

Dornröschen 4.0

Die Potsdamer Stammbahn

Straße „An der Stammbahn“
in Kleinmachnow. Foto: BfVst

Der Morgen graut. Die Vögel zwitschern. Die Sonne steigt auf und teilt den Nebel. Hervor tritt ein junger Mann von heldenhafter Erscheinung. Liebevoll schaut er hinab, auf eine alte Dame, die zu seinen Füßen seit vielen vielen Jahren, fest umschlungen von Mutter Natur, im Tiefschlaf liegt. Er kniet sich nieder, streicht über sie und gibt ihr einen Kuß. Sofort beginnen die dornigen Ranken sie aus ihrer Umklammerung zu lösen, das dichte Gestrüpp zu weichen. Die Dame erwacht und erstrahlt in neuem frischen Antlitz. Erwartungsvoll schaut er auf sie. „Bist Du bereit, meine Liebe?“ Unser Held erhebt sich, das geflügelte Rad an seiner roten Mütze glänzt im strahlenden Sonnenschein. Schwungvoll erhebt seinen Arm mit dem Befehlsstab, lässt mit seiner Pfeife das Abfahrtsignal ertönen, und schon rollt der erste Zug – auf der Potsdamer Stammbahn.

Bewegte Geschichte

Rückblick: Ab dem Grundstückserwerb Anno 1837 wurde sie errichtet und am 22. September 1838 von Potsdam bis Zehlendorf sowie am 29. Oktober 1838 dann von Zehlendorf nach Berlin eröffnet. „Diesen Wagen hält kein Menschenarm mehr auf“, soll der damalige Kronprinz dabei gesagt haben, was, wie die Geschichte beweist, nur bedingt zutraf. Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn war – mit nur zwei Jahren Bauzeit – der fulminante Auftakt für den Siegeszug der Eisenbahn in Preußen. Die Strecke wurde bis Magdeburg erweitert und ging 1880 in den Staatsbesitz über. 1881 wurden von Berlin bis Zehlendorf parallel verlaufend zwei weitere Gleise – die Wannseebahn – errichtet, über die fortan der Vorortverkehr abgewickelt wurde.

Im April 1945, kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkriegs, wurde die Brücke über den Teltowkanal zerstört und die Strecke unterbrochen. Nach dem Krieg wurden die Gleise in der sowjetischen Besatzungszone

als Reparationsleistung abgebaut und in die Sowjetunion abtransportiert, statt die Verbindung wiederherzustellen. Nur hinter der Sektorengrenze auf amerikanischer Seite blieb ein Gleis für einen Dampfbus-Pendelbetrieb zwischen Düppel-Kleinmachnow und Zehlendorf. Nach der Elektrifizierung für den S-Bahn-Betrieb 1948 wurde 1972 sogar eine Zwischenstation Zehlendorf Süd gebaut. Mit dem Eisenbahnerstreik im September 1980 wurde dann jedoch der Abschnitt Zehlendorf–Düppel-Kleinmachnow eingestellt und mangels Fahrgastaufkommens danach nicht wieder in Betrieb genommen.

Vielen nicht bekannt ist, dass die Strecke Zehlendorf–Düppel–Griebnitzsee nie offiziell stillgelegt wurde. Die Haltepunkte Berlin-Düppel und Berlin-Zehlendorf Süd sind sogar noch im Betriebsstellenregister bei DB Netz gelistet. Das ist ein guter Ansatzpunkt, die alte Stammbahn wieder aus ihrem Dornröschenschlaf zu erwecken. Denn auch wenn bereits auf dem Gebiet von Kleinmachnow manche Anwohner sich

illegal stückchenweise der Liegenschaften bemächtigt haben, um ihre Grundstücke „An der Stammbahn“ etwas zu erweitern, so ist es rechtlich immer noch eine Eisenbahnverkehrsfläche.

Regionalbahn, S-Bahn oder gar keine Bahn?

Das ist die Frage, die viele Menschen umtreibt. Zahlreiche Pläne sind seit der Wende aufgestellt und wieder zerredet worden. Die Planer von i2030 haben sich vorgenommen, alle in Betracht kommenden Varianten noch einmal zu untersuchen (siehe Kasten), damit die abschließende Entscheidung für eine und gegen die anderen Varianten für alle Seiten nachvollziehbar ist.

