

16.04.2023

An das  
Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Berlin  
Steglitzer Damm 117  
12169 Berlin

**Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben "Ersatzneubau Eisenbahnüberführung (EÜ) Teltower Damm/östl. Komplex Bf Bln-Zehlendorf" im Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin**

*(Geschäftszeichen 511pps/036-2301#002)*

Sehr geehrte Damen und Herren,

das **Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg**<sup>1</sup> erhebt folgende Einwendungen zu o.g. Planfeststellungsverfahren. Das Bündnis wird von den fünf Mitgliedern des Koordinierungsteams, die die Einwendung unterzeichnet haben, vertreten; sie sind jeder einzeln für das Bündnis sprechfähig.

Diese Einwendung richtet sich im Wesentlichen

1. gegen die **Nicht-Berücksichtigung der zweigleisigen Berlin-Potsdamer Stammbahn** und deren Bahnsteig Bln-Zehlendorf
2. gegen die **Nicht-Berücksichtigung** des vom Land Berlin schon vor etlichen Jahren bestellten Zugangs zwischen sogenanntem Postplatz und Machnower Straße, landläufig auch als "**Posttunnel**" bezeichnet, sowie
3. gegen **lückenhafte Planung der Reisenden-Anlagen** beim Ostkopf-Umbau.

\* \* \*

**Zu 1.:**

Der **Wiederaufbau der Berlin-Potsdamer Stammbahn** wurde von den Ländern Berlin und Brandenburg grundsätzlich beschlossen – das Projekt befindet sich im Stadium der **Vorplanung**, wie der DB Netz AG u.a. aufgrund ihrer umfassenden Mitarbeit im (seit 2017 laufenden) Projekt "i2030" genau bekannt ist. Im Juni 2022 wurde im **i2030-Lenkungskreis**, in dem u.a. die Länder Berlin und Brandenburg den Ausbau der Schieneninfrastruktur strategisch planen, der Systementscheid zugunsten einer Regionalbahn für die Trasse der Berlin-Potsdamer Stammbahn getroffen. Am 3.1.2023 wurde durch die beiden Länder der Finanzierungsvertrag zur Vorplanung (Leistungsphase 2) unterschrieben. Für die Vorplanung der Stammbahn wurden dabei alle wichtigen Planungsprämissen abgestimmt, wie z.B. Zweigleisigkeit der Strecke, Elektrifizierung mit 15-kV-Oberleitung, und Beibehaltung der Station Berlin-Zehlendorf mit Reaktivierung des Regionalbahnsteigs mit einer Bahnsteignutzlänge von 220 m, einer Bahnsteighöhe von 76 cm und barrierefreiem Zugang. Diesen Stand der aktuellen Stammbahn-Planung ignoriert die hier vorgelegte Planung Ersatzneubau EÜ Teltower Damm völlig.

Auch im "**Deutschland-Takt**" des vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr in Auftrag gegebenen Gutachtens ist die Stammbahn aufgrund ihrer hohen verkehrlichen Bedeutung und auch aufgrund ihrer Wichtigkeit als zusätzliche Kapazitätssteigerung für den Bahnknoten Berlin enthalten.

---

<sup>1</sup> Zum *Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg* siehe Näheres im aktuellen Bündnis-Flyer, Anlage 1

Grundsätzlich werden von der Bundesregierung und den Bundesländern außerordentliche Anstrengungen unternommen, um aufgrund des Klimanotstands und daraus folgend den 'Pariser Verträgen', dem **Bundesklimagesetz** und der von Bundesregierung und Landesregierungen angestrebten 'Verkehrswende' erhebliche Verkehrsverlagerungen von der Straße zur Schiene zu erzielen. Neben den stark erhöhten Infrastrukturausbaumitteln und Beschleunigungsmaßnahmen ist hier beispielsweise das Deutschlandticket zu nennen, das u.a. kostengünstigen und einfachen Zugang zum Regionalverkehr ermöglicht. Für Verkehrsverlagerungen zur Schiene drängen sich neben Neu- und Ausbaustrecken vor allem auch Wiederaufbauten von in Kriegsfolge stillgelegten wichtigen Bahnstrecken, allen voran die Berlin-Potsdamer Stammbahn, auf.

Vom **Beauftragten der Konzernleitung der Deutschen Bahn AG** für die Länder Berlin und Brandenburg wird seit vielen Jahren der Wiederaufbau der Stammbahn gefordert, aufgrund des Verkehrsbedürfnisses, sowie zur notwendigen und erheblichen Kapazitätssteigerung für das Berliner Bahnnetz. So wird die Stammbahn auch eine Entlastung für den überlasteten Schienenweg "Stadtbahn" darstellen und so entscheidend zur Resilienz im Schienenverkehrsknoten Berlin beitragen.

Im DB-BAUINFO-Portal (<https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/berlin-zehlendorf>) ist dies korrekt angekündigt – Zitat: "Die Bahnsteigbrücken der Fern- und S-Bahn werden als sogenannte Stahlverbundbrücken mit Fertigteilen erstellt und teilweise vor Ort betoniert" – dem widerspricht aber die jetzt vorgelegte Antragsunterlage eklatant.

Seitens der politischen Parteien im Abgeordnetenhaus und in der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf sowie seitens vieler Initiativen und Verbände wird seit Jahrzehnten der Wiederaufbau der Stammbahn, die schnellste und wichtigste Verbindung zwischen dem westlichen Brandenburg, Potsdam und Berlin, die den Reparationen nach dem II. Weltkrieg zum Opfer fiel, gefordert. So ist die Stammbahn im von den Mitgliedsverbänden einstimmig beschlossenen Zielkonzept des **Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)**<sup>2</sup> als eines der wichtigsten Ziele in Berlin und Brandenburg aufgeführt.

Weitere Argumente für den Wiederaufbau der Stammbahn entnehmen Sie bitte dem in Anlage 2 beigefügten Artikel des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg in der verkehrspolitischen Zeitschrift SIGNAL, Heft 4/2021 vom November 2021, insbesondere der Tabelle "Fahrtbeispiele ohne/mit Berlin-Potsdamer Stammbahn" auf Seite 28.

Nunmehr wird aber von der DB Netz AG ein Plan vorgelegt, indem die wiederherzustellende zweigleisige Berlin-Potsdamer Stammbahn fehlt, ebenso wie ein Nachweis, wie die zweigleisige Stammbahn einschließlich ihres Bahnsteigs dort durchpassen soll. Nach kurzem Blick auf die vorgelegten Pläne erkennt man, dass sie mit der jetzigen Planung nicht passt, ja geradezu verbaut wird! Stattdessen soll ein Teil der Bahnsteigkante der Stammbahn-Bahnsteigs zurückgebaut und ein einzelner Güterzug-Brückenüberbau eingebaut werden, so dass hier der Wiederaufbau der zweigleisigen Stammbahn und ihres Bahnsteigs nur mittels immenser Umbauten mit verlorenen Kosten und gravierenden bauzeitlichen Verkehrseinschränkungen erfolgen kann.

Für die Erarbeitung der Gleis- und Bahnsteigbrücken für die Stammbahn über den Teltower Damm war mehr als genug Zeit, allein von der Antragstellung bis zur Veröffentlichung des Planfeststellungsverfahrens sind 1,5 Jahre ins Land gegangen (Antrag der DB-Netz vom 30.9.2021, Bekanntmachung Auslegung durch die Anhörungsbehörde von 3.3.2023).

