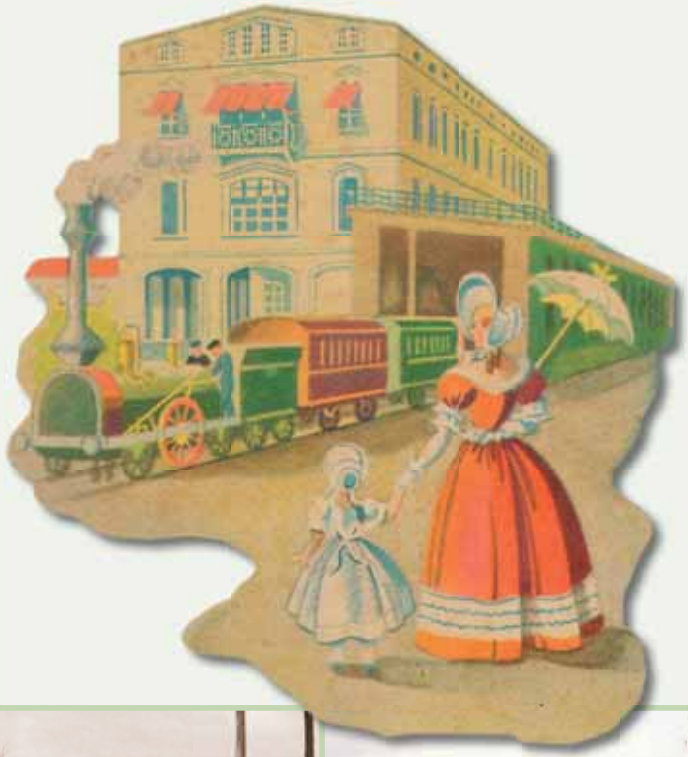
Ausstellung

170 Jahre Stammbahn

Berlin — Zehlendorf — Kleinmachnow — Potsdam



Bürgerinitiative Stammbahn

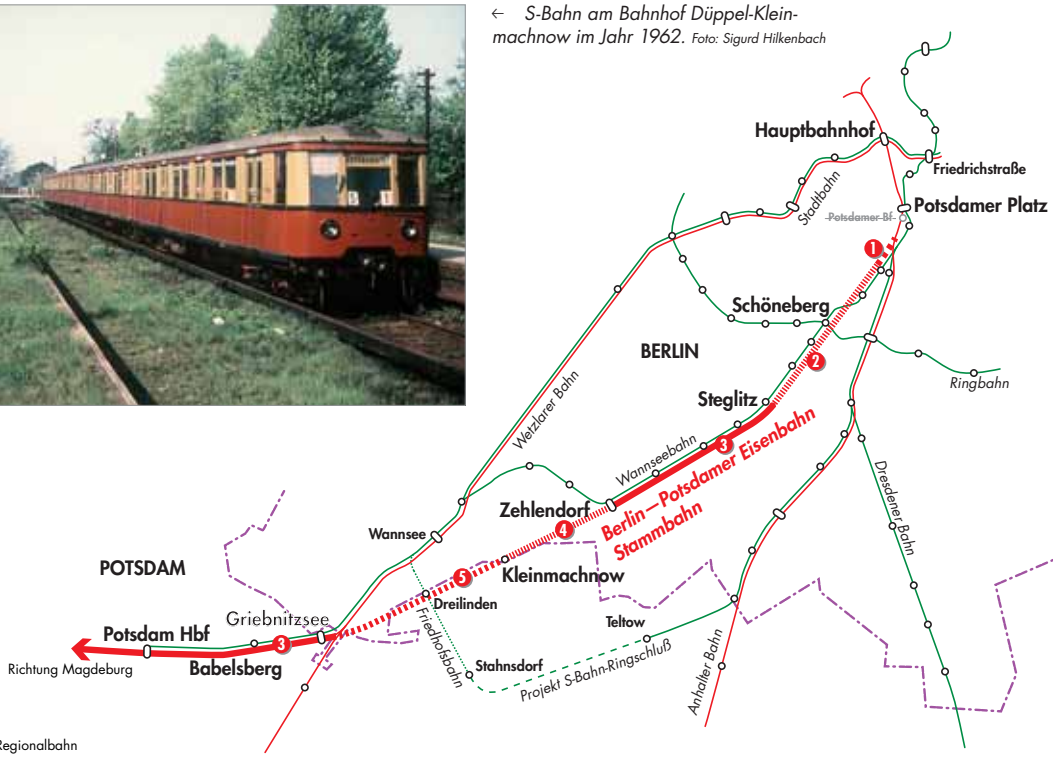
Entwicklung | Stationen | Perspektiven

Die Stammbahn im Überblick

← *Das Bild „Die Berlin—Potsdamer Eisenbahn" von Adolph v. Menzel (entstanden 1847) zeigt die Strecke im Raum Schöneberg. Es hängt heute in der Neuen Nationalgalerie.*

← *Dampfzug auf der Stammbahn bei Dreilinden um 1935.* Foto: Hist. Slg. DB AG

← *S-Bahn am Bahnhof Düppel-Kleinmachnow im Jahr 1962.* Foto: Sigurd Hilkenbach



Grafik: Mathias Hlller

Die Ausstellung

Die Stammbahn, 1838 eröffnet, war die erste Eisenbahnstrecke in Preußen. Sie verband Berlin mit Potsdam und wurde später Richtung Magdeburg verlängert. Infolge des Zweiten Weltkrieges fehlt heute zwischen Berlin-Zehlendorf, Kleinmachnow und Potsdam ein wichtiges Teilstück. Dieses steht im Mittelpunkt der Ausstellung.

Die Themen

- die Vergangenheit der Strecke,
- wichtige Stationen,
- Gründe, weshalb die Stammbahn eine Zukunft haben muß.

Die Stammbahn – der Begriff

Als Stammbahn bezeichnet man die älteste Eisenbahnstrecke einer Bahngesellschaft. Der Begriff hat sich im vorliegenden Fall nach Eröffnung der Neuen Wannseebahn (Vorortstrecke ab 1891) herausgebildet. Auch andere Bahnstrecken führten den Begriff einer Stammbahn.

Im Berliner Raum wird der Begriff Stammbahn heute fast ausschließlich für die Strecke Berlin—Steglitz-Zehlendorf—Griebnitzsee (—Potsdam) verwendet.

Die Stammbahn heute

Das heißt:
- Erweiterung und Entlastung des an Bedeutung stetig zunehmenden Berliner Bahnverkehrs,
- deutlich bessere Verbindungen für Potsdam, Kleinmachnow und den Bezirk Steglitz-Zehlendorf im Südwesten Berlins,
- Vorrang für den umwelt- und stadtverträglichen ÖPNV.

Das heißt:
Jeweils 15 bis 20 Minuten zum Potsdamer Platz bzw. bis zum Hauptbahnhof in Potsdam.

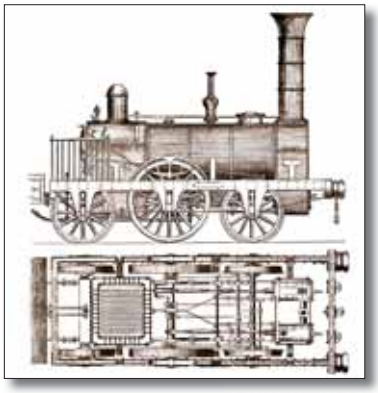
Das heißt:
Rund 6600 Autofahrten weniger pro Tag allein im Raum Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf, das sind täglich 190.000 Kilometer weniger und entsprechend geringere Unfallgefahren, Luftverschmutzung und Lärm.