Aber am Ende ist es dennoch nicht nur eine fachliche, sondern auch eine politische Entscheidung. Und hier liegen die Vorstellungen der beiden Länder (Berlin eher für die S-Bahn, Brandenburg eher für den Regionalzugverkehr) noch weit auseinander. Deshalb wird von vielen Beteilig-



S-Bf Schöneberg. Unten durch zum Hauptbahnhof oder rechts rum auf den Südring nach Lichtenberg? Wohin würden die Regionalbahnen fahren, wenn sie denn kämen? Foto: BfVst

ten eine Entscheidung nicht vor Ende 2019 erwartet.

Die S-Bahn-Variante

Sie macht am meisten Sinn, will man die Anlieger in Zehlendorf Süd, Kleinmachnow und Stahnsdorf an das Verkehrsnetz in Berlin und an die Landeshauptstadt Potsdam anbinden. Als zusätzliche Linie würde sie darüber hinaus durch ihre verdichtende Wirkung die S1 zwischen Anhalter Bahnhof und Zehlendorf entlasten. Ferner kann sie auf diesem Streckenabschnitt die Infrastruktur der Wannseebahn (S1) mitbenutzen, was die Wiederaufbaukosten gegenüber der Regionalzug-Variante ersparen könnte, wäre da nicht noch potenzieller überregionaler Regionalzug- und Güterverkehr.

Es wurden zahlreiche Mitfallvarianten untersucht. Eine sieht beispielsweise einen durchgehenden 20-Minuten-Takt einer S15 auf der Stammbahn Berlin—Potsdam vor. Diese soll zwischen Griebnitzsee und Potsdam mit der S7 zusammen einen 10-Minuten-Takt bilden, wenn jede zweite S7 aus Ahrensfelde in Griebnitzsee endet. Auf dem Berliner Abschnitt soll die S85 die Taktlücken zum 10-Minuten-Takt füllen und mit der S1 auf der Wannseebahn gemeinsam einen 5-Minuten-Takt anbieten.

Die Infrastruktur auf der noch ruhenden Teilstrecke Zehlendorf—Griebnitzsee ist in den Untersuchungen nur auf ein minimales Zugangebot hin untersucht worden und sieht allenfalls einen Begegnungsabschnitt zwischen Zehlendorf Süd und Düppel oder Dreilinden und Griebnitzsee – in Abhängigkeit von der Fahrplanlage – vor (siehe Infrastrukturbedarfsgrafik Mitfall-Beispiel). Dass begrenzte Platzverhältnisse in Griebnitzsee und Zehlendorf unter Umständen eine Eingleisigkeit im Einfädelungsbereich erfordern könnten, mag nachvollziehbar sein, aber die unnötige Selbstbeschränkung auf der Gesamtstrecke ist im Interesse einer stabilen Betriebsführung nicht akzeptabel.