Die naheliegende, sehr wirtschaftliche und damit sich aufdrängende Lösung wäre es gewesen und wird von uns gefordert, die Stammbahn und ihren Bahnsteig mit den heute noch vorhandenen Abmessungen wieder aufzubauen – **die bisherige Gleislage und der Bahnsteig sind sogar noch planfestgestellt**; lediglich für die Oberleitung ist ein Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Hierbei werden zwar auf einigen Dezimetern die neuerdings gültigen Regelabstände nicht eingehalten, dies wird jedoch durch den **Bestandsschutz** gedeckt. Zur Erzielung der notwendigen Sicherheit für Personen im Gleisbereich gibt es verschiedene Möglichkeiten, die bundesweit immer wieder zur Anwendung kommen. Jedenfalls ist es – auch aus räumlichen und wirtschaftlichen Gründen – nicht

---

<sup>2</sup> Vgl. [https://buednis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2021/03/210228\\_Zielkonzept-BSBB\\_Langf-m-Anh-1-bis-5.pdf](https://buednis-schiene-bb.de/wp-content/uploads/2021/03/210228_Zielkonzept-BSBB_Langf-m-Anh-1-bis-5.pdf)

zumutbar, von der Bestandslösung abzurücken, wenn diese wieder aufbaubar ist. V.a. die beengten Verhältnisse am Bf Bln-Zehlendorf bedingen, das Ferngleis nach Potsdam so dicht wie möglich an das Gleichstrom-Gleis Richtung Innenstadt heranzurücken, wie es die Bestandslage aufweist. Entsprechend müssen die Überbauten ausgelegt sein. Wir fordern zu prüfen, diese beiden "inneren" Gleise (S-Bahn-Gleis Richtung Innenstadt und Fernbahngleis Richtung Potsdam) mit ca. 4,50 m (wie vorhanden) Gleisabstand **auf einen Überbau** zu legen.

Insgesamt ist es notwendig, die Pläne zu überarbeiten, den Nachweis der Wiederaufbaumöglichkeit der Stammbahn zu liefern, die Widerlager in den künftig notwendigen Abmessungen, ein Gleisüberbau und die Bahnsteigbrücke der Stammbahn jetzt mitzuerrichten, und für das künftige zweite Stammbahngleis und die Stammbahn-Bahnsteigbrücke alle notwendigen Vorsorgemaßnahmen zu treffen.

Da die **Vorentwurfsplanung der Stammbahn** inzwischen veranlasst ist, sollte der Bereich des Bf Bln-Zehlendorf vorgezogen bearbeitet werden, so könnten bereits 2024 alle notwendigen Parameter der Stammbahn in diesem Bereich vorliegen und beim jetzigen Planfeststellungsverfahren einfließen.

Keinesfalls dürfen beim jetzigen Vorhaben Einbauten (z.B. Signale und Kabelkanäle) erfolgen, die den späteren Stammbahn-Wiederaufbau erschweren.

Für die Streckenhöchstgeschwindigkeiten befürworten wir  $v_{max} = 160$  km/h für die Stammbahn (Fern- und Regionalbahn), sowie  $v_{max} = 120$  km/h für den Abzweig Wannseebahn (für Güter- und Regionalverkehr).

Auf Seite 35 des Erläuterungsberichts steht: "Für den optionalen südlich verschobenen Fernbahnüberbau, der im Zusammenhang mit der zu errichtenden zweigleisigen Potsdamer Stammbahn erforderlich ist, ist eine lichte Höhe von mindestens 4,50 m vorgesehen." Wir monieren, dass dies nicht in den Plänen in Lage und Höhe nachgewiesen wird.

\* \* \*

Unser **zweiter Punkt** betrifft die Nicht-Berücksichtigung des sogenannten **Posttunnels**, ein vom Land Berlin bestellter hoch attraktiver Zugang zum S-Bahnsteig sowie später zum Regionalbahnsteig, der sowohl die nördlichen als auch die südlichen Wohngebiete Zehlendorfs hervorragend an den Bahnhof Bln-Zehlendorf anschließt und nebenbei auch als Ortsverbindung dient. Es ist nicht zu verstehen, warum diese Bestellung immer noch nicht umgesetzt wird. Dieses Vorhaben muss unbedingt während der Baumaßnahme Teltower Damm und den zeitweise eingleisigen Betriebszuständen miterrichtet werden. Hilfsweise fordern wir, Vorleistungen, z.B. Hilfsbrücken, die den späteren Bau erheblich vereinfachen und kostengünstiger gestalten, mitzurealisieren.

\* \* \*

### **Zu 3.: Der Ostkopf-Umbau muss attraktive Zugangs- und Umsteigeanlagen berücksichtigen**

Zum hier beantragten umfassenden Umbau des östlichen Komplexes des Bahnhofs Bln-Zehlendorf und der EÜ Teltower Damm wenden wir zudem ein: Der Bahnhofs-Ostkopf wird komplett abgerissen – also alle EÜs (2 Fernbahn-, 2 S-Bahn-, 2 Bahnsteigsüberbauten, jeweils über Teltower Damm, über die Räume Bf Zd I und III, den Radtunnel und den Personentunnel (PT), die östlichen ca. 42 m des S-Bahnsteigs, ca. 35 m Bahnsteigdach, die Verkaufsflächen im Bereich der Personenunterführung entfallen – und (verändert) neu gebaut. Dies bietet die einmalige Chance, "im Windschatten" dieses Abrisses/Neubaus die Zugangs- und Umsteigeanlagen für die Fahrgäste zu optimieren. Zur maximierten Nutzung des Umweltverbundes, ein erklärtes Ziel der Landesregierungen Berlins und Brandenburgs im Hinblick auf die Verkehrswende zur Abwendung des Klimanotstands, sind an allen SPNV-Stationen für Zu-Fuß-Gehende, Radfahrende und mit Bussen ankommende Bahnkunden optimale Bedingungen zu schaffen.

So sind für sämtliche den Bahnhof Bln-Zehlendorf tangierende Buslinien die Bus-Haltestellen zum optimalen Umsteigen möglichst nah an die Stationszugänge zu legen. Dazu sind die Fahrspuren des Teltower Damms, die ohnehin für die künftig nötige Durchfahrthöhe abgesenkt werden, leicht zu drehen, um das Blockhaus umfahren zu können und die Anfahrt der Haltestellen zu verbessern.

Eine auch künftig genügende Anzahl überdachter Fahrradabstellplätze ist vorzusehen, hier, zur guten Anbindung auch weiter entfernter Quellen/Ziele, sind zusätzlich abschließbare E-Bike-Boxen erforderlich.

Die Sachstände zu diversen korrespondierenden Projekten, u. a. das Fahrradparkhaus und Fahrradrouten, sind für eine gute integrierte Planung aufzuführen und zu berücksichtigen.

Im Einzugsbereich des Bahnhofs ist zudem für optimale Fahrgastlenkung und -information eine hinreichende Anzahl von Fernhinweisen zu errichten.

\* \* \*

#### **4. Sonstiges**

Wir fordern, während der bauzeitlichen Sperrungen des Teltower Damms besonders sorgfältig auf gute Führungen des Fuß- und Radverkehrs zu achten. Für den dort starken Omnibus-Verkehr ist auf guten Verkehrsfluss zu achten, notfalls mit Busspur-Abschnitten und LSA-Vorrangschaltungen auf den Umleitungsstrecken.

Laut Unterlage soll das (aus unserer Sicht sehr sinnvolle) S-Bahn-Weichentrapez Mexikoplatz erst in Baustufe 2 in Betrieb gehen, wenn wieder an den S-Bahnsteig angeschwenkt wird, und nicht bereits zur Bedienung des Behelfsbahnsteigs (Stufe 1). Stattdessen fordern wir, das Trapez als Baustufe 0 in Betrieb zu nehmen (also vor Beginn etwaiger Anschwenkungen an den Behelfsbahnsteig bzw. vor Arbeiten für den Post-Tunnel). Außerdem ist das Trapez wegen betrieblicher und verkehrlicher Vorteile nicht als Bauzustand sondern endgültig einzubauen.

\* \* \*

#### **5. Schlusswort**

Die Planfeststellungsunterlagen wurden offensichtlich nur verengt auf den Brückenumbau erstellt, weder der "Blick über den Tellerrand" noch ein Bemühen an diesem, einem der wichtigsten ÖPNV-/SPNV-Knoten Berlins für die Fahrgäste attraktive und werbende Verhältnisse zu schaffen, ist nicht zu erkennen. Neben Abwägungen aller sinnvollen Varianten, die bei einem derartig exponierten Knotenbahnhof geboten sind, fehlt komplett der Blick auf planerische Perspektiven (zumal diese absehbar bzw. sogar veranlasst sind) – wie so oft auf Kosten der Folgeprozesse. Der seit Generationen bewährte Planergrundsatz, die Zukunft nicht zu verbauen, wird bei der DB Netz AG leider viel zu selten beherzigt. Ein positives Beispiel für vorsorgliche Korrektur einer zu kurzichtigen Planung bietet immerhin die Neuauslegung EÜ Pölnitzweg im Bezirk Pankow von Berlin: Die Planfeststellungsunterlage an der Stettiner Bahn wird nochmals geändert, damit Vorsorge für den Wiederaufbau des zweiten Gleises der S-Bahn-Strecke S 2 (Bornholmer Straße – Bernau) getroffen ist.