Konzeption
Hubertus Boesken, Udo Dittfurth, Dr. Jens Klocksin

Erstellung
Udo Dittfurth, Mathias Hiller

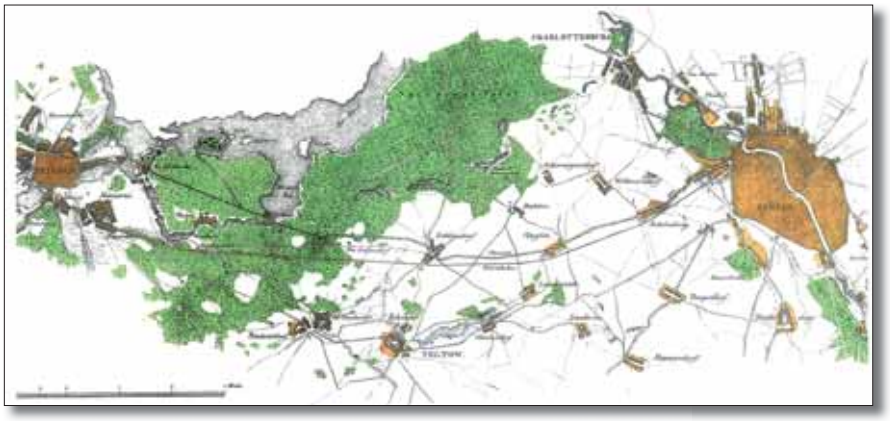
Unser Dank gilt:
- der Gemeinde Kleinmachnow
- dem Heimatverein Kleinmachnow e.V.
- dem Heimatverein Zehlendorf e.V.
- der Bürgerinitiative Stammbahn (BIS)

Die Eröffnung der Stammbahn 1838



↑ *Lokomotiven wie diese prägten die ersten Betriebsjahre auf der Stammbahn.* Zeichnung: Hist. Slg. DB AG

↑ *Der Potsdamer Bahnhof in Berlin um 1838.*
Repro: Slg. S-Bahn-Museum



← *Streckenverlauf zwischen Potsdam (links) und Berlin.*
Repro: Slg. S-Bahn-Museum

←↙ *Bahnhof Potsdam und der erste noch bescheidene Fahrplan der Strecke Berlin—Potsdam um 1838.* Repro: Hist. Slg. DB AG

Berlin = Potsdamer Eisenbahn.

Fahrten.

Am 22. September 1838 wurde zwischen Potsdam und Zehlendorf die erste Eisenbahnstrecke in Preußen in Betrieb genommen, am 29. Oktober 1838 folgte der Abschnitt Zehlendorf—Berlin. Der Bau hatte 14 Monate gedauert. Die neue Verbindung war das erste von vielen Projekten, aus denen in den folgenden Jahren und Jahrzehnten ein alle Ecken des Deutschen Reiches erschließendes Eisenbahnnetz werden sollte.

Vielen Zeitgenossen war das neue Verkehrsmittel noch unheimlich: Waldbrände vom Funkenflug, explodierende Dampfkessel oder die Angst vor den Folgen der „hohen Geschwindigkeit" auf Körper und Psyche sind die Stichworte.

Noch gewichtiger waren andere Hindernisse: Die neue Form der Finanzierung über Aktiengesellschaften war vielen Ökonomen genauso wenig vertraut wie der Glaube an den wirtschaftlichen Nutzen des neuen Verkehrsmittels. Der Fiskus fürchtete mögliche Steuerverluste, weil die Bahn bestehende Zollstationen überflüssig machen könnte. Zugleich empfand man die Forderung nach staatlicher Unterstützung, etwa beim Landerwerb – gegebenenfalls durch das Recht auf Enteignung – als Zumutung. So durfte der Nationalökonom Friedrich List, der schon früh ein deutsches Eisenbahnnetz gefordert hatte, wegen seiner demokratischen Gesinnung Preußen nicht betreten …

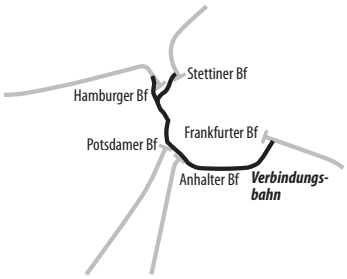
Es bedurfte deshalb seit 1833 mehrerer Anläufe, das Projekt „auf die Schiene" zu bringen. Am Ende setzte sich 1835 eine Gruppe um den Justizkommissar Robert und dem Bankier Arons aus Berlin durch. Verantwortlich für die Planung war der Architekt und Mathematiker August Leopold Crelle, ein langjähriger Kollege Friedrich Schinkels.

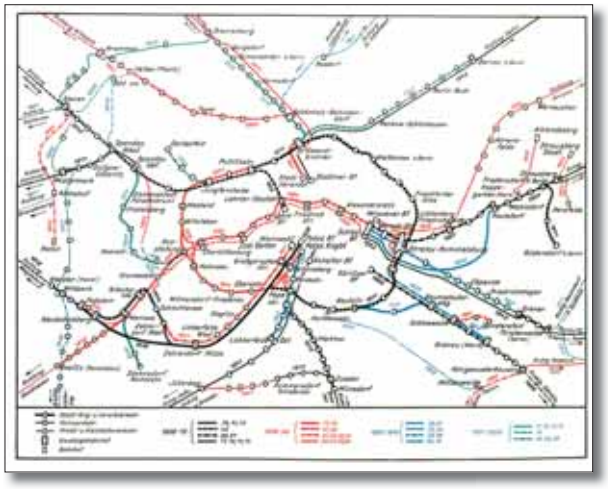
Zunächst wurde das Projekt gehörig abgespeckt und auf den Abschnitt Berlin—Potsdam reduziert. Erst 1846 konnte die schon ursprünglich geplante Verlängerung bis Magdeburg realisiert werden. In den folgenden Jahrzehnten nach der Eröffnung wurde die Stammbahn Stück für Stück weiter ausgebaut. Dabei förderte die Siedlungsentwicklung Berlins den Bahnbau ebenso, wie der Ausbau des Bahnnetzes eine weitere Siedlungstätigkeit ermöglichte. Die anfangs noch schwankende Nachfrage im Personen- und Güterverkehr stieg ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts stetig an.

← *In nur wenigen Jahrzehnten wurde aus einzelnen Strecken ein umfangreiches, das Deutsche Reich erschließendes Eisenbahnnetz. Berlin und die Stammbahn nach Potsdam sind besonders hervorgehoben.*
Aus: Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen, 1938

Entwicklung | Stationen | Perspektiven

Die Bahn im Wandel 1838–1961





↖↗ *Die Grafiken und der Plan zeigen, wie im Raum Berlin schrittweise das Bahnnetz ausgebaut wurde.*
Grafik: Mathias Hiller 2008, Verkehrstechnische Woche 1930

→ *Seit den späten 20er Jahren wurden die Dampfzüge auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen von den elektrischen S-Bahnzügen abgelöst.*

→ *Ab 1936 standen für die Stammbahnstrecke Berlin—Zehlendorf moderne S-Bahn-Schnellzüge (Baureihe ET/EB 125) zur Verfügung, die mit einer Geschwindigkeit von bis zu 120 km/h fahren konnten und sich durch ein modernes stromlinienförmiges Design auszeichneten. Sie wurden schließlich als „Bankierzug" legendär.*
Fotos: Slg. S-Bahn-Museum

→ *Streckenverlauf der Friedhofsbahn Wannsee—Dreilinden—Stahnsdorf.*
Karte: Zentralblatt der Bauverwaltung 1914.

← *Elektrifizierung am Bahnhof Stahnsdorf 1928.*
Foto: Slg. S-Bahn-Museum

Die Wannseebahn

Nach 1838 entstanden viele Bahnlinien in alle Himmelsrichtungen. Bald mußten getrennte Gleise für Fern- und Vorortverkehr gebaut werden, um schnelle und selten haltende Fernzüge von den häufig stoppenden Vorortzügen zu trennen. Die Stammbahn übernahm die Vorreiterrolle.

1874 war in Zehlendorf ein Abzweig von der Stammbahn gebaut worden, über den Vorortzüge über Schlachtensee Richtung Wannsee und Potsdam verkehrten. Diese Strecke wurde auf Betreiben eines Bankiers gebaut, der in Wannsee am Verkauf von Grundstücken viel Geld verdienen wollte. Die Verbindung wurde später „Alte Wannseebahn" genannt.

Zwischen dem Potsdamer Bahnhof in Berlin und Zehlendorf entstanden **1891** neben der Stammbahn zwei separate Gleise für den Vorortverkehr: die „Neue Wannseebahn". Ab Zehlendorf fuhren die Vorortzüge der Neuen Wannseebahn über die Alte Wannseebahn; ab Neubabelsberg (Griebnitzsee) entstand ein anschließender Abschnitt nach Potsdam. Auf der Stammbahn verkehrten weiterhin Fernzüge und Vorortzüge nach Werder sowie Güterzüge.

Seit **1907** fuhren Vorortzüge von Wannsee über Nikolassee nach Zehlendorf. Dort wechselten sie über auf die Stammbahngleise und verkehrten ohne Halt bis zum Potsdamer Fernbahnhof. Diese schnellen Züge – „Bankierzüge" genannt – brachten die überwiegend wohlhabenden Fahrgäste rasch zu ihren Arbeitsplätzen im Zentrum Berlins.