Die Regionalbahn-Variante

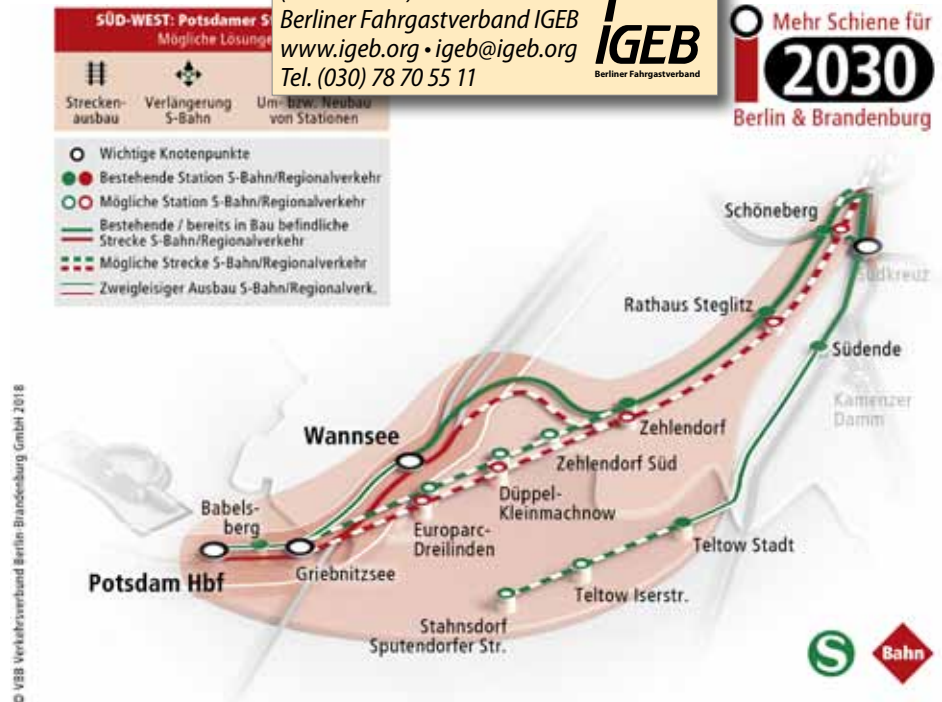
Sie ist die heimliche Favoritin, wenn man sich so umhört. Bietet sie doch mehrere Vorteile: Erstens wäre eine Entlastung der Stadtbahn möglich, wenn in Griebnitzsee Regionalbahnen die Strecke nach Charlottenburg verließen, um über Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg zum Berliner Hauptbahnhof geführt zu werden. Die so freiwerdenden Trassen auf der Stadtbahn könnten dann zur Taktverdichtung auf den überlasteten Linien RE1 und RE2 verwendet werden. Zweitens könnte die Anbindung einfacher an die Fernbahngleise des Tiefbahnhofs erfolgen, als an den S-Bahn-Teil, da die Einfädelung nahe Potsdamer Platz bereits als Vorleistung existiert. Drittens wäre eine autarke schnelle Verkehrsführung parallel zur Wannseebahn möglich. Zu guter Letzt geht es natürlich um das Geld für den Streckenbau, denn bei einer Fernverkehrsstrecke (mit Regionalzugverkehr) ließe sich am ehesten eine Finanzie-

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 2/2019
(11. Juni 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

IGEB
Berliner Fahrgastverband

i2030

Mehr Schiene für
2030
Berlin & Brandenburg



Streckennetz im Jahr 1943. Eine solche Kombination aus schnellen Zügen auf den Gleisen der Potsdamer Stammbahn und einer Feinerschließung mit den S-Bahn-Zügen der Wannseebahn wird es hoffentlich um 2030 wieder geben.
Sammlung IGEB

Vereinbarte Untersuchungen bzw. Untersuchungsvarianten für den Korridor Potsdamer Stammbahn

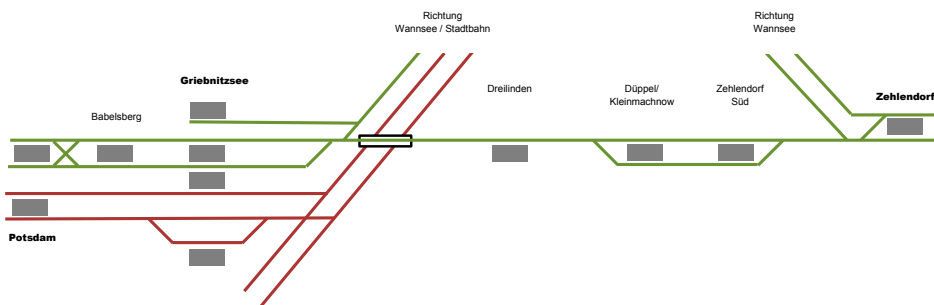
Teilprojekt „Stammbahn“

1. Reaktivierung der Stammbahn Potsdamer Platz—Griebnitzsee für den Regionalverkehr mit Untervarianten zur Haltestellenkonzeption
2. Reaktivierung der Stammbahn Potsdamer Platz—Zehlendorf für den Regionalverkehr und Anbindung parallel zur S-Bahn in die Fernbahnstrecke bei Wannsee mit Untervarianten zur Haltestellenkonzeption
3. Reaktivierung der Stammbahn Zehlendorf—Griebnitzsee für die S-Bahn mit Untervarianten zum Taktgefüge
4. Reaktivierung der Stammbahn Zehlendorf—Europarc Dreilinden für die S-Bahn mit Untervarianten zum Taktgefüge
5. Varianten 2. und 3.
6. Varianten 2. und 3. und Süd-Ost-Kurve Schöneberg einschließlich Infrastrukturbewertung Bahnhof Südkreuz (oben)
7. Varianten 2. und 4.
8. Varianten 2 und 4. und Süd-Ost-Kurve Schöneberg einschließlich Infrastrukturbewertung Bahnhof Südkreuz (oben)