Wir bedauern, dass entgegen den Absichtserklärungen für den forcierteren Bahn-Ausbau in der Region Berlin-Brandenburg und für den Wiederaufbau der Stammbahn in Zehlendorf nur eine Lösung verwirklicht werden soll, die den Anforderungen der Metropolregion in keinsten Weise gerecht wird. Im Gegenteil – die hier vorgelegte Baumaßnahme erschwert in nicht hinzunehmender Weise den Wiederaufbau der Stammbahn, ganz zu schweigen von enormen Verteuerungen. Wir fordern daher eine entsprechende Umplanung, auch wenn sie auf Kosten von Zeitverzug geht.

Die Variantenabwägung und Entscheidung für den Umbau des Bahnhofs Bln-Zehlendorf und der EÜ Teltower Damm lief bis zur Auslegung der Pläne im aktuellen Verfahren leider vollkommen intransparent ab; Abgeordnetenhaus, Bezirk, Verbände und Öffentlichkeit wurden bisher nicht beteiligt.

Mit freundlichen Grüßen

*Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg  
Koordinationsteam*

# Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

## Wer sind wir?

- ein **starkes Netzwerk** aus Verbänden, Bürgerinitiativen, Wirtschaft, Kommunen, Politik und Wissenschaft beider Bundesländer
- gegründet im **November 2019**
- derzeit über **25 Mitgliedsorganisationen**

## Was wollen wir?

- den **schnellen und deutlichen Ausbau** des Schienenverkehrs als größtes und effektivstes Klimaschutzprojekt in Berlin und Brandenburg
- die **Verdopplung** der Fahrgastzahlen und des Schienenanteils am Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr (Modal Split) zur Erreichung der selbst gesteckten Ziele der Landes- und Bundespolitik

## Wie können diese Ziele erreicht werden?

- **Umsetzung** des Zielkonzeptes des Bündnisses als Masterplan für Ausbau und Betrieb des Schienennetzes in der Region
- Nutzung von **Bundes- und EU-Mitteln** zum Infrastrukturausbau, Erhöhung der **Regionalisierungsmittel** des Bundes für die Länder zur Verkehrsbestellung, Prioritätensetzung für die Verkehrswende in den **Länderhaushalten**
- **Dialog** mit allen relevanten Akteuren aus Politik, Verkehrsunternehmen und Verbänden

## Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft



## Das Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035

### Dichte Takte bei S- und Regionalverkehr

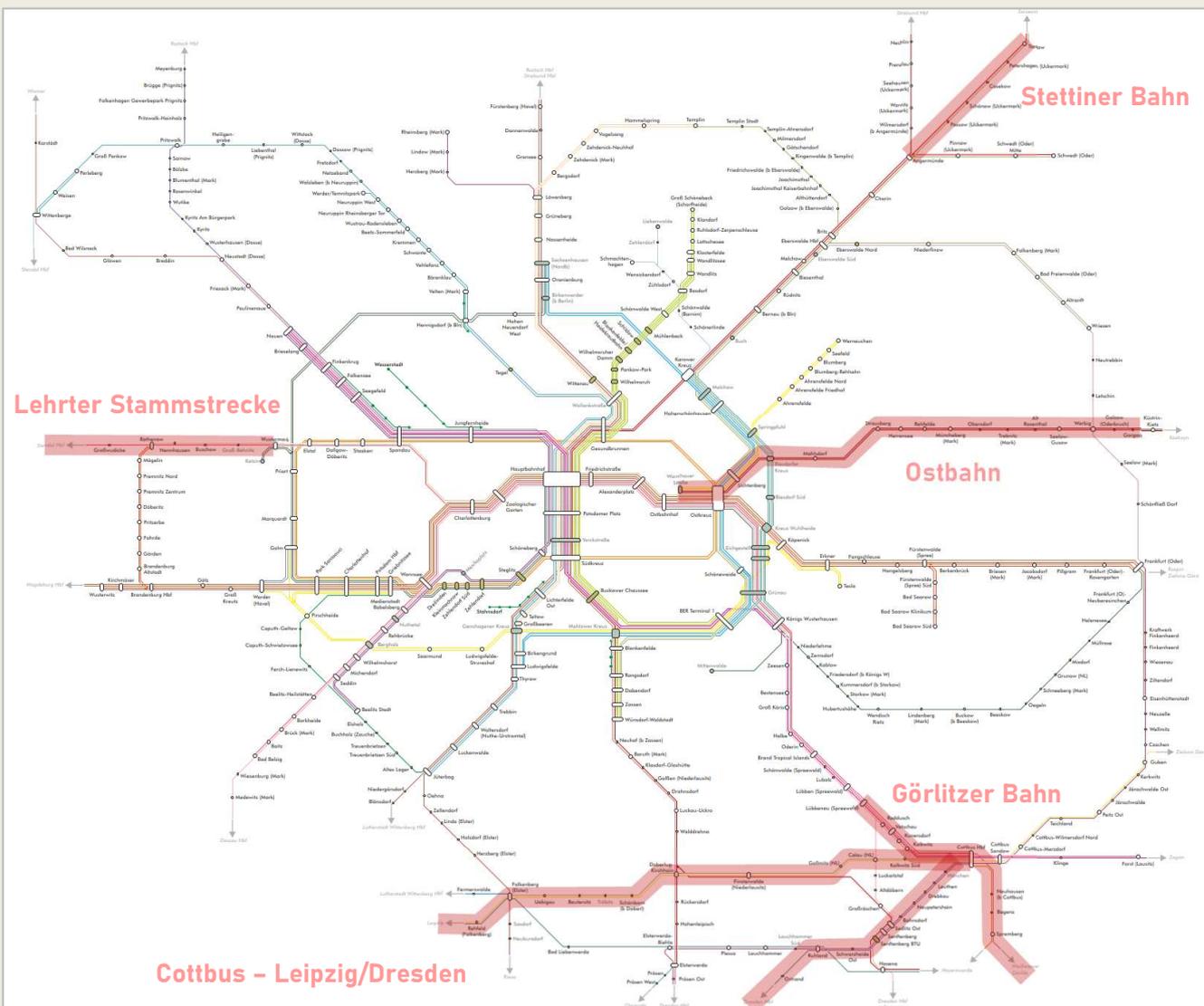
- mindestens 5-Minuten-Takt für die S-Bahn in Berlin und 10-Minuten-Takt nach Brandenburg
- 15-Minuten-Takt auf den pendlerstarken Korridoren bis zu den Orten im Städtekrans durch RegionalExpress (RE) und die neue Regio-S-Bahn (RSB)
- 30-Minuten-Takt aller übrigen Direktverbindungen nach Berlin/Potsdam
- 60-Minuten-Takt als täglicher Grundtakt im ganzen Land Brandenburg und in die Nachbarregionen

Ausreichend **Sitz- und Radstellplätze** sowie ein **stabiler Fahrplanbetrieb** auf allen Linien

**Erhöhung der jährlichen bestellten Schienenverkehrsleistungen** von heute 72 Mio. auf etwa 100 Mio. Zug-Kilometer in beiden Bundesländern

**Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur** an Trassen und Bahnhöfen, ein großer Teil davon besteht im Wiederaufbau früherer Schienenstrecken und ist im i2030-Programm enthalten; Reaktivierung von Strecken und Neubau von Bahnstationen; Elektrifizierung von Teilstrecken und Wendegleisen; Berücksichtigung eines leistungsfähigen Güterverkehrs im Infrastrukturkonzept

**Schrittweise Umsetzung** in Zeiträumen bis 2025, 2030 und 2035/36



Im **Zielnetz ab 2035/36** ist das erweiterte Liniennetz in Betrieb, Grundlage sind die dann neu ausgeschrieben Verkehrsverträge. Notwendige Infrastrukturprojekte sind dabei neben den Vorhaben im Berliner Raum auch die Verbindungen Brandenburgs in die Nachbarregionen, vor allem der Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn, der Lehrter Stammstrecke sowie der Abschnitte Angermünde-Stettin, Lübbenau-Cottbus-Görlitz, aber auch die deutliche Beschleunigung der Verbindungen von Cottbus nach Leipzig und Dresden.