Seit Mitte der 1920er Jahre wurde der Stadt-, Ring- und Vorortverkehr schrittweise elektrifiziert. 1930 erhielten die Züge den werbewirksamen Namen „S-Bahn". Ab **15. Mai 1933** war auch die Wannseebahn „elektrisiert". Ebenso erhielten die Stammbahngleise ab Zehlendorf Stromschienen, damit die Bankierzüge elektrisch verkehren konnten.

Viele Stationen waren seit Eröffnung der „Neuen Wannseebahn" nachträglich in die Strecke eingefügt worden: Nikolassee und Mexikoplatz (an der Alten Wannseebahn), Sundgauer Straße, Botanischer Garten, Feuerbachstraße und Schöneberg.

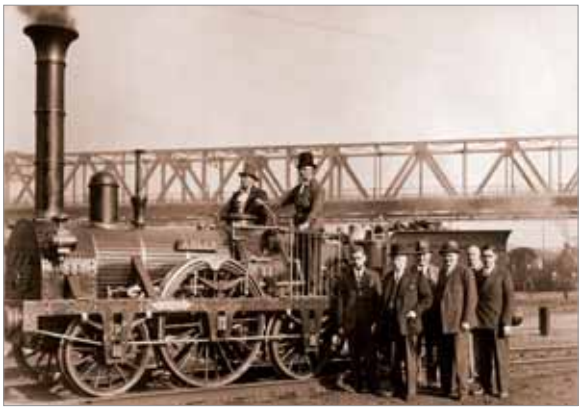
Ab Oktober **1939** verkehrten die Wannseebahn-Züge durch den neu eröffnete Nordsüd-S-Bahntunnel.

Die Friedhofsbahn 1913–1961

Die **1913** eröffnete Friedhofsbahn führte von Wannsee über Dreilinden nach Stahnsdorf und diente der Erschließung der neu angelegten Berliner Friedhöfe in Stahnsdorf. **1928** wurde die Strecke elektrifiziert. Mit dem Bau der Berliner Mauer am **13. August 1961** wurde der Betrieb eingestellt, die noch brauchbaren Anlagen wurden demontiert, der Rest dem Verfall preisgegeben.

100 Jahre Stammbahn 1938

← *Deckblatt der Programm-Broschüre.* Slg. S-Bahn-Museum



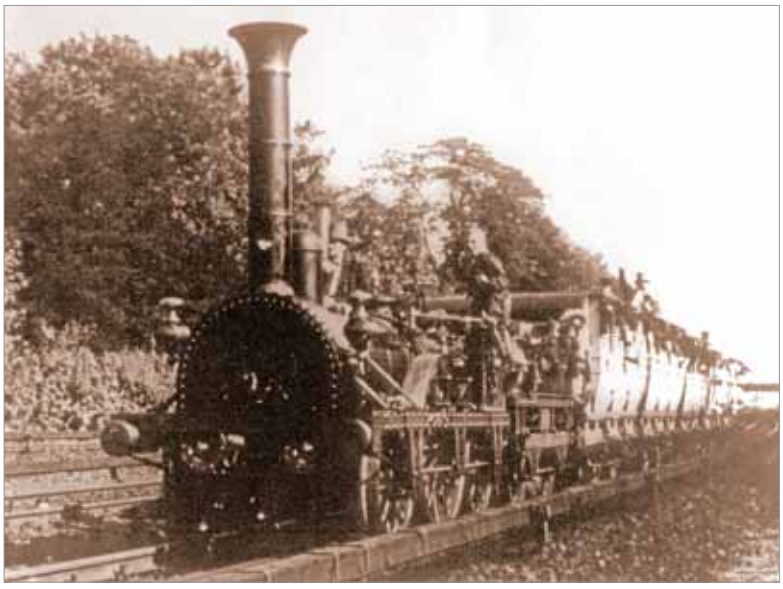
↑↓ *Aus Anlaß des Jubiläum war der Nachbau der historischen Lokomotive „Adler" nach Berlin gebracht wurden.*
Fotos: Hist. Slg. DB AG

↘ *Sonderdruck der Reichsbahndirektion Berlin zum Jubiläum.*
Slg. S-Bahn-Museum

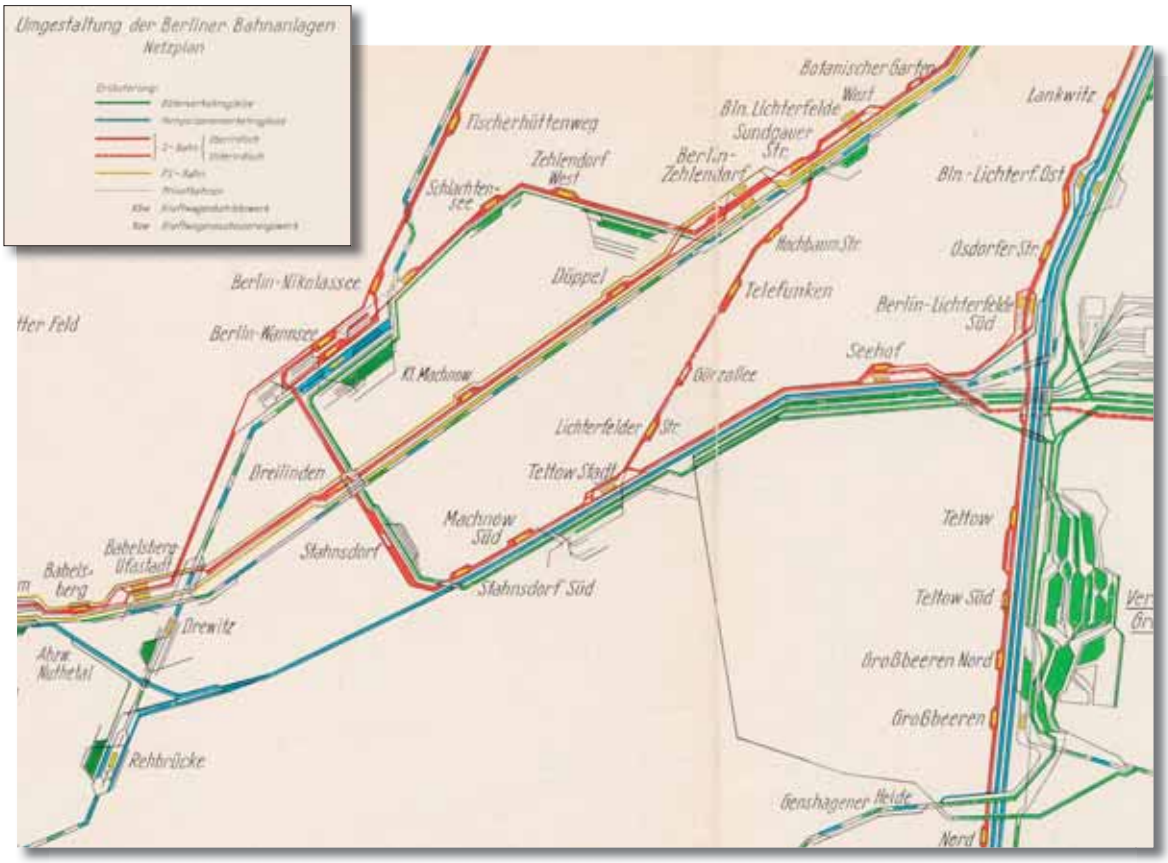
Im Herbst 1938 jährte sich der 100. Jahrestag der Eröffnung der Stammbahn. Das NS-Regime griff dieses Datum auf. Wie schon drei Jahre zuvor, bei der 100-Jahr-Feier der ersten Bahnstrecke in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth, gab es ein großes Fest.

Die Mischung aus Tradition, moderner Technik, verbunden mit der Hervorhebung „deutscher Leistungsfähigkeit", und viel Pomp für das Gemüt war zeittypisch. Im Mittelpunkt stand die Fahrt eines historischen Zuges von Berlin nach Potsdam mit entsprechendem Rahmenprogramm aus Empfängen und viel Musik. Der historische Zug – Lokomotive und Wagen – war ein Nachbau der Fahrzeuge aus Nürnberg.

In der Deutschlandhalle wurde zwischen dem 25. September und dem 2. Oktober 1938 ein Festspiel „100 Jahre Eisenbahn Berlin—Potsdam" gezeigt.