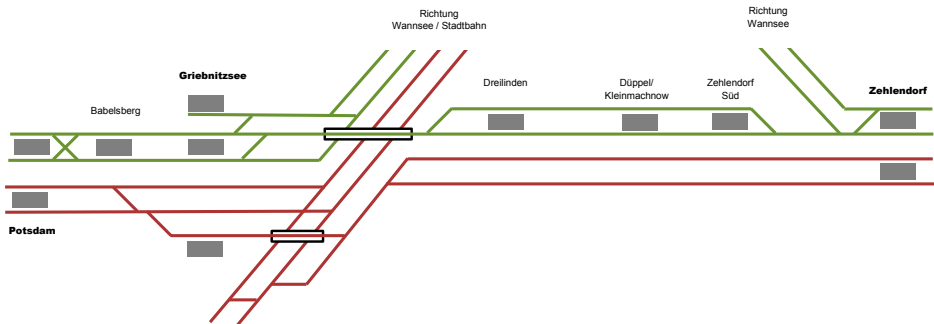
Teilprojekt „Sputendorfer Straße“

S-Bahn-Verlängerung Teltow Stadt—Stahnsdorf, Sputendorfer Straße, Bedienung im 10-Minuten-Takt

Infrastrukturbedarf – Stammbahn als S-Bahn 20-Min-Takt – eingleisig (Beispiel lt. Stadt-Umland-Korridor-Untersuchung – Mitfall 4b)



Infrastrukturbedarf – Stammbahn als Regio & S-Bahn – Idealfall viergleisig (Mit Anbindung Richtung Potsdam RB21/22 & Belzig RB71)



Oben: Der Infrastrukturbedarf am Beispiel einer untersuchten Mitfall-Variante. Die in großen Teilen nur eingleisig ausgeführte Strecke mag zwar Kosten beim Bau sparen, behindert aber den Verkehr in einzelnen Verspätungsfällen zusätzlich.

Unten: Im Idealfall wird die S-Bahn zweigleisig aufgebaut und bietet somit maximale Flexibilität in der Fahrplangestaltung. Die Regionalzüge werden ebenfalls kreuzungsunabhängig (Ausnahme ggf. in Griebnitzsee) auf einer zweigleisigen parallelen Strecke schnell in die Stadt geführt. Das bietet zusätzliche Trassenkapazitäten, entlastet die Stadtbahn und beschleunigt die Verbindungen ins weitere Umland.

Grafiken: BfVst

rung durch den Bund erreichen. Die neuen Regionalbahnhöfe wie Berlin-Zehlendorf oder Düppel-Kleinmachnow und Europarc Dreilinden zur Erschließung der wachstumsstarken Gemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf müssten natürlich die Länder bestellen und bezahlen.

Untersucht werden im Rahmen von i2030 (siehe Kasten auf Seite 21) aber auch Varianten, die eine Führung der Regionalzüge auf der Stammbahn nur bis Schöneberg vorsieht und sie dann (am S-Bahnhof Schöneberg vorbei) auf den Südring (mit Halt an

einem neuen Regionalbahnsteig Südkreuz) und weiter auf den Ostring nach Ostkreuz führt. Diese Version floß auch in den 1. Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt vom Oktober 2018 ein.

Die Sparversion: keine Stammbahn

Folgt man vom Bahnhof Griebnitzsee aus dem ehemaligen Verlauf der von den sowjetischen Besatzern abgebauten Strecke durch den Berliner Stadtforst, so lichtet sich alsbald der Wald, und man glaubt das Paradies entdeckt zu haben: Die Eisenbahnland-

wirtschaft Kohlhasenbrück. Eisenbahnlandwirtschaften dienten seit den ersten Jahren der Eisenbahn dazu, kleine Brachflächen für die einfachen, oft ärmlichen Eisenbahner zur Selbstversorgung mit Obst, Gemüse und Kleinvieh zur Verfügung zu stellen. Nach den Weltkriegen stand dann zunehmend der Erholungswert als Kleingarten im Vordergrund. Dementsprechend liebevoll idyllisch sind diese nun hergerichtet. Sollte ein Wiederaufbau der Stammbahn realisiert werden, so müsste dieses Kleinod entweder „umfahren“ oder mittig in Teilen abgerissen werden.