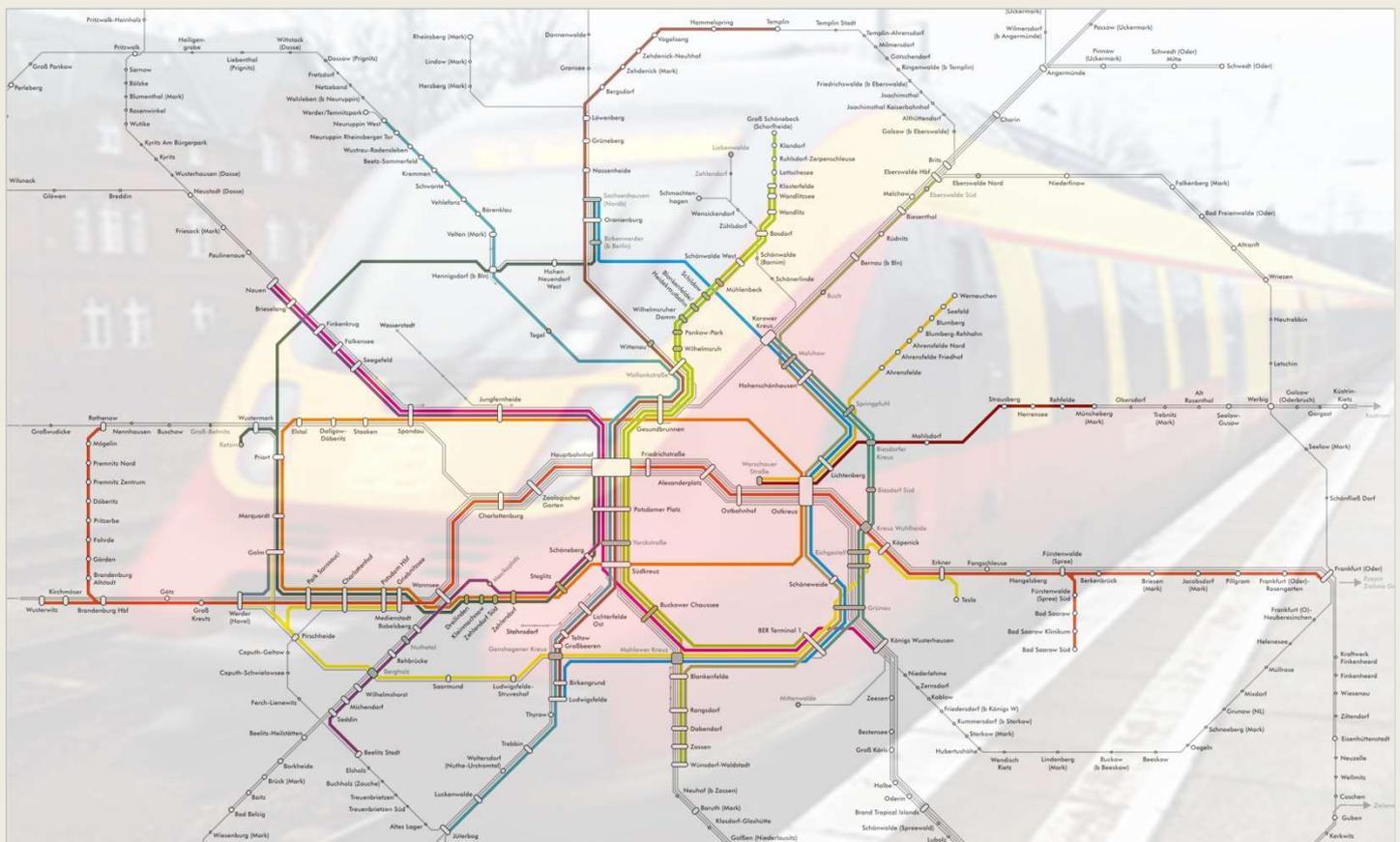
## „Kommt der Zug, kommt der Zuzug“: Mit der Regio-S-Bahn im 15/30-Minuten-Takt zwischen Stadt und Umland

Die Regio-S-Bahn ist die ideale Ergänzung eines schnellen RE-Netzes mit langen Linienläufen und des Berliner S-Bahn-Netzes mit Erschließung des direkten Umlandes. Die pendlerstarken Kommunen und die Städte der sogenannten „zweiten Reihe“ erhalten damit ein S-Bahn-ähnliches System mit dichten Takten und Halten nur an den Umsteigepunkten im Berliner Stadtgebiet; damit kann der Entwicklungsdruck für Wohn- und Gewerbeansiedlungen weit in das Land Brandenburg getragen werden.

Auch innerhalb Berlins entstehen schnelle Direktverbindungen. Das Netz kann stufenweise in Betrieb gehen, wenn die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sind sowie die Laufzeiten der Verkehrsverträge aufeinander abgestimmt sind.

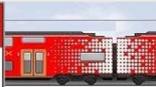
Die Regio-S-Bahn erfüllt damit folgende Merkmale:

- keine eigenständigen Gleise, Mitnutzung der vorhandenen bzw. wiederaufzubauenden Infrastruktur
- exakte 30-Minuten-Takte, durch Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich 15-Minuten-Takte
- RE-Netz wird ergänzt und von Vorortverkehr entlastet
- Halt an wichtigen Stationen im Berliner Stadtgebiet
- S-Bahn-Qualität bis zu 70 km in das Umland



Für das **Zielnetz der Regio-S-Bahn** ist die Umsetzung der im i2030-Programm der Länder vereinbarten Projekte erforderlich. Dazu gehören der Wiederaufbau der Stammbahn (inklusive der Einbindung der Züge aus Beelitz/Michendorf über die Wannesebahn) und der Stammstrecke der Heidekrautbahn sowie der mehrgleisige Ausbau der Hamburger Bahn mit Entflechtung des Knotens Spandau. Hinzu kommen der beim Bahngipfel 2022 thematisierte vollständige Wiederaufbau der Nordbahn sowie der Ausbau des östlichen und südlichen Berliner Außenrings (Teil davon ist die „Nahverkehrstangente Ost“, für die schnellstmöglich ein Systementscheid analog der Potsdamer Stammbahn zugunsten des Regionalverkehrs getroffen werden muss, um die Umlandgemeinden sowie den BER anbinden zu können). Nicht zu den Akten gelegt werden darf die Regio-Einbindung des Prignitz-Express über die Kremmener Bahn, da nur so der Brandenburger Nordwesten direkt an die Berliner Innenstadt angebunden werden kann.

Eine erste Betriebsstufe kann kurzfristig auf der Achse Nauen – Berlin Hbf (bisherige RB 10/14) gestartet werden. Nach Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn und des südlichen Berliner Innenrings besteht zudem die Möglichkeit, eine schnelle Ringlinie zwischen Potsdam, Südkreuz, Ostkreuz, Gesundbrunnen, Spandau und dem Universitätsstandort Golm zu etablieren.



## Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – wie arbeiten wir?

- Detailarbeit in den vier Arbeitsgruppen Zielkonzept, Dialog, Lausitz, Güterverkehr
- Fachveranstaltungen mit interessanten Referenten
- Jährliches Plenum mit allen Mitgliederorganisationen
- **Koordinierungsteam** aus fünf Fachexperten  
(Hans Leister, Andreas Schaack, Christoph Steinig, Axel Schwipps, Stephan Wilhelm)

### Gemeinsames Ziel: Schienenverkehr in der Region voranbringen

- Argumente für Politik, Bürger und Wirtschaft
- Politik, Verwaltungen und Bahnen bei Infrastrukturausbau (i2030) und Umsetzung Zielkonzept begleiten und unterstützen

### Plattform für den Informationsaustausch

- Konzepte und Standpunkte austauschen
- Transparenz bei Prozessen schaffen
- Akteure informieren über aktuelle Planungen

### Vernetzung der Akteure

- Kurze Wege für Informationen
- Verständnis für Abläufe und Zwänge zwischen den Beteiligten entwickeln
- Abbau von Hürden ermöglichen
- Bundespolitik (Finanzierung!) einbinden

### Frühzeitige Projektbeteiligungen unterstützen

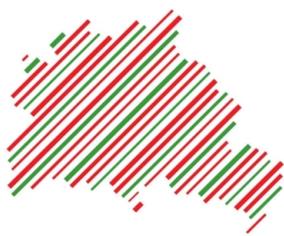
- Träger öffentlicher Belange und Verbände frühzeitig informell einbinden
- Genehmigungsverfahren beschleunigen

## Kontakt:

### Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

eMail: [post@buendnis-schiene-bb.de](mailto:post@buendnis-schiene-bb.de)

Internet: [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de)



### Zukunftshauptstadt Berlin.

Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.