Stammbahn und Welthauptstadt 1937–45

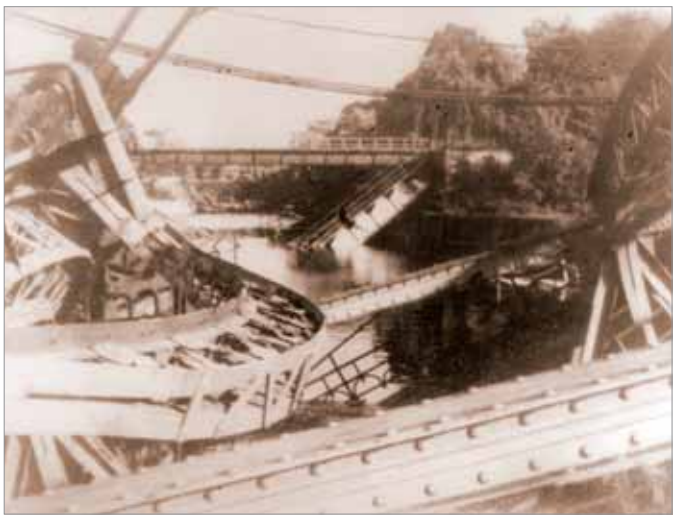


↑↓←→↘↗↙↖ *Ausschnitt aus der Planung der Deutschen Reichsbahn für das Bahnnetz im Raum Berlin (Stand um 1941).*

Aus: Hans Bock: Die Planungen der Reichsbahnbaudirektion Berlin von 1937 bis 1945

↓→↘ *Der Krieg hinterließ Zerstörungen (Potsdamer Bahnhof in Berlin und Bahnbrücken über den Teltowkanal bei Kohlhasenbrück). Danach wurden viele Bahnanlagen – so wie hier die Stammbahn bei Kleinmachnow um 1946 – demontiert.*

Fotos: Landesarchiv Berlin, Slg. S-Bahn-Museum, Peter Cürlis



Planungen

Adolf Hitler wollte – das war seit 1937 öffentlich bekannt – Berlin monumental umbauen, zur Welthauptstadt gestalten. Bestandteil der Pläne war ein erheblich umgestaltetes und erweitertes Bahnnetz, u. a. mit vier riesigen Fernbahnhöfen und einem „Fern-S-Bahnnetz", welches das normale S-Bahn-Netz ergänzen und weiter in die Mark Brandenburg reichen sollte. Wichtigste geplante Änderungen für den Raum Zehlendorf—Kleinmachnow—Potsdam waren:

- Einführung der Fernbahngleise („Stammbahn") in den neuen Südbahnhof (etwa an der Stelle des heutigen Bahnhofs Südkreuz geplant). Der alte Potsdamer Bahnhof in Berlin wäre zugunsten der monumentalen Nord-Süd-Achse abgerissen worden.
- Ausbau der Stammbahn bis Werder für den S-Bahnverkehr.
- Erweiterung der Gleisanlagen im Raum Zehlendorf—Kleinmachnow—Potsdam auf insgesamt 6 Gleise für den S-/Fern-S-Bahn- und Fernverkehr (die Bahntrasse ist in ihrer geplanten Breite heute noch erkennbar).
- Anlage von S-Bahnhöfen in Düppel (Höhe Benschallee), Kleinmachnow (Höhe Steinweg) und Dreilinden (an der Kreuzung mit der Friedhofsbahn).
- Ausbau der S-Bahn von Lichterfelde Ost über Teltow (heutige S-Bahnstation) über Stahnsdorf bis nach Wannsee („Ringschluß" über die schon bestehende Friedhofsbahn).

Zerstörungen

Mit dem Beginn des Zweiten Weltkrieges zerstoben die hochtrabenden Pläne. Für die Stammbahn brachte das Jahr 1945 erhebliche Einschnitte:

- Zerstörung der Teltowkanalbrücke in Kohlhasenbrück,
- Zerstörung des Potsdamer Bahnhofes in Berlin und vieler Gleisanlagen; Stillegung der Anlagen,
- Demontage der Gleise zwischen Düppel-Kleinmachnow und Griebnitzsee.

Da zwischen Zehlendorf und Düppel-Kleinmachnow ein Gleis erhalten blieb, konnte seit Dezember 1945 Kleinmachnow wieder mit der Bahn erreicht werden. Die politische Teilung führte dazu, daß Kleinmachnow auf drei Seiten eine später zunehmend undurchlässiger werdende Grenze erhielt. Ab 1952 wurden die West-Berliner am Betreten der DDR gehindert. Mit dem Mauerbau im August 1961 wurde aus der einstigen Bahntrasse die scharf bewachte „Staatsgrenze".

Hingegen war die Stammbahn auf DDR-Gebiet über die Jahrzehnte der Teilung ab Potsdam integraler Bestandteil des Bahnnetzes. Züge des DDR-Binnenverkehrs verkehrten hier Richtung Magdeburg ebenso wie die Interzonen-/Transitzüge zwischen Berlin (West) und der Bundesrepublik Deutschland.

Entwicklung | Stationen | Perspektiven

S-Bahn auf der Stammbahn 1948–1980

← *S-Bahnzug in Düppel-Kleinmachnow, 1962.*

↓ *Bis zum Mauerbau standen derartige Warnungen an den West-Berliner S-Bahnhöfen.* Fotos: Sigurd Hilkenbach

Seit 1948 verkehrten auf der Strecke Zehlendorf—Düppel-Kleinmachnow elektrische S-Bahnzüge; der Orte war nun aus Richtung Berlin wieder alle 20 Minuten mit der Bahn erreichbar.

Probleme ergaben sich bald durch die zunehmend undurchlässiger werdende Grenze. Viele DDR-Bürger durften West-Berlin schon lange vor 1961 nicht mehr betreten. Selbst der Fahrkartenkauf auf dem in West-Berlin gelegenen S-Bahnhof war ein Problem: Die DR verlangte hier Westgeld – das die DDR-Bürger nicht haben durften. Ein Fahrkartenverkauf auf der DDR-Seite der Grenze mußte eingerichtet werden.

In West-Berlin fuhren **nach dem 13. August 1961** weiterhin S-Bahnzüge, Fahrgäste gab es aber nur wenige: Die meisten früheren Fahrgäste waren durch den Stacheldraht ausgesperrt, viele West-Berliner boykottierten die von der DDR-Reichsbahn betriebene S-Bahn.

1980 kam für diesen Restbetrieb bis Zehlendorf nach dem Eisenbahner-Streik das Aus. West-Berliner Eisenbahn-Angestellte der Deutschen Reichsbahn – unter DDR-Arbeitsrecht tätig – traten gegen ihre zunehmend unzumutbarer werdenden Arbeitsbedingungen in den Streik. Die Reichsbahn entließ viele Streikende und stellte auf der Hälfte des bis dahin noch betriebenen 145 Kilometer langen S-Bahnnetzes in Berlin (West) den Betrieb ein. Betroffen war unter anderem die Strecke Zehlendorf—Düppel und die Wannseebahn. Nun begannen viele West-Berliner, das Fehlen der S-Bahn zu spüren. Forderungen nach Verhandlungen und gegebenenfalls einer Übernahme in westliche Regie wurden laut. Am 9. Januar 1984 erhielt die BVG die Betriebsrechte für die fast am Nullpunkt angelangte S-Bahn. Ein langer Modernisierungsprozeß, begann. Die Stammbahn aber fehlte in den Planungen.

104a Bln-Zehlendorf—Düppel-Kleinmachnow

			†	†	†						†	†	†
4.50	usw alle 20 Min bis	1.10	1.50	2.50	3.50	ab Bln-Zehlendorf .... an	5.00	5.20	usw alle 20 Min bis	1.20	2.20	3.20	4.20
4.53		1.13	1.53	2.53	3.53	an Düppel-Kleinmachnow ... ab	4.57	5.17		1.17	2.17	3.17	4.17

104b Bln-Wannsee—Stahnsdorf

			†			x	†	†							†	†
4.34	usw alle 20 Minuten bis	0.34	1.14	1.34	1.54	2.14	2.34	3.34	ab Bln-Wannsee .... an	3.50	4.10	4.30	usw alle 20 Minuten bis	0.50	1.30	2.30
4.37		0.37	1.17	1.37	1.57	2.17	2.37	3.37	an } Dreilinden .... { ab	3.47	4.07	4.27		0.47	1.27	2.47
4.39		0.39	1.19	1.39	1.59	2.19	2.39	3.39	ab } Dreilinden .... { an	3.45	4.05	4.25		0.45	1.25	2.45
4.41		0.41	1.21	1.41	2.01	2.21	2.41	3.41	an Stahnsdorf .... ab	3.43	4.03	4.23		0.43	1.23	2.43

← *Auszug aus dem Sommerfahrplan 1961.* Slg. S-Bahn-Museum

↑↓ *Ab 1. Dezember 1945 verkehrte zunächst ein Dampfzug, ab 1948 dann die S-Bahn nach Düppel-Kleinmachnow. Beide Aufnahmen entstanden in Zehlendorf.* Fotos: Peter Cürlis, Sigurd Hilkenbach