Hier – wie auch bei einigen Anliegern in Zehlendorf Süd und Kleinmachnow – wäre man also besonders froh, wenn die Sparversion umgesetzt würde. Sie sieht hauptsächlich die Nutzung der bereits vorhandenen meist eingleisigen Infrastruktur entlang der Wannseebahn für den Regionalverkehr vor. Bis Mitte 2018 fuhren von Berlin-Wannsee aus Güterzüge parallel zur S 1 bis nach Lichterfelde West, die dort auf die Goerzbahn (eine Industrieanschlussbahn) umsetzten. Das Streckengleis führt noch weiter bis Höhe Rathaus Steglitz.

Als Vorläuferbetrieb zur eigentlichen Stammbahn-Reaktivierung könnte man recht einfach den zweiten Bahnsteig in Zehlendorf nebst Strecke ertüchtigen und einen Seitenbahnsteig in Steglitz bauen. Schon stünde einer Verlängerung der RB 33 nichts mehr im Wege, findet der Berliner Fahrgastverband IGEB. Da mit einem Dieseltriebwagen gefahren würde, entfielen sogar die aufwendige Elektrifizierung der Strecke. Es wäre eine Zwischenlösung, deren Kosten auf nur etwa 3 Mio Euro geschätzt wurden, da die Fahrgäste auf die erforderliche „große Lösung“ sicherlich noch viele Jahre warten müssen.

Was die Zahlen sagen

Lassen wir die persönlichen Präferenzen mal außen vor und schauen uns die nackten Zahlen an. Eine untersuchte S-Bahn-Version mit einem kombinierten 5-Minuten-Takt S 1/S 15/S 85 Schöneberg-Zehlendorf würde 2030 im Querschnitt die Nachfrage insgesamt um 11.000 Fahrten am Tag gegenüber dem Nullfall erhöhen. Auf dem Abschnitt Zehlendorf–Düppel–Griebnitzsee wären es bei einem 20-Minuten-Takt 15.200 bis 12.600. Im Gegenzug würden die Regionalzüge um durchschnittlich über 2000 und die anderen S-Bahnen um etwa 5800 Fahrten täglich entlastet.

Bei der Version RB 21/22 im Halbstundentakt über die Stammbahn mit Halt in Düppel und Dreilinden wäre die Anzahl der Fahrten pro Tag absolut zwischen Griebnitzsee und Zehlendorf bei bis zu 15.300 und zwischen Zehlendorf und Schöneberg bei bis zu 16.950. Im Gegenzug würden sich auf der S 1 die Fahrten um bis zu 4700 Fahrten reduzieren. Auf der Strecke Potsdam–Berlin Stadtbahn würden RE 1 um 1600 und S 7 um 4200 Fahrten entlastet.



„Durch diese hohle Gasse muss er kommen.“ Der Stammbahnzug. Aber ob als S-Bahn oder Regionalbahn, daran scheiden sich immer noch die Geister. Nur für wie lange noch? Ehemalige Bahntrasse, heute Eisenbahnlandwirtschaft Kohlhasenbrück.

Foto: BfVst



S-Bf Zehlendorf mit dem Bahnsteig der Stammbahn (rechts), an dem bis 1980 die S-Bahn-Züge aus Düppel kehrten. Fotos (4): BfVst



In den fast 40 Jahren seit Einstellung des S-Bahn-Verkehrs Zehlendorf—Düppel sind die Gleisanlagen überwachsen. Nur das Wandbild erinnert noch an die alte Zeit.



Zwischen Zehlendorf und Düppel (bis 1973 Düppel-Kleinmachnow) baute die Deutsche Reichsbahn 1972 einen neuen Haltepunkt Zehlendorf Süd, von dem letzte Reste noch vorhanden sind.



Endstation Teltow Stadt. Doch die Chancen stehen gut, dass die S-Bahn von hier noch um zwei Stationen bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße verlängert wird – und langfristig hoffentlich bis Berlin-Wannsee. Zumindest muss die Trasse freigehalten werden.

Betrachtet man die Fahrgastnachfrage auf das Gesamtnetz so würde die Regionalbahn-Version mit 2100 weniger zusätzliche Fahrgäste generieren als die S-Bahn-Variante mit 7800 Fahrten mehr ggü. dem Nullfall.