Für die Koalition ist eine starke Schieneninfrastruktur das Rückgrat der Mobilität. Die Koalition bekennt sich zur **Umsetzung des Nahverkehrsplans** soweit vertraglich fixiert. Sie prüft eine Weiterentwicklung der Angebote und deren Verankerung in den Verkehrsverträgen.

Die Koalition wird den Berliner Anteil am **Gemeinschaftsprojekt i2030** finanzieren, verstetigen und die Umsetzung beschleunigen. Die Koalition strebt an, Trassen- und Systemscheidungen in Abstimmung mit Brandenburg im Jahr 2022 zu treffen und unterstützt die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur.



#BrandenburgBewegen  
Landesnahverkehrsplan  
2023-2027

### Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Neben den formellen Planungen der öffentlichen Hand bringen sich auch verschiedene Initiativen in die Weiterentwicklung des SPNV ein. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg bündelt viele Vorschläge aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Forderungen werden zudem politisch durch einige Landesverbände und einzelne Abgeordnete weiterer Parteien unterstützt.

Gefordert wird ein schrittweiser Ausbau des SPNV bis 2035, aus dem dichte Takte bei S-Bahn und im Regionalverkehr hervorgehen ... Diese Ziele stimmen im Wesentlichen mit den Zielen des vorliegenden Landesnahverkehrsplanes überein. Jedoch sind im Einzelfall Forderungen aus betrieblichen, finanziellen oder vergaberechtlichen Gründen nicht unmittelbar umsetzbar.

## Hängepartie endlich beenden!

### Noch immer keine Entscheidung zum Wiederaufbau der Berlin-Potsdamer Stammbahn

In den Koalitionsvereinbarungen für das Land Berlin 2011 und 2016 war sie enthalten. Die Parteien im Berliner Abgeordnetenhaus wollen sie. Die Deutsche Bahn AG, der VBB, Landtag und Landesregierung Brandenburg sowie die Gutachter zum Deutschlandtakt der Bundesregierung wollen sie. Aber die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat Vorbehalte – was ist da los?



Vor der Wahl zum Berliner Abgeordnetenhaus am 26. September 2021 plakatierte auf dem Stammbahn-Bahnsteig des Bf Berlin-Zehlendorf die BI Stammbahn ihre Forderungen. Die BI engagiert sich seit über 20 Jahren für den Wiederaufbau der ersten preußischen Eisenbahn ([www.stammbahn.de](http://www.stammbahn.de)).

Foto: BSBB

Die 2016 bis 2021 amtierende Senatorin für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Regine Günther, tat sich anfangs schwer mit SPNV-Projekten – trotz entsprechender Aufforderungen im Wahlprogramm von Bündnis 90/Die Grünen und in der Koalitionsvereinbarung.

Das Angebot der DB AG, die Verlängerung der RB 33 von Wannsee über das Gütergleis der Wannseebahn nach Steglitz innerhalb von zwei Jahren und mit einem finanziellen Einsatz von nur 3 Mio. Euro in Betrieb zu nehmen – was einen ersten Schritt zur gesamten Wiederinbetriebnahme der Stammbahn dargestellt hätte –, wurde von ihr abschlägig beschieden. [1] Obendrein gab es senatsseitig sogar entgegenstehende Planungen für einen Fahrradschnellweg auf der ehemaligen Stammbahntrasse zwischen Zehlendorf

und Gleisdreieck. Dies wurde allerdings später von der DB Netz AG unterbunden.

Erst als die Brandenburger Infrastrukturministerin Kathrin Schneider das Projekt »i2030« vorschlug, wurde im Oktober 2017 von Brandenburg, Berlin und der DB AG beschlossen, verschiedene Korridore bahnplanerisch anzugehen, darunter im Südwesten auch die Berlin-Potsdamer Stammbahn.

Mit fortschreitender Dauer der i2030-Projekte geriet der Gesamtprozess jedoch ins Stocken. Bei vielen Projekten dauern Grundlagenermittlungen und Variantenbetrachtungen an, obwohl die Notwendigkeit, Pendlerströme gemäß Klimaschutzziele massiv auf die Schiene zu verlagern, unstrittig ist und in den „Sonntagsreden“ der Politiker auch regelmäßig betont wird.



Ein im Bahnhof Berlin-Wannsee einsetzender ODEG-GTW 2/6-Triebwagen der Linie RB 33 (Wannsee—Michendorf—Beelitz Stadt—Jüterbog)

Foto/Montage Zielschild: BSBB

#### Rückblick

Die Wiederherstellung der Berlin-Potsdamer Stammbahn [2] war nach dem Fall der Mauer im Berliner Eisenbahnkonzept enthalten. Als aufgrund finanzieller Kürzungen 1992 das verkleinerte „Pilzkonzept“ beschlossen wurde, rutschte sie in die zweite Stufe.

Bei der Planung des Nord-Süd-Fern- und Regionalbahntunnels teilte der Berliner Senat der DB AG aber mit, dass er beabsichtigt, auf der Stammbahn nach deren Realisierung Regionalverkehrsleistungen zu bestellen. Daraufhin wurde beim Bau des Nord-Süd-Tunnels auf dem Gelände des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs, dem Gleisdreiecksgelände, das Verzweigungsbauwerk zur Einbindung der Stammbahn gleich mitgebaut. Beim nachträglichen Bau des niveaufrei herzustellenden Anschlusses wären sehr hohe Kosten und betriebliche Schwierigkeiten entstanden. Bahnhintern lautet die Bezeichnung für die Verzweigung „Abzw Landwehrkanal“.

Da die Stammbahn bis heute nicht wiederhergestellt ist, hat der Bund die Kosten dieses Abzweiges (ca. 25 Mio. Euro) vor einigen Jahren von der DB AG zurückgefordert.

Als Folge der anhaltenden Inaktivität von Senat Berlin und Landesregierung Brandenburg entstand 1999 die Bürgerinitiative Stammbahn. Deren Ziel ist die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahn zwischen Berlin Hbf und Potsdam Hbf und weiter nach Brandenburg an der Havel – als Beitrag zur Verbesserung des Stadt-Umland-Verkehrs – und mit Haltepunkten in Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf, Kleinmachnow, Dreilinden und Griebnitzsee.

Erst 2008 beschloss das Infrastrukturministerium Brandenburg eine Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) zur Stammbahn zu erstellen. Sie ergab einen Wert von nur 0,7. Wirtschaftlich und damit förderwürdig ist ein Projekt erst mit einem Wert von über 1.

Das **Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)** ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von Fachleuten sowie zahlreichen Institutionen, Verbänden und unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt. Weitere Informationen: [www.buendnis-schiene-bb.de](http://www.buendnis-schiene-bb.de).

Die seinerzeitige NKU wurde unter sehr restriktiven Annahmen durchgeführt. Insbesondere das zu erwartende Bevölkerungswachstum in Potsdam, im Landkreis Potsdam-Mittelmark und in den südwestlichen Bezirken Berlins mit entsprechend gestiegenen Pendlerströmen war in die NKU nicht eingegangen.

Auch der vom Gutachter vorgeschlagenen Einkürzung der parallel verkehrenden Omnibuslinie M 48 in der NKU-Berechnung wurde nicht zugestimmt (siehe auch SIGNAL 2/2008 und 1/2009).

Hintergrund der restriktiven Haltung war, dass Berlin sich 2008 in finanzieller Notlage befand, und man daher meinte, die Bestellung weiterer Regionalverkehre nicht finanzieren zu können.