↓↘ *In Kleinmachnow wurden Fahrkarten für DM-Ost an die DDR-Bürger verkauft. Der schwarze Druck und dies Stempel verdeutlichen dies.* Slg. Heimatverein Kleinmachnow

↓ *Das Stammbahn-Fragment Düppel—Zehlendorf in einem S-Bahn-Netzplan aus dem Jahre 1980.* Slg. S-Bahn-Museum

Zweigeteilt: 150 Jahre Stammbahn 1988

↑ *Aufkleber an den S-Bahn-zügen, entworfen vom Berliner Fahrgastverband IGEB.*

↑↘ *Dampfzug am Bahnhof Zehlendorf Süd und Nachbau der Lokomotive „Adler" in Zehlendorf.* Fotos: Udo Dittfurth

←↙ *Sonderfahrschein und Sonderbriefmarke.* Slg. S-Bahn-Museum

↖↑↗ *Dampf-Sonderzug zwischen Potsdam und Beelitz.* Fotos: Michael Müller

← *Bierfilz mit Jubiläumsmotiv.* Slg. S-Bahn-Museum

1988 jährte sich zum 150. Mal der Tag der Inbetriebnahme der ersten preußischen Eisenbahnstrecke. Das Jubiläum wurde gefeiert – zeitbedingt getrennt in Ost und West.

Gab es eigentlich etwas zu feiern? 1988 war die Situation der historischen Verbindung zwischen Berlin und Potsdam nur als trostlos zu bezeichnen: Die historische Bahntrasse, die überwiegend im damaligen West-Berlin begann, war mehrfach vom Grenzverlauf durchschnitten. Der Potsdamer Bahnhof in Berlin war verschwunden, auf seiner Fläche – einer schlammigen Brache nahe der Berliner Mauer – gab es einen wilden Flohmarkt. Der Potsdamer Güterbahnhof war – wie das verbliebene Gleis zum Bahnhof Schöneberg – seit Jahren stillgelegt; Lagerplätze, Kleingärten und sich ausbreitende Vegetation prägten das Bild. Zwischen Schöneberg und Zehlendorf verkehrte ab und zu ein Güterzug. Regelmäßiges Leben brachten nur die Güterzüge und amerikanischen Militärzüge zur Station Lichterfelde West.

Dennoch: In Ost und West wurde gefeiert. Den Potsdamern wurde am Bahnhof Potsdam Stadt eine Ausstellung historischer Fahrzeuge geboten, und die Deutsche Reichsbahn setzte einen Dampfsonderzug nach Beelitz ein. Schamhaft wurde der Anlaß für die Feiern umgangen.

In Berlin (West) konnten die Feiern großzügiger, wenn auch von Wehmut begleitet, ausfallen: Auf dem Gelände der Bahnmeisterei Zehlendorf wurde eine bunt gemischte Fahrzeugschau präsentiert. Auf der S-Bahnlinie S 1 setzte die BVG ihren Museumszug ein. Drei Tage lang gab es sogar wieder Betrieb auf der Stammbahn: Ein Dampfzug der Berliner Eisenbahnfreunde verkehrte am 23., 24. und 25. September auf dem provisorisch wiederhergestellten Streckenabschnitt Zehlendorf Süd—Düppel.

Die Deutsche Reichsbahn veranstaltete am Bahnhof Wannsee ein Fest mit verschiedenen Dampflokomotiven und einem Schnelltriebwagen „Fliegender Hamburger". Sonderfahrten mit Dampflokomotiven und den in West-Berlin nicht üblichen Doppelstockwagen bildeten weitere Anziehungspunkte.

Was blieb? Die bei einem Jubiläum sonst üblichen Worte für eine gute Zukunft mußten angesichts der Realitäten unterbleiben. Gut ein Jahr vor dem 9. November 1989 wagte niemand die Hoffnung auf eine baldige Wiederinbetriebnahme, wichtiger noch: die Wiederherstellung der direkten und für alle Menschen nutzbaren Verbindung zwischen Berlin und Potsdam zu formulieren.

Berlin Potsdamer Bahnhof

↑ *Plan der Gleisanlagen des Potsdamer Bahnhofes in Berlin.* *Aus: Berlin und seine Eisenbahnen, 1896*

Der Potsdamer Bahnhof in Berlin:
↑ *das Empfangsgebäude mit Durchhalteparole um 1942,*
↙ *die Bahnsteiganlagen um 1938 und*
↙↙ *um 1945/46 (Blick nach Norden).*
Fotos: W. Steiner/Slg. Sigurd Hilkenbach, Slg. S-Bahn-Museum, Slg. Michael Braun

Der Potsdamer Bahnhof war die erste Eisenbahn-Endstation im alten Berlin, eröffnet **1838.**

1872 wich die ursprüngliche Anlage dem „neuen" Potsdamer Bahnhof im Neo-Renaissance-Stil. Dieser, erbaut vom späteren Eisenbahndirektionspräsidenten Julius Ludwig Quassowski, erhielt **1891** zwei sogenannte Flügelbahnhöfe: Der auf der Westseite hieß Wannseebahnhof; von hier fuhren von 1891 bis 1939 die Züge der Wannseebahn ab. Derjenige an der Ostseite wurde Potsdamer Ringbahnhof genannt. **1901** wurde er noch mit einem Anbau, dem Vorortbahnhof versehen. Vom Fernbahnhof fuhren u. a. die Vorortzüge über die Stammbahn nach Werder und seit **1907** die „Bankierzüge" nach Wannsee ab.

Als **1939** der Nordsüd-S-Bahntunnel fertiggestellt war, wurde der Verkehr vom Wannsee- und vom Vorortbahnhof in den Tunnel zum Anhalter Bahnhof verlegt. Die Züge rauschten nun unter der Innenstadt hindurch, nördliche und südliche Vororte waren direkt miteinander verbunden.

Im Zweiten Weltkrieg ist der Potsdamer Bahnhof schwer beschädigt worden.

Nach **1945** blieb der Bahnhof, der nun im Grenzgebiet zwischen Ost und West lag, weitgehend ungenutzt. Bis **1958** stand die Ruine noch: Agonie, Ödnis und Tristesse ringsherum. Das gesamte Bahnhofsgelände gehörte zu Ost-Berlin, wurde 1961 aber nicht ummauert, sondern dämmerte als Niemandsland dahin.

Im Zuge eines Gebietsaustausches von Ost nach West kam das Areal **1972** zu Berlin (West). Dann wurden die noch verbliebenen Reste abgetragen, die Fläche planiert.

Mit dem im Jahr **2006** in Betrieb genommenen Regionalbahnhof unter dem Potsdamer Platz ist ein Teil der alten Bahnhofstradition wieder aufgelebt.

↓ *Heute gibt es am Potsdamer Platz einen S- und Regionalbahnhof.* *Foto: Oliver Zauritz*

Bahnhof Potsdam

← *Das Empfangsgebäude des Bahnhofs Potsdam im Jahr 1938. Es wurde 1945 zerstört.*
Foto: Hist. Slg. DB AG

↑← *Das 1936 entstandene Bauwerk für den S-Bahnbetrieb überstand Krieg und Teilung. Bis zum Abriß zugunsten des neuen Bahnhofes diente es als provisorisches Empfangsgebäude für S- und Fernbahn.*
Fotos: Udo Dittfurth um 1993/2008

1838 war Potsdam zunächst der westliche Endpunkt des für Preußen neuen Verkehrsmittels Eisenbahn. Kronprinz Friedrich Wilhelm soll anläßlich der Eröffnung in Potsdam gesagt haben: „Diesen Karren, der durch die Welt läuft, hält kein Mensch mehr auf."

Wie in Berlin wurden die Bahnanlagen in den folgenden Jahrzehnten immer wieder erweitert, so auch das imposante Empfangsgebäude und die Eisenbahnwerkstätten auf der Südseite der Bahnhofsanlagen.