Das Beste aus beidem

Bei den Untersuchungsvarianten wird auch ein Regionalzugverkehr auf der Stammbahn mit abweichender Streckenführung über das vorhandene Gleis Zehlendorf—Wannsee—Griebnitzsee untersucht, kombiniert mit einem S-Bahn-Verkehr auf dem historischen Stammbahnabschnitt Zehlendorf—Düppel—Griebnitzsee.

Keine Variante berücksichtigt aber eine Regio-S-Bahn-Kombination auf der Stammbahn, im besten Fall zweigleisig für die Regionalbahnen und zweigleisig für die S-Bahn. An einigen Stellen in Zehlendorf könnte es zwar eng werden, aber hier wäre notfalls auch auf kurzen Abschnitten eine Eingleisigkeit vertretbar (siehe Infrastrukturbedarfsgrafik Idealfall). Während die S-Bahn-Linie S 15 die umliegenden Gemeinden an Berlin anschließt und für die Feinerschließung sorgt, können die Regios aus dem Umland schneller in die Stadt sausen, ohne in Düppel & Co ausgebremst zu werden. Damit wird eine Alternative für Regionalzüge zur überlasteten Stadtbahn geschaffen. Das wäre eine Win-Win-Variante, die allen zugute

kommen könnte, und ebenfalls untersucht werden sollte.