Um GVFG-Bundemittel für den Wiederaufbau zu erhalten, ist nun eine neue NKU erforderlich. Diese könnte durchaus zu einem Wert über 1 kommen, denn das Verfahren soll laut Ankündigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hinsichtlich der volkswirtschaftlichen Bewertung novelliert werden. Der Start der NKU steht aber trotz des Drängens aus dem politischen Raum, von Initiativen und Anwohnern noch aus.

Die Verspätung beim Wiederaufbau der Stammbahn kommt übrigens teuer zu stehen: Waren 2008 noch Kosten von rund 200 Mio. Euro ermittelt worden, betragen sie nun ausweislich einer Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage im Brandenburger Landtag über 600 Mio. Euro zzgl. Planungskosten!

### Aktueller Stand

Auf Forderung Berlins hin wird im Rahmen von i2030 derzeit eine Variantenbetrachtung zwischen S-Bahn und Regionalverkehr im Abschnitt Zehlendorf—Griebnitzsee durchgeführt. In einem verkehrspolitischen Gespräch im Abgeordnetenhaus im September 2021 führte die Berliner Verkehrs-senatorin Regine Günther aus, dass das Ziel der Regionalbahn-Variante wie auch der S-Bahn-Variante die Erschließung von Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf (TKS) sei.

Dieser Regionalbahn-Ansatz greift aber zu kurz, denn genauso wichtig wie TKS sind die Pendlerverkehre von/nach Potsdam Charlottenhof, Park Sanssouci und Goltm, die aber nur vom Regionalverkehr angeboten werden können.

Ferner wurde ausgeführt, dass die Regionalverkehrslösung insbesondere die verkehrlichen Ziele des Landes Brandenburg und die betrieblichen Interessen der DB Netz unterstütze. Hier ist unstrittig die Meinung einer Nicht-Zuständigkeit Berlins herauszuhören, was aber nicht stimmt, denn Pendlerströme verlaufen in beiden Richtungen. Zudem soll ja der Kfz-Verkehr in Berlin durch verlagerte Pendlerfahrten reduziert werden.

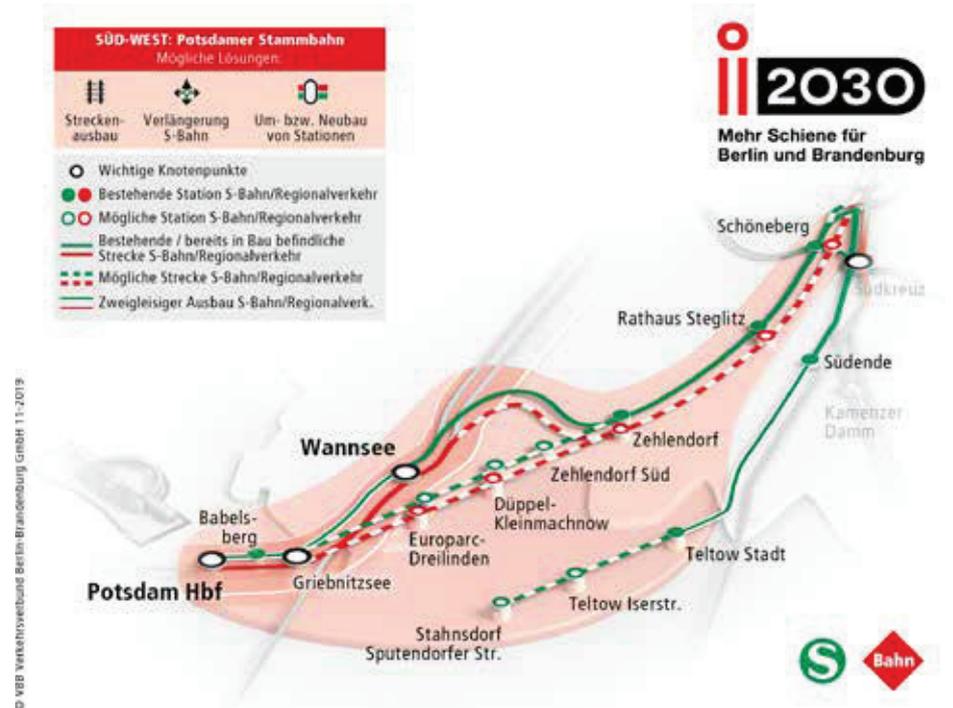
Auch wird eine Überlastung des Nord-Süd-Tunnels befürchtet, die nur eine ein-



Ein S-Bahn-Viertelzug von Düppel nach Zehlendorf am Posten 18 der Stammbahn, dem Bedienplatz für die Schranke an der Clauerstraße. Foto (21.5.1962): Erhard Hübner-Kosney



Stammbahngleis außer Betrieb nahe Clauerstraße. Auf dem ehemaligen zweiten Streckengleis befindet sich zurzeit ein Fußweg. Foto (Okt. 2021): BSBB



Übersichtsplan des Projekts „i2030“ zum Südwestkorridor (www.i2030.de/suedwest)

Grafik: VBB

## Das BSBB-Konzept für den Südwestkorridor

### • Erste Ausbaustufe (kurzfristig umsetzbar)

#### •• S-Bahn

••• S 1 erhält zweite HVZ-Verstärkerlinie Gesundbrunnen—Zehlendorf. Damit ergibt sich zwischen Potsdamer Platz und Zehlendorf (wo bereits eine HVZ-Verstärkerlinie verkehrt) ein 5-min-Takt.

#### •• Regional- und Vorortverkehr

••• Verlängerung der Regionalbahn-Linie Beelitz Stadt—Wannsee nach Zehlendorf im 60-min-Takt mit Dieseltriebwagen – andere stehen kurzfristig nicht zur Verfügung. Falls sich in Steglitz ein zeitweiliger Behelfsbahnsteig errichten lässt, verkehrt die RB 33 bis Rathaus Steglitz.

••• Damit muss der Bahnhof Wannsee 7 Zugpaare pro Stunde (4 x RE1/21/22, 2 x RE7, 1 x RB33) aufnehmen; mit gewissen Fahrplanrestriktionen verkraftet er das ohne Umbau.

### • Zweite Ausbaustufe (Zeithorizont 2030)

#### •• S-Bahn

••• Verlängerung der S 1 im 10-min-Takt bis Potsdam Hbf, so dass zusammen mit der S 7 zwischen Wannsee und Potsdam Hbf ein 5-min-Takt besteht, zunächst in der HVZ, später ganztags. Dafür ist durchgehend das 2. Gleis Wannsee—Potsdam Hbf wiederaufzubauen.

#### •• Regional- und Vorortverkehr

••• Das BSBB plant den 30-min-Takt Berlin Hbf tief—Potsdamer Platz—Zehlendorf—Wannsee—Michendorf—Beelitz Stadt mit Halten auch in Schöneberg und Steglitz als Regio-S-Bahn-Linie mit Wechselstrom unter Oberleitung. Die Regio-S-Bahn verbindet die Vorteile des Regional- und des S-Bahn-Verkehrs miteinander und reicht bis ins weitere Umland. Dichter, merkbarer Takt, moderne klimatisierte Fahrzeuge, zuverlässiger Betrieb und Halte im Stadtgebiet nur an ausgewählten Umsteigestationen sind ihre Merkmale. Damit ergeben sich auch sehr schnelle Bahnverbindungen innerhalb des Berliner Stadtgebiets und im Falle der Stammbahn eine erstmalige Direktverbindung zwischen Zehlendorf und dem Berliner Hauptbahnhof.

••• Auch im Hinblick auf weitere Linien in der dritten Ausbaustufe sind der durchgängige zweigleisige Wiederaufbau von Potsdamer Platz (niveaufreie Ausfädelung im Nord-Süd-Tunnel ist, wie erwähnt, bereits vorhanden) bis Zehlendorf und die Zweigleisigkeit vom Bahnhof Zehlendorf bis zur Potsdamer Chaussee sowie die durchgängige Elektrifizierung mit Oberleitung Potsdamer Platz—Wannsee erforderlich.

••• Regionalbahnsteige (je zwei Bahnsteigkanten) sind in Schöneberg und Steglitz zu errichten, in Mexikoplatz ist der Platz für eine Bahnsteigkante freizuhalten und im Fall der Verlängerung der U3 zu errichten.