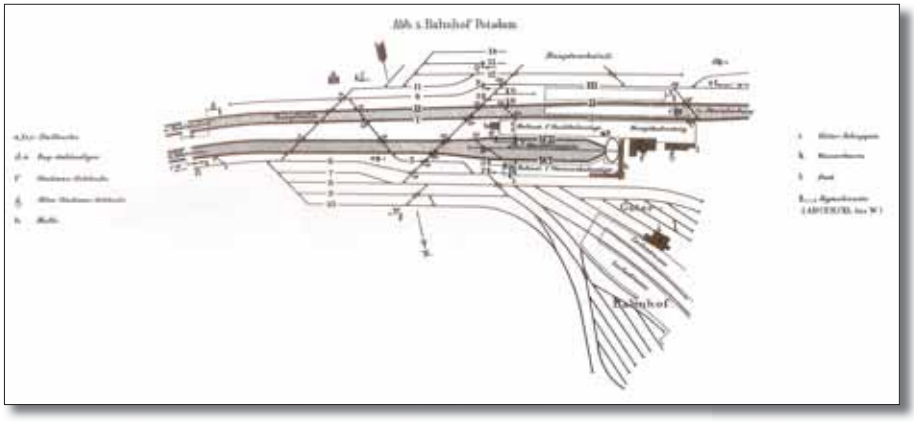
1887–90 entstand ein Anbau für die aus Berlin hier endenden Züge als Kopfbahnhof. Später – **1928** – wurde dieser nach der Stadtbahn verkehrende Vorortverkehr, zur S-Bahn, für die 1936 auch ein eigenes Empfangsgebäude geschaffen wurde. Nach dem schrecklichen Bombenangriff auf Potsdam im April **1945** war dieser Neubau das einzige Überbleibsel der alten Pracht.

Zwar gab es Wiederaufbaupläne, die zunehmende Teilung Deutschlands machte sie aber zunichte. **1958** mußte die Station, bis dato Potsdam Hauptbahnhof genannt, diesen Beinamen an die neue Station am Berliner Außenring abgeben. Der Bahnhof hieß fortan Potsdam Stadt und versank nach dem **13. August 1961** in der Bedeutungslosigkeit.

Die Wende kam nach dem Mauerfall. Wenige Tage später schon rollten wieder mit Diesellokomotiven bespannte Vorortzüge Richtung Berlin (Stadtbahn). Im April **1992** folgte die S-Bahn.

Seit **1999** heißt die neue Station mit Einkaufspassage wieder Hauptbahnhof. Aus dem Verkehrsgeschehen der Landeshauptsstadt Brandenburgs ist sie nicht mehr wegzudenken.

↓ *Plan der Gleisanlagen um 1892.* *Zeitschrift für Bauwesen*

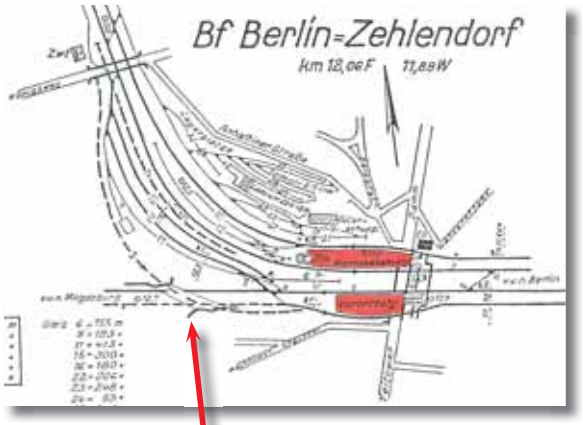


↓ *Anlagen des Ausbesserungswerkes mit dem kaiserlichen Hofzug um 1895.* *Foto: Reichsbahndirektion Berlin*

Bahnhof Zehlendorf

← *Postkarte mit dem alten S-Bahnhof Zehlendorf.* Slg. Udo Dittfurth

↑↓ *Das 1943 zerstörte Empfangsgebäude und der Ersatzbau um 1950.* Fotos: Slg. Heimatmuseum Zehlendorf



↖ *Plan der Gleisanlagen um 1950.* Slg. S-Bahn-Museum

← *Brücke über die Stammbahn für die Bankierzüge, aufgenommen um 1904.* Foto: Slg. Heimatmuseum Zehlendorf

Im Eröffnungsjahr der Stammbahn **1838** war Zehlendorf der einzige Unterwegshalt auf der Bahnstrecke. Seit **1874** zweigte hier die Alte Wannseebahn Richtung Schlachtensee und Wannsee ab. **1891** wurde Richtung Berlin die Neue Wannseebahn eröffnet. Dazu erhielt der Bahnhof ein neues Empfangsgebäude auf der Nordseite der Gleisanlagen, und der Teltower Damm wurde unter dem neuen Bahnsteig hindurch geführt.

Zwischen 1910 und 1914 wurde der Bahnhof nochmals umgestaltet. Zehlendorf erhielt einen zweiten Bahnsteig, an dem die Vorortzüge auf der Stammbahn Richtung Werder und die neuen „Bankierzüge" halten konnten.

1943 wurde das Bahnhofsgebäude durch einen Bombentreffer komplett zerstört und noch während des Krieges durch einen einfachen, barackenartigen Neubau ersetzt. (Lag es daran, daß der Reichsverkehrsminister Julius Dorpmüller hier wohnte und jeden Tag mit der S-Bahn zur Arbeit fuhr?) Ab **1948** war Zehlendorf Anfangs- und Endpunkt der S-Bahnverbindung nach Düppel-Kleinmachnow.

1955 wurde die Unterführung für Doppeldeckerbusse vertieft und etwas später das Bahnhofsgebäude gestalterisch aufgewertet.

Zwischen 1980 und 1985 ruhte der S-Bahnverkehr. Anläßlich der Modernisierung der Anlagen zur Wiederinbetriebnahme der Wannseebahn durch den West-Berliner Senat verschwand das alte Bahnhofsgebäude. Es entstand die noch heute bestehende Zugangssituation. Der Stammbahnsteig blieb – wenn auch funktionslos – erhalten.

Neue Wohn- und Geschäftshäuser rahmen den Bahnhof beiderseits der Bahntrasse ein. Der Bahnhof Zehlendorf ist heute ein quirliger Umsteigepunkt im Südwesten Berlins.

↙↘ *Der seit 1980 nicht mehr genutzte Bahnsteig an der Stammbahn und der S-Bahnsteig der Wannseebahn (beide 2008).* Fotos: Udo Dittfurth

Bahnhof Griebnitzsee

↖↑ *Das heutige Empfangsgebäude kurz nach der Eröffnung und der S-Bahnsteig im Sommer 1941.* Fotos: Slg. S-Bahn-Museum

← *Abzweig von der aus Berlin kommenden Wetzlarer Bahn (im Rücken) nach Griebnitzsee und Potsdam (nach rechts) in Kohlhasenbrück, 1962. Auf der Brücke querte bis 1945 die Stammbahn die Wetzlarer Bahn.* Foto: Ina Muster-Schatzmann

↙ *Blick auf Steinstücken, den Bahnhof Griebnitzsse und den Trassenverlauf der Stammbahn Richtung Kleinmachnow/Berlin-Zehlendorf (die rechte der zwei Schneisen) im Jahr 1990.* Foto: Behrendt/Slg. S-Bahn-Museum

Seit **1874** gibt es hier einen Bahnhof, zunächst Neubabelsberg genannt. Hier vereinigten sich die Gleise von Stammbahn und Alter Wannseebahn sowie der Wetzlarer Bahn (1879) bzw. in ihrer Fotführung als Stadtbahn (1882). Die Gleisanlagen wurden mehrfach erweitert, um Fernverkehr und Vorortverkehr von Stammbahn und verlängerter Stadtbahn abzuwickeln.

1928 wurden die Vorortgleise elektrifiziert und das Unterwerk, in dem sich heute das S-Bahn-Museum befindet, errichtet. **1938** erhielt die Station den Namen Babelsberg-Ufastadt. Viele berühmte deutsche Filmstars stiegen hier auf dem Weg ins deutsche „Hollywood" aus. Den Zweiten Weltkrieg überstand der Bahnhof ohne Schäden. Danach wurden die Gleise der Stammbahn Richtung Berlin demontiert, ihre Züge von hier nach der Stadtbahn geleitet – so wie heute noch.

Seit **1949** heißt die Station Griebnitzsee.

Der Bahnhof Griebnitzsee war in besonderem Maß von der deutsch-deutschen Teilung betroffen. Ab 1952 wurden hier die Fahrgäste kontrolliert. Die S-Bahn fuhr aber weiter – bis zum 13. August 1961. Dann wurde der S-Bahnbetrieb unterbrochen, das nach 1945 verbliebene Gleis wucherte zu. Griebnitzsee war nun Grenzbahnhof. Der Bahnhof und sein Umfeld blieben hermetisch abgeriegelt.

