab Dezember 2022 notwendig, den RE 4 ganztägig im 60-min-Takt von Ludwigsfelde bis Jüterbog zu verlängern. Ab Dezember 2025 ist es notwendig, den RE 3 bis Ludwigsfelde vom 60-min-Takt auf 30-min-Takt zu verdichten, in der HVZ bis Jüterbog.

Mit Inbetriebnahme der Dresdner Bahn ist südlich von Berlin ein Linientausch anzustreben: RE 4 zur Dresdner Bahn und RE 5 zur Anhalter Bahn. Dann bliebe der RE 4 auf den Außengleisen der Nord-Süd-Strecke und der RE 5 auf den Innengleisen; kapazitätszehrende und verspätungsanfällige Gleiswechsel werden vermieden. Der RE 5 soll dann auch vom 60-min-Takt auf 30-min-Takt bis Ludwigsfelde, in der HVZ bis Jüterbog, verdichtet werden. Damit fahren 4 Zugpaare pro Stunde zwischen Berlin Hauptbahnhof und Ludwigsfelde, in der HVZ bis Jüterbog. Ein RE 3 soll im 60-min-Takt (statt 120-min-Takt) nach Lutherstadt Wittenberg, der andere im 60-min-Takt (statt 120-min-Takt) bis Falkenberg fahren. Allerdings wird ein Teil der Regionalzüge zunächst noch vom Fernverkehr überholt werden müssen, also länger unterwegs sein.

Der VBB plant, ab Dezember 2022 die RB-Linie 32 Ludwigsfelde – BER – Ostkreuz – Oranienburg im 60-min-Takt einzuführen. Das BSBB hält ab Dezember 2025 den 30-min-Takt auf dieser Linie für notwendig. Damit wird eine Direktverbindung von Ludwigsfelde zum BER und die wichtige Umsteigeverbindung vom Raum Jüterbog – Luckenwalde zum BER hergestellt.

Die ebenfalls wichtige Verbindung nach Potsdam ist mit der RB 22 ab Struveshof und mit den Buslinien 715 und 750 werktags jeweils im Stundentakt vorhanden.

Zweite Ausbaustufe

S-Bahn

Neubau einer zweigleisigen S-Bahn-Strecke Teltow Stadt – Stahnsdorf mit Zwischenstation Teltow Iserstraße. Bereits in der 1930er Jahren wurden Erdarbeiten an der Trasse ausgeführt. Die Trasse wurde im wesentlichen freigehalten, bis auf einen Straßen-Kreisverkehr an der Ruhlsdorfer Straße in Teltow, wo ohnehin eine Eisenbahnunterführung erforderlich ist. Die Strecke ist eins der i2030-Untersuchungsprojekte. Nicht bekannt ist, ob i2030 die Strecke eingleisig oder zweigleisig plant.

Die örtlichen Vertreter und i2030 bevorzugen die Sputendorfer Straße in Stahnsdorf als vorläufigen Endpunkt, weil von dort das Ortszentrum Stahnsdorf am besten erreichbar sei. Eine dichtere Erschließung wäre jedoch mit zwei Stationen in Stahnsdorf an der Ruhlsdorfer Straße und am Güterfelder Damm möglich.

10-min-Takt Berlin – Stahnsdorf (S 25 und S 26 zusammen).

Fern- und Regionalbahn

Notwendig sind zusätzliche niveaufreie Verbindungsgleise südlich von Südkreuz (Prellerweg) zwischen den außenliegenden Nord-Süd-Gleisen und der Anhalter Bahn. Diese sollen voneinander unabhängige, gleichzeitige Gleiswechsel von den innenliegenden Nord-Süd-Gleisen auf die Dresdner Bahn und von den außenliegenden Nord-Süd-Gleisen auf die Anhalter Bahn und damit eine Kapazitätserhöhung auf den Nord-Süd-Strecken bewirken.

Das Verkehrsaufkommen erfordert häufigere Zugfahrten im Vorort- und Regionalverkehr. Die aufkommensstärksten Stationen und Verknüpfungspunkte (Lichterfelde Ost, Teltow, später Genshagener Heide, Ludwigsfelde, Trebbin, Luckenwalde und Jüterbog) sollen im 15-min-Takt mit Berlin verbunden werden, die übrigen im 30-min-Takt. Die Haltekonzeption kann später entschieden werden.

Der vorhandene geradlinige und breite Bahnkörper bietet gute Voraussetzungen, den in den 1990er Jahren nicht vorgenommenen viergleisigen Ausbau schrittweise nachzuholen und ausreichende Fahrplantrassen sowohl für den Vorort- und Regionalverkehr als auch für den Fernverkehr und Güterverkehr vorzuhalten. Für einen theoretisch denkbaren Ast der Gleichstrom-S-Bahn bis Ludwigsfelde wären die erreichbaren Fahrzeiten länger als mit Regionalzügen auf den Wechselstromgleisen, und diese müsste es zu weiter entfernten Zielen trotzdem geben.