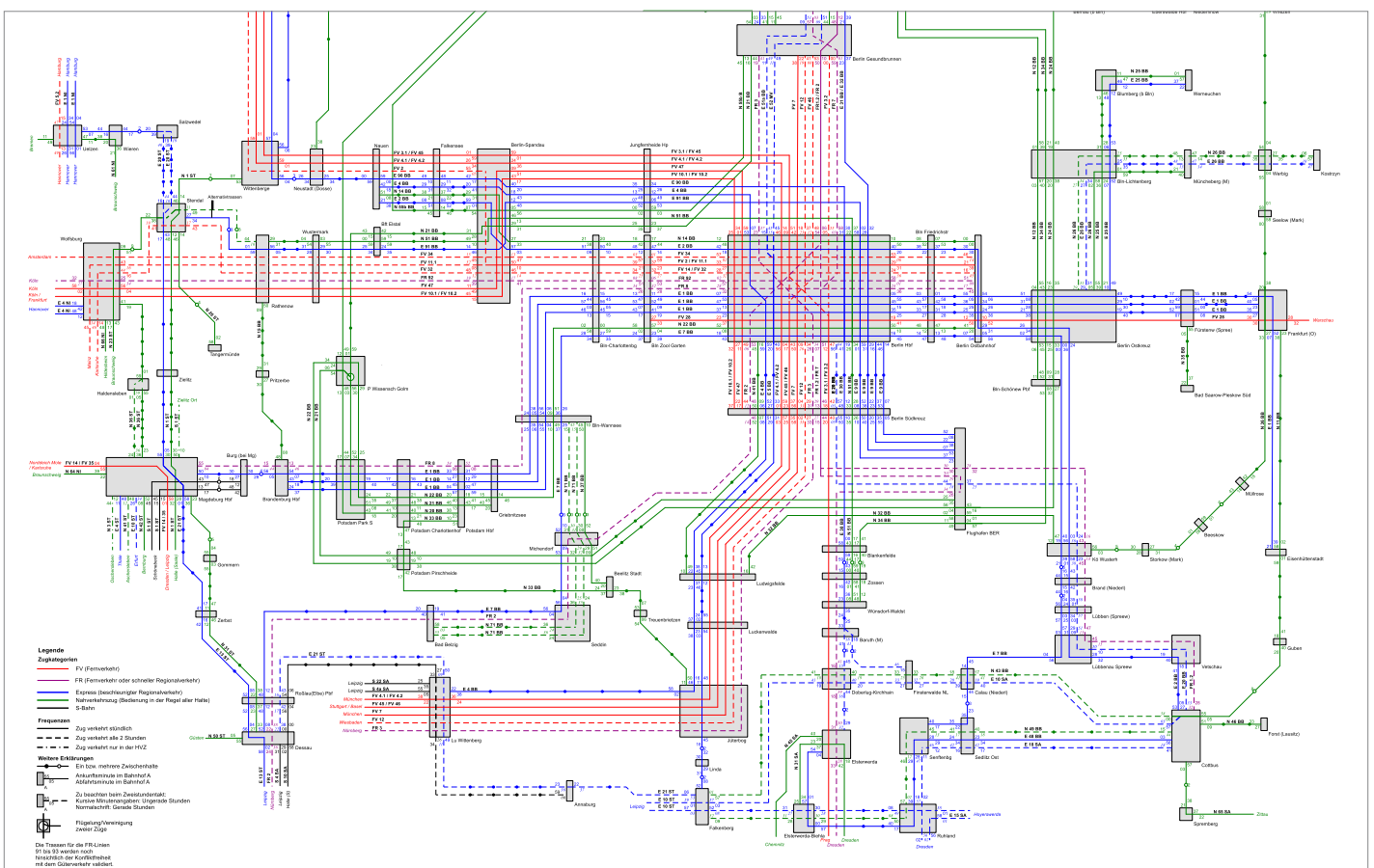
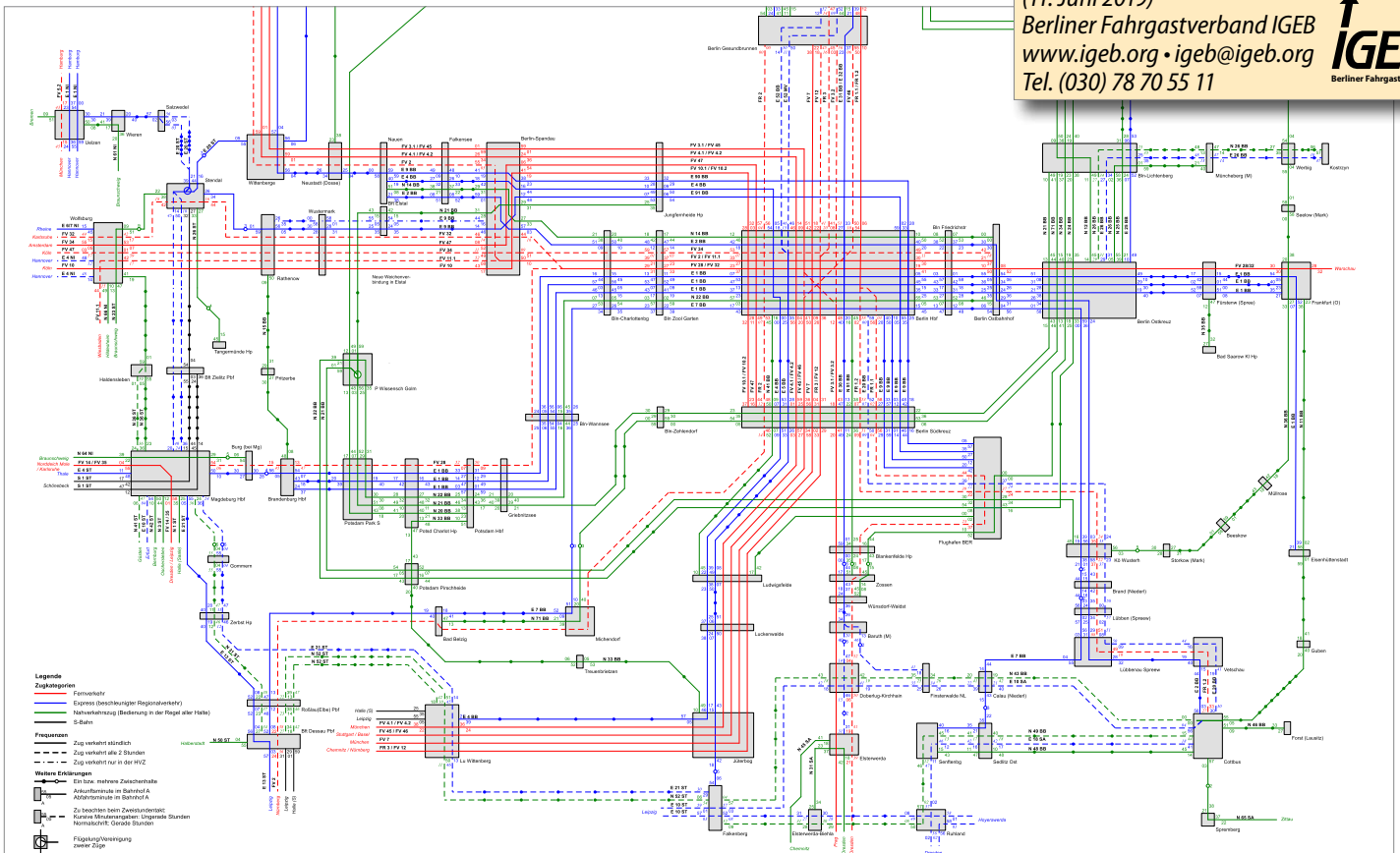
Teltow—Stahnsdorf—Friedhofsbahn