••• Eine eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung muss ergeben, ob die Ein- und Ausfädelungen Wannseebahn/Wetzlarer Bahn am Nordkopf Wannsee und Wetzlarer Bahn/Magdeburger Bahn in Kohlhasenbrück niveaufrei ausgebaut werden müssen und ob der Bahnhof Wannsee zweckmäßigerweise drei oder vier Regionalbahnsteiggleise erhält. Mögliche Erweiterungsflächen gibt es im Bereich des früheren Autozugterminals.

### • Dritte Ausbaustufe (Zeithorizont 2035)

•• Die dritte Ausbaustufe muss sich ohne Zeitverzug an die zweite Ausbaustufe anschließen. Beide müssen heute beginnend gleichzeitig geplant werden. Denn die Ziele „Verbesserte Anbindung des Gebiets Kleinmachnow/Stahnsdorf (einschließlich Europarc Dreilinden)“ und „15-min-Takt von Golm/Potsdam über die Potsdamer Stammbahn nach Berlin“ werden erst mit der dritten Ausbaustufe erreicht. Schon in der zweiten Baustufe sind Vorleistungen für die Ein- und Ausfädelungen in Zehlendorf und Griebnitzsee und für das Kreuzungsbauwerk Kohlhasenbrück erforderlich.

•• Angestrebt wird der 15-min-Takt mit einer Regio-S-Bahn Berlin Hbf tief—Zehlendorf—Griebnitzsee—Potsdam—Golm und weiter mit neuen Halten in Zehlendorf Süd (bisher im Projekt i2030 nicht vorgesehen), Düppel-Kleinmachnow und Europarc Dreilinden.

•• Dazu ist die Potsdamer Stammbahn im Abschnitt Zehlendorf—Düppel—Griebnitzsee zweigleisig wieder aufzubauen und mit Oberleitung zu elektrifizieren. In Zehlendorf ist die Wannseebahn niveaugleich ein- und auszufädeln, in Kohlhasenbrück die Wetzlarer Bahn niveaufrei zu überqueren und in Griebnitzsee die Verbindungskurve zur Wetzlarer Bahn niveaufrei ein- und auszufädeln.

•• Im Interesse eines stabilen Eisenbahnbetriebs und auch im Interesse der Verkehrssicherheit sind an fünf Stellen niveaufreie Kreuzungen mit Straßen vorzusehen: Idsteiner Straße, Clauertstraße und Benschallee in Zehlendorf, Machnower Straße und Königsweg/Bernhard-Beyer-Straße in Kohlhasenbrück. Diese können, wo die Eisenbahntrasse im Trog liegt, als Straßenüberführung, in den anderen Fällen als Eisenbahnüberführung ausgeführt werden.

zige Fahrt pro Stunde von der Stammbahn in die Innenstadt ermöglichen. Damit sei nur eine Führung der Stammbahn via Schöneberger Verbindungskurve auf den südlichen Berliner Innenring in Richtung Ostkreuz umsetzbar. Auch dieses Argument ist nicht zutreffend: Schon der 3. Entwurf des Zielfahrplans „Deutschland-Takt“ hat eine unkorrekte Aussage des 2. Entwurfs entsprechend korrigiert und enthält zwei Linien zum Nord-Süd-Tunnel und zwei Linien zum Südring (siehe SIGNAL 4/2020, Seiten 8 bis 11).

Die viergleisige Nord-Süd-Verbindung ist noch aufnahmefähig und soll laut „Plan zur Erhöhung der Schienenwegkapazität“ (PEK) der DB Netz AG zusätzlich für höhere Kapazität ausgebaut werden. [3]

Weitere missverständliche Argumente betreffen die Baukosten sowie die Realisierbarkeit eines Haltepunkts Zehlendorf Süd: Der Kostenvergleich zwischen R- und S-Bahn ist, da von unterschiedlichen Streckenlängen ausgehend, fehlerhaft. Um die gleiche verkehrliche Wirkung zu erzielen, müssen die Kosten für eine zweigleisige S-Bahn-Neubaustrecke von Potsdam Hbf bis Golm und bis Werder dazugerechnet werden (Größenordnung 1 Mrd. Euro). Und weil die S-Bahn deutlich langsamer als Regionalzüge ist (100 statt 160 km/h), würde sie weniger Fahrgäste haben und somit als weniger wirtschaftlich zu bewerten sein.

Der Haltepunkt Zehlendorf Süd kann im Übrigen auch bei der Regionalbahn-Variante realisiert werden.

## Das BSBB-Konzept für den Südwestkorridor

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat nach seiner Gründung im Jahr 2019 ein Zielkonzept für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt, in welchem die Berlin-Potsdamer Stammbahn einen der wichtigsten Bausteine zur Erzielung eines Verkehrsanteils von 50 Prozent für den SPNV bei den Pendlerströmen darstellt. Im Unterschied zur Senatsverkehrsverwaltung planen wir nicht nur bis zur Stadtgrenze, sondern betrachten Berlin und sein Umland als einheitlichen Entwicklungsraum.

Das Konzept mit seinen drei Ausbaustufen ist im Kasten auf Seite 13 dargestellt. Denkbare Linienführungen der dritten Ausbaustufe mit Regio-S-Bahnen über die Stammbahn – für das Jahr 2035 vorgesehen – sind in der nebenstehenden Abbildung grafisch dargestellt.

Da an der Stammbahn einige Wohnsiedlungen liegen, ist der Lärm- und Erschütterungsschutz besonders wichtig. Es ist daher von Vorteil, dass die recht leisen und schwingungsarmen elektrischen Regionalzüge als besonders stadtverträglich, umwelt- und fahrgastfreundlich gelten. Abschnittsweise bietet sich die Führung der Stammbahn in Troglage an. Bei entsprechender Ausgestaltung der Trogwände mit schallabsorbier-

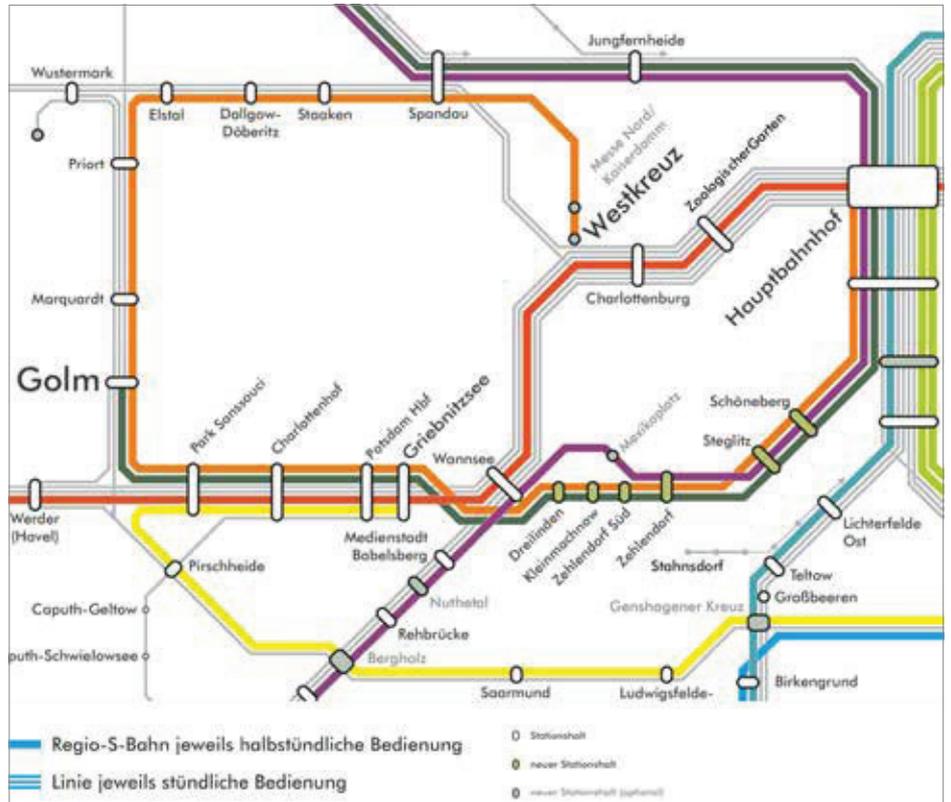
renden Materialien kann die an sich schon geringe Lärmemission noch weiter reduziert werden.

Bedenken gegen das unvermeidbare Roden der seit der abschnittswise Betriebs-einstellung wild gewachsenen Vegetation auf der Bahntrasse sind verständlich. Es schafft aber die Voraussetzung, dass andere, weit schädlichere Einflüsse auf Umwelt und Klima, nämlich durch die Autobenutzung, in nicht unerheblichem Maße reduziert werden können. Selbstverständlich müssen alle Eingriffe in Natur und Landschaft orts-nah ausgeglichen werden.

### Die entscheidenden Gründe für den Wiederaufbau

Die Wiederinbetriebnahme der Berlin-Potsdamer Stammbahn ist verkehrspolitisch und vordringlich [4]:

- Die Bevölkerung wächst. In Berlin kamen seit 2011 jährlich bis zu 40 000 Menschen hinzu; knapp die Hälfte der Brandenburger Einwohner lebt mittlerweile rund um Berlin.
- Auf mittlere Sicht kann die wachsende Nachfrage nach Leistungen im Schienenpersonennahverkehr der Relationen Belgig/Brandenburg an der Havel/ Golm—Potsdam—Berlin-Steglitz—Berlin Hbf und weiter nach Norden nur mit der reaktivierten Stammbahn bedient werden.
- Die Strecke stellt die schnellste Verbindung für den Bahnverkehr von Potsdam und Zehlendorf in den Zentralen Bereich Berlins dar und schafft auf der an der Leistungsgrenze befahrenen Stadtbahn Platz für Züge von und zu anderen Strecken.
- Mit dem Angebot eines attraktiveren Schienenverkehrs werden Pendler wie Freizeit-Nutzer motiviert, auf das Auto zu verzichten. Dringend erforderliche Entlastungen der Durchgangsstraßen und Wohngebiete namentlich in Kleinmachnow sowie in den Berliner Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg werden möglich, und es entstehen weniger Straßenlärm, weniger Schadstoffe wie z. B. Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Feinstaub (Pm10) und Treibhausgase (z.B. CO<sub>2</sub>). Mit Wiederinbetriebnahme der Stammbahn kann ein bedeutender Beitrag zu Energieeinsparung und Klimaschutz geleistet werden.
- Die Stammbahn nutzt allen, die aus Golm, Potsdam Park Sanssouci, Potsdam Charlottenhof, Potsdam Hbf und Griebnitzsee umsteigefrei zum Gewerbegebiet „Europarc und Business Campus Dreilinden“, nach Kleinmachnow (die größte Kommune im Land Brandenburg ohne Bahnanschluss!), Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg, Potsdamer Platz und zum Berliner Hauptbahnhof fahren wollen.
- Die Stammbahn bietet kürzere Reisezeiten als mit Pkw oder S-Bahn von Europarc Dreilinden, Kleinmachnow, Zehlendorf und Steglitz nach Potsdamer Platz, Berlin Hbf und Potsdam Hbf.



Der Plan des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg für 2035 sieht für die Stammbahn den Betrieb als Regio-S-Bahn vor, zwischen Griebnitzsee und Zehlendorf im Viertelstundentakt, weiter zum Hauptbahnhof mit 6 Zugpaaren pro Stunde. Grafik: BSBB



Stammbahn Berlin—Potsdam, Bahnübergang Benschallee in Düppel, 1935, vor Aufbau der Seitenbahnsteige. Auf der Strecke verkehrten u.a. die „Werderzüge“ vom/zum Potsdamer Bahnhof in Berlin (heute würde man sagen „Regionalverkehr“, künftig eventuell „Regio-S-Bahn“) mit Halt in Zehlendorf und Potsdam. Hier am rechten Formsignal erkennbar der Fahrsperrenschlag Bauart Berliner S-Bahn, mit dessen Gegenstück auch die Loks pr T 12 ausgestattet waren. Foto: RVM



Der ehemalige Stammbahnsteig des denkmalgeschützten Bahnhofsensembles Berlin-Zehlendorf. 2016 besaß der Bahnsteig noch ein intaktes Dach (linkes Foto), 2017 ließ die DB AG es wegen Baufällichkeit entfernen. Fotos (2016, 2017): BSBB

### Was muss als nächstes erfolgen?

Es wurde lange genug nachgedacht und geprüft. Der Variantenentscheid kann und muss sofort getroffen werden. Anschließend sind die nächsten Planungsschritte wie

(Vor-)Entwurfsplanung und Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen beschleunigt zu veranlassen – auch, um endlich Mittel aus dem deutlich aufgestockten GVFG-Bundesprogramm beantragen zu können. Die po-

tenziellen Nutzer haben lange genug auf die Wiederinbetriebnahme der als Kriegsfolgeschaden stillgelegten Stammbahn gewartet. Die Klimaziele lassen keinen weiteren Aufschub mehr zu.

Relation	Heutige ÖV-Verbindung		ÖV-Verbindung nach Wiedereröffnung der Stammbahn		Zum Vergleich: Pkw-Fahrt
	Umstiege	Fahrzeit [min]	Umstiege	Fahrzeit [min]	Fahrzeit [min]
Potsdam-Golm— Berlin-Steglitz	2	≥ 50	0	26	47
Potsdam-Griebnitzsee— Berlin-Schöneberg	1	≥ 29	0	16	28
Potsdam-Park Sanssouci— Berlin-Zehlendorf	1	≥ 36	0	18	34
Berlin-Zehlendorf Süd— Berlin Hbf	2	≥ 41	0	16	32
Kleinmachnow— Berlin Potsdamer Platz	1	≥ 40	0	14	31
Europarc Dreilinden— Berlin Jungfernheide	2	≥ 40	0	27	20
Berlin-Zehlendorf— Berlin Spandau	2	≥ 40	0	26	32

[1] Vgl. z. B. [www.berliner-woche.de/zehlendorf/c-verkehr/verlaengerung-der-rb-33-ist-keine-option-fuer-den-senat\\_a142764](http://www.berliner-woche.de/zehlendorf/c-verkehr/verlaengerung-der-rb-33-ist-keine-option-fuer-den-senat_a142764)

[2] Ausführliches zur Geschichte der Stammbahn: [www.stammbahn.de/downloads/ausstellung\\_175\\_jahre\\_stammbahn.pdf](http://www.stammbahn.de/downloads/ausstellung_175_jahre_stammbahn.pdf)

[3] Näheres dazu siehe [buendnis-schiene-bb.de/2021/06/27/presserklaerung-und-stellungnahme-des-bsbb-zum-ueberlasteten-schienenweg-nord-sued/](http://buendnis-schiene-bb.de/2021/06/27/presserklaerung-und-stellungnahme-des-bsbb-zum-ueberlasteten-schienenweg-nord-sued/)

[4] Vgl. auch SIGNAL 3/2009, S. 17 „Eine neue Chance für die Stammbahn: Vorstudie erwartet N-K-Faktor von über 1“ SIGNAL 5/2015, Seite 22 „Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam reaktivieren statt überbauen!“ SIGNAL 1/2016, Seite 14 „Weichenstellungen für die Stammbahn“ SIGNAL 3/2017, Seite 16 „Weichenstellungen für die Stammbahn“ SIGNAL 4/2017, Seite 22 „Die Stammbahn für die ganze Region“ SIGNAL 2/2019, Seite 20 „Dornröschen 4.0/Die Potsdamer Stammbahn“



Zweimal der ehemalige Bahnübergang Benschallee an der Grenze zwischen Berlin und Brandenburg, Blick nach Süden. Links in den 1950er Jahren, vor dem Mauerbau. Die Stammbahngleise zwischen Düppel-Kleinmachnow und Griebnitzsee sind seit 1945 stillgelegt. Rechts, 2021. Das Bahngebäude „Block 19“ des linken Fotos, auch sichtbar auf dem Foto auf Seite 27, ist abgerissen, die Bahntrasse (unmittelbar hinter dem Ortseingangsschild rechts) nicht mehr zu erkennen. Beim Wiederaufbau der Stammbahn würde die Benschallee die Stammbahn unter-, oder falls die Bahn in einen Trog gelegt wird, überqueren. Das Foto zeigt leider noch nicht die dem Bahnbau vorlaufenden Leitungsarbeiten. Foto links: Landesbildstelle Berlin, Sammlung Erhard Hübner-Kosney. Foto rechts: BSBB