Gebraucht werden mehrere viergleisige Abschnitte zwischen Südkreuz und Jüterbog, auf denen der Fernverkehr den ein- oder zweimal haltenden Regionalverkehr überholen kann, ohne dass dieser planmäßige Wartezeiten abstehen muss. Diese sind nicht Inhalt von i2030. Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung muss deren genaue Lage herausfinden. Sie müssen ausreichend lang sein, um Spielraum für Trassenverschiebungen im Minutenbereich und eine Reserve bei kleinen Verspätungen zu haben. Falls nur die Bahnhöfe und Haltepunkte mit Überholungsleisen und Seitenbahnsteigen nachgerüstet werden, kann die notwendige Schnelligkeit und Flexibilität der Regionalzüge nicht erreicht werden. Mit einem in Erwägung gezogenen dreigleisigen Ausbau kann kein symmetrischer Fahrplan konstruiert werden, so dass er nicht empfohlen wird, zumal außer im Berliner Stadtgebiet keine baulichen Zwänge vorhanden sind.

Vorschläge für die ungefähre Lage der viergleisigen Abschnitte:

- im Bereich Lichterfelde Ost – Teltow. Lichterfelde Ost wäre so umzubauen, dass der Bahnhof viergleisig ist und mindestens zwei Bahnsteiggleise hat.
- im Bereich Genshagener Heide – Ludwigsfelde. Die Gleise sind so anzuordnen, vorhandene zu verschwenken, dass die Schnellfahr Gleise innen und die Nahverkehrsgleise mit Seitenbahnsteigen in Birkengrund und Ludwigsfelde außen liegen und in Genshagener Heide die Seitenbahnsteige später nachgerüstet werden können.
- im Bereich Woltersdorf – Luckenwalde. Auch hier sind die Gleise so anzuordnen, dass die Schnellfahr Gleise innen und die Nahverkehrsgleise mit Seitenbahnsteigen in Woltersdorf und Luckenwalde außen liegen.
- im Bereich Jüterbog vom nördlichen Bahnhofskopf bis einschließlich der Bahnsteige.

Um den Raum Teltow / Jüterbog / Lutherstadt Wittenberg besser mit dem Ballungsraum Leipzig / Halle und Süddeutschland zu verbinden, sollte in Jüterbog etwa im 60-min-Takt eine Fernverkehrslinie halten und der als S-Bahn bezeichnete Regionalverkehr von Leipzig

und Halle im 120-min-Takt bis Jüterbog verlängert werden. Der Fernverkehr ist in den Verbundtarif einzubeziehen.

Um die Behinderungen zwischen dem Personenverkehr der Anhalter Bahn und dem Güterverkehr zum Güterverkehrszentrum (GVZ) Großbeeren zu verringern, ist eine Verbindungskurve von Genshagener Heide Ost zum GVZ und zum Bahnhof Großbeeren an der Anhalter Bahn zu errichten.

Dritte Ausbaustufe

S-Bahn

Das zweite S-Bahn-Gleis Südende – Lankwitz mit der Brücke über den Teltowkanal und dem zweiten Bahnsteiggleis in Lankwitz ist nachzurüsten. Ob i2030 dies in der Maßnahme Nr. 8 „Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz“ mitplant, ist nicht bekannt.

Fern- und Regionalbahn

Die außerhalb der HVZ in Ludwigsfelde endenden Regionalzüge sollen ganztägig bis Jüterbog fahren, so dass zusammen mit dem RE 3 ganztägig 4 Zugpaare pro Stunde bis Jüterbog verkehren. Die Haltekonzeption kann später entschieden werden.

Die Verkehrsverbindung von den Stationen der Anhalter Bahn nach Potsdam soll mit dem Turmbahnhof Genshagener Kreuz, einer Taktverdichtung auf dem südlichen Außenring und dem Neubau einer Verbindungskurve von Pirschheide nach Park Sanssouci weiter verbessert werden. Gleichzeitig eröffnen sich damit weitere Möglichkeiten für Zubringer-Buslinien, Radfahrer und solche Fahrgäste, die eine Eisenbahnstation nur mit dem Auto erreichen können. Im fußläufigen Einzugsgebiet des Genshagener Kreuzes liegen die JVA (etwa 600 m) und das Industriegebiet Ludwigsfelde (500 bis 1500 m); diese wären auch per Fahrrad gut erreichbar.

Baulich lässt sich ein Turmbahnhof Genshagener Kreuz mit vertretbarem Aufwand bahnsseitig und straßenseitig errichten. Aufsetzend auf die Viergleisigkeit, die in der zweiten Ausbaustufe hergestellt wird, werden vier Seitenbahnsteige gebaut, und zwar nördlich des Kreuzungsbauwerks an den äußeren Gleisen der Anhalter Bahn sowie westlich des Kreuzungsbauwerks am Außenringgleis Richtung Schönefeld und am Verbindungsgleis vom GVZ Großbeeren, das östlich des Kreuzungsbauwerks eine Weichenverbindung vom Außenringgleis Richtung Potsdam erhält. Das Empfangsgebäude wäre im nordwestlichen Quadranten an der Straße Kleinbeeren – Ludwigsfelde zu errichten, davor Bushaltestellen, Fahrradstellplätze und Autostellplätze, für die genug Platz vorhanden ist. Parallel zum Außenring sind beidseitig Fußwege zum Bahnsteig Richtung Berlin mit entsprechenden Treppen und Aufzügen anzulegen sowie parallel zum Außenring ein Fußgängertunnel zum Bahnsteig Richtung Schönefeld, der gleichzeitig den Zugang zum Industriegebiet Ludwigsfelde herstellt. Geprüft werden könnte auch, Bahnsteige, Hauptzugang und Bahnhofsvorplatz im südwestlichen Quadranten anzulegen; die Straßenanbindung wäre leichter herzustellen, der Eingriff in den Wald wäre aber größer.