Da die Stammbahn das Siedlungsgebiet Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf lediglich nördlich tangiert, beschäftigt sich das i2030-Teilprojekt Südwest auch mit einer zentralen S-Bahn-Anbindung für Stahnsdorf. Hier kommt die S 25 ins Spiel, die bis dato aus Hennigsdorf kommend in Teltow Stadt endet. Die Voruntersuchung ergab für das Jahr 2013 im Querschnitt eine Nutzung von 3600 Fahrten pro Tag zwischen Teltow und Berlin. Bis 2030 rechnet man im Nullfall mit einem Anstieg auf 4600. Die Untersuchung umfasste zunächst nur eine eingleisige Verlängerung bis zur Sputendorfer Straße in Stahnsdorf mit einem Zwischenhalt Höhe Iserstraße. In der Mitfall-Prognose rechnet man bei einem 20-Minuten-Takt mit einem Anstieg des Verkehrsaufkommens um 2200 Fahrten auf dann 6800 pro Tag. Da im Rahmen von i2030 ohnehin angedacht ist, die Strecke Berlin bis Teltow Stadt zweigleisig auszubauen, könnte für die Netzstabilität das auch gleich bis zum Ende fortgeführt werden.

Würde man die Strecke noch über die alte Friedhofsbahn mit zusätzlichen Halten Stahnsdorf Friedhof und Dreilinden bis nach Wannsee fortführen, so könnte das Verkehrsaufkommen auf 8800 Fahrten gesteigert werden.

Vorausschauenderweise sind die künftigen Verkehrsflächen freigehalten worden. Lediglich die Einfädelung der S 25 bei Wannsee könnte etwas aufwendiger werden. Positiver Nebeneffekt wäre dabei eine Entlastung der S 1 auf der Wannseebahn um bis zu 1100 Fahrten täglich, da weniger aus dem Siedlungsgebiet mit dem Bus oder Auto u. a. nach Zehlendorf führen, um diese zu benützen.

Gegenstand der i2030-Untersuchungen ist jetzt aber nur die Verlängerung um zwei Stationen bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße. Die Friedhofsbahn-Reaktivierung sei aktuell kein Thema, betonte Alexander Kaczmarek auf dem IGEB-Sprechtag und begründete dies scherzhaft, dass seine Enkelkinder schließlich auch noch etwas zu planen haben wollen. Vielmehr sieht man jedoch die aufwendigen Querungen der Autobahn A115, des Teltowkanals und der Stammbahn sowie insbesondere die schwierige Einfädelung in Wannsee als Hinderungsgrund. Das sollte man noch einmal überdenken und zumindest eine Trassensicherung planen. Denn der Lückenschluss würde sich ebenfalls positiv auf die Nutzung des Gesamtnetzes auswirken, da viele Fahrgäste im Anschluss zur S 25 andere Linien nutzen. Die Nachfragesteigerung gegenüber dem Nullfall wären dort zusätzliche 1600 Fahrten täglich.



Im ersten Gutachterentwurf zum Deutschland-Takt vom 9. Oktober 2018 (oben) ist die Potsdamer Stammbahn enthalten, überraschenderweise aber mit einer Führung von Berlin-Zehlendorf nach Berlin-Süd und weiter über Berlin-Ost bis Berlin-Lichtenberg. Begründet wurde diese Abweichung von der langjährigen Planung zur Führung der Stammbahn in den Tiergartentunnel zum Hauptbahnhof mit einer angeblichen Überlastung dieses viergleisigen Tunnels. Im zweiten Gutachterentwurf vom 7. Mai 2019 ist die Potsdamer Stammbahn dann plötzlich verschwunden, obwohl sie unverändert ein wichtiges Teilprojekt von i2030 ist. Es muss also nun alles getan werden, damit die Stammbahn im dritten Gutachterentwurf, geplant für Dezember 2019, wieder enthalten ist – mit Anbindung an den Hauptbahnhof und der Möglichkeit zur Weiterführung der Züge Richtung Eberswalde/Stettin.

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur