

## i2030 – Mehr Schiene für Berlin & Brandenburg

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
in Kooperation mit den Ländern Berlin & Brandenburg und der DB Netz AG

An das  
Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

18.01.2023

*Mit Kommentar des BSBB-Koordinierungsteams 22.01.2023*

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Anregungen zur Potsdamer Stammbahn, insbesondere bzgl. des Wannsee-Astes. Ihre an die Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verkehr- und Klimaschutz, den Minister für Infrastruktur und Landesplanung, den DB-Konzernbevollmächtigten und die Geschäftsführung des Verkehrsverbundes gerichteten Anregungen wurden mit der Bitte um abgestimmte Beantwortung an den VBB geleitet. Ich bin gebeten worden, Ihnen im Namen der Projektpartner\*innen zu antworten.

### Zum Stufenkonzept:

Ein Vorlaufbetrieb auf den vorhandenen Gleisen hätte finanzielle und bauliche Aufwendungen zur Folge, denen nach Auffassung der Länder ein nur geringer verkehrlicher Nutzen aufgrund der bereits parallel im dichten Takt verkehrenden S-Bahn gegenüberstehen würde. So wäre eine Zugangsstelle, z. B. Berlin-Zehlendorf vorzusehen bzw. zu ertüchtigen und es wären je nach angestrebtem Zielpunkt ggf. weitere Anpassungen erforderlich. Zudem wäre der Vorlaufbetrieb durch anstehende Bauarbeiten (Brückensanierung) an der S-Bahnstrecke und die späteren Bauarbeiten zur Reaktivierung der Stammbahn vsl. mehrfach über längere Zeit unterbrochen. Darüber hinaus wären auch für die Anpassungen Planungsschritte bis ggf. zur Planfeststellung oder -genehmigung durchzuführen, die mit Zeitaufwand verbunden wären. Da der Aufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum Nutzen steht, wird durch die Länder diese Überlegung derzeit nicht weiter verfolgt. *Hinnehmbar.*

Aus heutiger Sicht besteht auch keine Notwendigkeit, den Abschnitt Zehlendorf - Kleinmachnow - Griebnitzsee erst nach dem Abschnitt (Potsdamer Platz -) Abzw. Landwehrkanal - Zehlendorf zu realisieren. Da beide Abschnitte derzeit den gleichen Planungsstand aufweisen, würde das eine nicht notwendige Verzögerung des erstgenannten Abschnittes bedeuten. *Das war auf die erwartete schnellere Realisierbarkeit des Wannsee-Astes ausgerichtet, ist aber nach dessen Streichung gegenstandslos.* Jedoch kann sich aus den Erkenntnissen der weiteren Planung ein Stufenkonzept zur Inbetriebnahme ergeben. Dies schließt auch den südöstlichen Innenring mit ein.

### Zur Wannseebahn:

Wie Sie richtig andeuten, liegt der Vorteil des Wiederaufbaus im Abschnitt Zehlendorf – Griebnitzsee darin, dass die beiden Hauptziele Schaffung einer Alternativverbin-

dung aus Brandenburg über Potsdam nach Berlin und die Erschließung von Kleinmachnow per Schiene mit nur einem Streckenast erfüllt werden können. Der erforderliche und aufgrund der hohen zu erwartenden Kosten herausfordernde Wirtschaftlichkeitsnachweis ist ein sehr wichtiger, aber nicht der einzige Grund für diese Entscheidung.

Für die Potsdamer Stammbahn ist eine leistungsfähige Einbindung in die Strecke nach Magdeburg und die Wetzlarer Bahn erforderlich. Für die Relation Potsdam Hbf – Stammbahn ist im Bahnhof Griebnitzsee eine zweigleisige, niveaufreie Ein-/Ausfädelung vorgesehen. *Gut.* Fahrtbeziehungen in/aus der Relation Potsdam Medienstadt Babelsberg – Stammbahn sollen mit einer eingleisigen, vorzugsweise teilweise niveaufreien, Kurve ermöglicht werden. *Eingleisigkeit zwischen zwei Verzweigungen bedeutet neuen Fahrplanzwang und Verspätungsrisiko.*

Die gewählte Lösung hat wesentliche betriebliche Vorteile gegenüber der Wannseebahn: Eine Führung über Wannsee würde bei der sich aus der neuen Strecke ergebenden Verkehrsmehrung einen zweigleisigen Engpass mit heute niveaugleicher Ein- und Ausbindung in Griebnitzsee Ost / Kohlhasenbrück und dem derzeit ebenfalls niveaugleich ausbindenden Abzweig der Wannseebahn bedeuten. Selbst bei einer kostenintensiven Herstellung einer Niveaufreiheit an den Verzweigungspunkten, bleibt die Zweigleisigkeit als Engpass. *Trifft nur für die Abwägung Wannsee oder Kleinmachnow zu, nicht für den Ausbau beider Äste.* Mit dem Wiederaufbau der Stammbahn über Kleinmachnow stehen demgegenüber zwei unabhängige, zweigleisige Strecken in Richtung Berlin zur Verfügung. Die Schaffung dieser dringend erforderlichen Resilienz des Eisenbahnknotens Berlin ist ein wesentliches Kernziel der Planungen. Darüber hinaus wäre mit der Nutzung des Weges über Wannsee eine höhere Fahrzeit als über den direkten Weg der Stammbahn verbunden.

Ein Verzicht auf die Verbindungskurve Potsdam Medienstadt Babelsberg – Stammbahn würde die betriebliche Flexibilität und Leistungsfähigkeit einschränken. Der Verzicht wäre durch die Notwendigkeit einer Elektrifizierung der Strecke von Wannsee nach Zehlendorf (absolute Mindestanforderung) und einen zweigleisigen Ausbau inklusive Ein- und Ausfädelung (für betriebliche Flexibilität) sehr teuer erkauft. Ein Regionalverkehrshalt am Mexikoplatz ist bei einer Zweigleisigkeit der Fernbahn nur sehr schwer zu realisieren, ein Halt in der Eingleisigkeit wirkt zudem stark kapazitätsreduzierend.

Verkehrlich würde der Nachteil bestehen, dass die Relation aus Richtung Potsdam Medienstadt Babelsberg zum Europarc Dreilinden mit seinen zahlreichen Arbeitsplätzen gar nicht bedient werden kann. *Ja.* Die U3 wird nach Verlängerung zum Mexikoplatz demgegenüber auch ohne Ausbau der Wannseebahn mit der S-Bahn erreichbar sein. Die verkehrliche Wirkung durch einen zusätzlichen Regionalverkehrshalt wird als sehr gering angesehen. *Bedeutsam für Ziele außerhalb des S-Bahn-Bereichs wie Golm.*

Wir hoffen wir konnten die Entscheidung für die gewählte Lösung in betrieblicher, verkehrlicher und wirtschaftlicher Hinsicht nachvollziehbar darlegen. Die Länder Berlin und Brandenburg und die DB haben an der Beantwortung Ihres Schreibens mitgewirkt.

*Leider beschränkt sich die Antwort wieder auf die Entweder-Oder-Betrachtung beider Äste und geht nicht auf unser Anliegen ein, wenigstens Vorsorge für die spätere Nachrüstung des Wannsee-Astes zu treffen. Die aufgeführten Vor- und Nachteile*

*beider Äste bestehen nur dann, wenn als endgültige Lösung nur einer der beiden Äste ausgebaut wird.*

Mit freundlichen Grüßen

i.A. Martin Fuchs, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)

i.A. Thomas Dill, Bereichsleiter Center für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)

---

### **i2030 – Mehr Schiene für Berlin & Brandenburg**

VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH  
in Kooperation mit den Ländern Berlin & Brandenburg und der DB Netz AG

Stralauer Platz 29  
10243 Berlin

Mehr Infos unter:  
[www.i2030.de](http://www.i2030.de)

---

Handelsregister HRB 54603  
Amtsgericht Charlottenburg  
Geschäftsführer: Andreas Kuck, Martin Fuchs  
Aufsichtsratsvorsitz Dr. Meike Niedbal – Staatssekretärin für Mobilität in der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

---

Handelsregister HRB 54603  
Amtsgericht Charlottenburg  
Geschäftsführung: Martin Fuchs, Andreas Kuck  
Aufsichtsratsvorsitzende: Dr. Meike Niedbal - Staatssekretärin in der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher - und Klimaschutz des Landes Berlin