Bis **1989** hielten hier nur noch die sogenannten Interzonenzüge (später Transitzüge) im Fernverkehr zwischen West-Berlin und dem Bundesgebiet; die alliierten Militärzüge fuhren durch und wurden in Potsdam Stadt kontrolliert. In Griebnitzsee stiegen die Zugbegleitkommandos der Transportpolizei und die Personenkontrolleure des Ministeriums für Staatssicherheit (als Grenzsoldaten gekleidet) in die Züge ein.

Nachdem die Mauer gefallen war, richtete die Deutsche Reichsbahn rasch einen Bahnbetrieb mit Doppelstockzügen zwischen Berlin und Potsdam ein – bis am **1. April 1992** die S-Bahn wiedereröffnet wurde.

Nach der Wiedervereinigung wurde das alte Bahnhofsgebäude von 1932 renoviert und zeigt sich heute fast wie im Eröffnungsjahr.

An der noch erkennbaren Trasse der Stammbahn entstand ein Bahnsteig für die Regionalbahn Richtung Wustermark. Die Züge verbinden u. a. die verschiedenen Universitätsstandorte innerhalb Potsdams miteinander.

↖← *Bahnhof Griebnitzsee 1938, Blick auf die Strecke Richtung Osten: An dieser Stelle zweigt von der Stammbahn, auf der gerade ein Zug von Berlin Richtung Potsdam angefahren kommt, die Verbindung zur Wetzlarer Bahn und weiter zur Stadtbahn ab. Das Bild darunter aus dem Jahr 2008 zeigt die heutige Situation.*
Fotos: Reichsbahndirektion Berlin, Udo Dittfurth

Haltepunkt Zehlendorf Süd

↑ *Ein Zug aus Düppel erreicht 1978 die Station Zehlendorf Süd.*
Foto: Michael Götze

←↓→ *S-Bahnzeichen, Bahnsteig und „vereinfachter" Fahrplanaushang im Herbst 1980, kurz nach der Stillegung.*
Fotos: Udo Dittfurth

Abgesehen von dem 1946 auf Betreiben der US-Besatzungsmacht gebauten Bahnhof Buckower Chaussee war Zehlendorf Süd der erste neue S-Bahnhof nach 1945 in Berlin (West).

Der Bau des knapp 80 Meter kurzen Bahnsteigs (nur etwa die Hälfte eines normalen S-Bahnsteigs), eingefügt zwischen den Bahnhöfen Zehlendorf und Düppel-Kleinmachnow, war nicht ohne Komplikationen vonstatten gegangen: **Anfang 1971** mußten die bereits begonnenen Arbeiten auf Anordnung der amerikanischen Alliierten eingestellt werden. Der US-Stadtkommandant hatte keine Genehmigung für die Anlage erteilt und die Reichsbahn aufgefordert, zunächst nähere Unterlagen über das Bauvorhaben einzureichen. Dies geschah erst im **September 1972,** so daß der Neubau an der Bahnkreuzung mit der Clauertstraße schließlich erst im Dezember 1972 in Betrieb gehen konnte.

Der Zugang war nur am westlichen Bahnsteigende möglich, Dort entstand ein kleiner überdachter Wetterschutz. Im **September 1980** wurde – bedingt durch den Streik der West-Berliner Eisenbahner – der Betrieb eingestellt und nicht mehr aufgenommen.

Heute ist die Station zwar noch vorhanden, es bedarf aber einigen Suchens unter der zum Teil dichten Vegetation.

↙↘ *Von der Natur zurückerobert: Bahnsteig mit Gleis und Bahnhofszugang im Jahr 2008.* *Fotos: Udo Dittfurth*

Schöneberg • Steglitz • Lichterfelde West

→ *Der S-Bahnhof Schöneberg kurz nach der Eröffnung 1933. Im Vordergrund das Gütergleis, rechts das Stammbahngleispaar, im Hintergrund der Wannsee- und darüber der Ringbahnsteig.*
Foto: Hist. Slg. DB AG

Weitere wichtige Stationen an der Stamm- und der Wannseebahn waren und sind die Bahnhöfe Schöneberg, Steglitz und Lichterfelde West.

Schöneberg

Mit dem **1933** eröffneten Bahnhof schuf die Reichsbahn eine Umsteigemöglichkeit zwischen Wannsee- und Ringbahn. Im Fall einer zukünftigen Nutzung der Stammbahn für den Regionalverkehr könnte hier ein Halt entstehen.

Steglitz

Der Halt in Steglitz ist fast so alt wie die Stammbahn, er entstand **1839.** Für einige Jahre mangels Fahrgastaufkommen stillgelegt, wurde er **1864** wieder eröffnet und erhielt bald ein imposantes Empfangsgebäude.

1883 kam es zu einem tragischen Unglück, als ein Zug in eine Menschenmenge fuhr. Als Reaktion wurde eine Unterführung gebaut und ein Mittelbahnsteig angelegt. Viele andere Stationen folgten diesem Beispiel.

Bis 1965 stand das dreigeschossige Empfangsgebäude, dann mußte es der Stadtautobahn weichen.

Heute ist die Station Rathaus Steglitz ein wichtiger Umsteigepunkt zur U-Bahnlinie U 9 und ist der südliche Eingangsbereich zur Einkaufsmeile Schloßstraße.

Bei Herstellung der Stammbahn als Strecke für den Regionalbahnverkehr könnte hier ein weiterer Bahnsteig entstehen.

↑ *Bahnhof Steglitz um 1900, der Blick geht über die Stammbahngleise hinweg auf den Vorortbahnsteig. Die Bebauung dahinter ist vollständig verschwunden und durch den „Kreisel" ersetzt.*
Foto: Slg. Sigurd Hilkenbach

↑ *S-Bahn in Steglitz, rechts wird 1988 ein provisorischer Bahnsteig gebaut, um den S-Bahnsteig zu erneuern. Künftig könnte an dieser Stelle ein Regionalbahnsteig für die Stammbahn angelegt werden.*
Foto: Udo Dittfurth

Lichterfelde West

Die wachsende Villenkolonie Lichterfelde erhielt **1872** eine zweite Station: Auf Lichterfelde Ost an der Anhalter Bahn folgte mit Lichterfelde West ein Halt an der Stammbahn. Das imposante, an eine italienische Villa erinnernde Gebäude prägt bis heute nicht nur die Bahnanlagen, sondern auch das städtische Umfeld.

Seit 1891 verkehrten die lokalen Züge auf den Gleisen der Wannseebahn, die Fernzüge fuhren ohne Halt auf den Stammbahngleisen durch.

Lichterfelde West wurde über die Jahrzehnte der Teilung nach 1945 Endpunkt der Züge der amerikanischen Streitkräfte in Berlin (West). Heute gibt es auf den Gleisanlagen noch umfangreichen Güterverkehr.

Das alte Empfangsgebäude erstrahlt nach einer umfassenden Renovierung in den 1980er Jahren in altem Glanz.

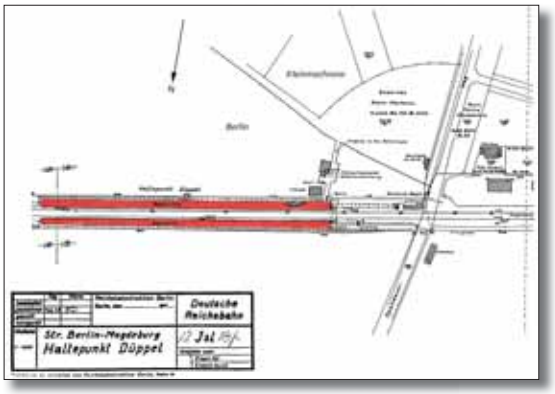
↑ *Protest des Fahrgastverbandes in Lichterfelde West für die S-Bahn in den 80er Jahren.* *Foto: Wolfgang Däumel*

← *Auf dem S-Bahnhof Lichterfelde West Mitte der 50er Jahre.* *Foto: Slg. S-Bahn-Museum*

Bahnhof Düppel-Kleinmachnow

↑ *Ausschnitt aus dem Netzplan 1943.* Slg. Michael Müller

→↓ *S-Bahnhof Düppel: Bahnsteigszene um 1952 und Lageplan von 1940.*
Foto: Sigurd Hilkenbach, Plan: Slg. S-Bahn-Museum



→ *Noch steht die Blockstelle, von der aus auch die Schranke bedient worden war. Die Gleise – als „Störung" im Pflaster zu erkennen – sind da bereits rund zehn Jahre nicht mehr in Funktion. Dafür dominieren Warnungen und Zäune die neue Grenze.*
Foto: Slg. Heimatverein Kleinmachnow

→ *Nach der Umbenennung 1973 wurde das Stationsschild einfach überpinselt.*
Foto: Sigurd Hilkenbach

← *An der neuen Sektorengrenze endete die Stammbahn.* Foto: Peter Cürlis (um 1950)

↙ *Zweimal Blick von der Fläche des heutigen Kleinmachnower Wochenmarktes Richtung Westen: Im Dezember 1989 der Todesstreifen, 2003 ein Grünstreifen. Die Stammbahngleise lagen rechts im Bild.* Fotos: Udo Dittfurth

← *S-Bahnzug am Bahnsteig im Jahr 1962, Blick Richtung Zehlendorf. Gut ist die Trasse des früheren zweiten Gleises erkennbar.* Foto: Sigurd Hilkenbach

Bis 1939 gab es zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee keinen Halt auf der Stammbahn. Erst die zunehmende Bebauung im Norden Kleinmachnows machte die Anlage einer Station immer dringlicher.

Seit dem **15. Juli 1939** hielten hier die Vorortdampfzüge vom Potsdamer Fernbahnhof nach Werder. Die barakkenartigen Dienstgebäude waren (wahrscheinlich) nur Provisorien, die bei einem späteren Ausbau der Strecke ersetzt werden sollten. Wegen des Zweiten Weltkrieges und der nachfolgenden Teilstillegung ist es dazu jedoch nie gekommen; was vor dem Krieg entstanden war, wurde weitergenutzt.

Das **nach 1945** verbliebene Gleis Richtung Zehlendorf (früheres Streckengleich Richtung Potsdam) wurde 1948 für den S-Bahnbetrieb elektrifiziert.

1951 bis 1973 trug die Station den Namen Düppel-Kleinmachnow.

Seit **1952** wurde West-Berlinern der Zutritt zur DDR verwehrt. Um die neuen Vorschriften durchzusetzen, entstanden an der Grenze erste Zäune und Kontrollpunkte. Am 13. August 1961 wurde die Grenze mit dem Bau der Mauer vollends undurchlässig.

Die S-Bahn fuhr dennoch weiter. Fahrgäste hatte sie aber kaum: Die Kleinmachnower konnten sie nicht mehr nutzten, die meisten West-Berliner boykottierten die von der DDR-Reichsbahn betriebenen Züge. Außerdem wurde die Bebauung im Umfeld der Bahn erst schrittweise dichter. Der BVG-Bus der Linie 3 (heute 115) bot mit seinen vielen Haltestellen eine attraktive Alternative zur S-Bahn im 20-Minuten-Takt.

1980 stellte die Deutsche Reichsbahn den Betrieb auf der Stammbahn ein. Seitdem hat die Natur die Trasse zurückerobert. Niemand glaubte nach der Stillegung der Strecke daran, daß hier jemals wieder ein Zug fahren würde. Auch an den Fall der Mauer hatten viele nicht geglaubt …

Kleinmachnow: Siedlung und Bahn

↑↗ *In den 20er und 30er Jahren nahm die Siedlungstätigkeit rasant zu. Das Adreßbuch von 1938 dokumentierte auch Telefonanschluß und Beruf.* Slg. Udo Dittfurth

↖↗ *Die schrittweise errichtete Bürgerhaussiedlung grenzt direkt an die Stammbahn.* Fotos: Slg. Udo Dittfurth

Seit Beginn der modernen Siedlungsentwicklung in Kleinmachnow um 1900 setzten alle Siedlungsgesellschaften auf die Bahn, zunächst auf eine rasche Anbindung Richtung Zehlendorf, später auf einen neuen Halt an der Stammbahn. Pläne der Eigenherd-Siedlung von 1924 zeigen die gewünschte Station ebenso wie die Entwürfe der Sommerfeld-Siedlung während der 1930er Jahre. Sogar eine U-Bahnverlängerung von Krumme Lanke nach Kleinmachnow war im Gespräch, um die rapide wachsende Vorstadtgemeinde besser mit der Reichshauptstadt zu verbinden. Und Kleinmachnow wuchs: Betrug die Zahl um 1920 noch etwa 500 Einwohner, waren es 15 Jahre später schon rund 6000; Tendenz: weiter steigend.

Die Gemeinde konnte sich schließlich bei der Deutschen Reichsbahn durchsetzen und erreichte 1939 durch finanzielle Beteiligung endlich die Anlage der Station am Bahnübergang mit der Benschallee, gerade noch auf Berliner Gebiet gelegen. Weitere Planungen waren auf der Tagesordnung, um die Siedlungstätigkeit weiter zu unterstützen. In Höhe Steinweg bzw. Dreilinden sollten weitere Haltepunkte entstehen. Und bei Kriegsausbruch 1939 war der „Ringschluß" der Friedhofsbahn über Stahnsdorf Richtung Teltow bereits im Bau.

Ohne Krieg und nachfolgende Teilung wären das Wachstum der Gemeinde und der Ausbau ihres Bahnanschlusses wohl noch viele Jahre weiter gegangen. Wie attraktiv der Raum heute wieder ist, belegt der Einwohnerzuwachs in Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf um insgesamt rund 20.000 Einwohner seit 1989.

→ *Erste Immobilienaktivitäten setzen noch auf einen Anschluß an den Bahnhof Zehlendorf.*
Slg. Heimatverein Kleinmachnow

8000 Siedler ohne Bahnstation

"Wann erhält Klein-Machnow die notwendige Haltestelle an seiner Vorortstrecke?

↖ *Die Gemeinde machte sich lange stark, um einen Bahnanschluß durchzusetzen. Artikel aus „Der Westen" vom 7. November 1936.*
Slg. Heimatverein Kleinmachnow

→↑ *Die Planungen und Verkaufsprospekte für die Eigenherd- wie Bürgerhaussiedlung warben in den 20er und 30er Jahren mit dem noch nicht vorhandenen Bahnanschluß.*
Slg. Heimatverein Kleinmachnow

↑ *Familie am Bahnhof Düppel-Kleinmachnow im Jahr 1951.* Foto: Slg. Mario Lange

Die Stammbahn als Regionalbahn?

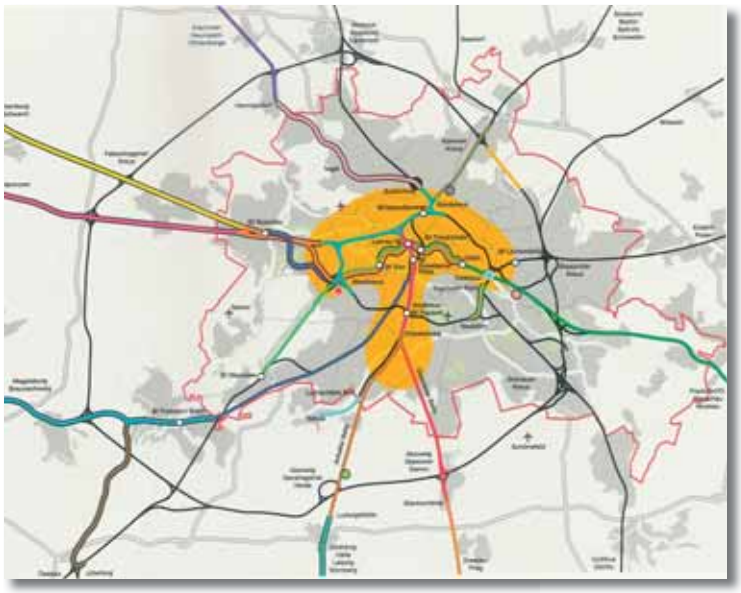
↑ *Plan aus dem Jahr 2000 mit den möglichen Gleisanlagen für die Stammbahn als Regionalbahn.*
Grafik: VEPRO

↑ *Regionalzug der Deutschen Bahn AG – künftig auch auf der Stammbahn unterwegs? Foto: Udo Dittfurth*

Nach der Wende 1989 herrschten Euphorie und große Wachstumserwartungen an die Region Berlin-Brandenburg, verbunden mit dem Wunsch, die alte Bedeutung als Eisenbahnmetropole neu zu beleben. Sie prägten das planerische Handeln.

Der Wiederaufbau der Stammbahn auf dem seit 1945 unterbrochenen Abschnitt und eine Nutzung der Strecke als Regionalzug-Verbindung in den Westen Brandenburgs bzw. durch Berlin hindurch Richtung Norden fand Eingang in die Verkehrsplanung. Die Strecke wurde Bestandteil des sogenannten „Pilzkonzeptes" aus Stadtbahn und Nord-Süd-Fernbahntunnel. Nahe dem Berliner U-Bahnhof Gleisdreieck wurde deshalb eine Einführung der Stammbahn in den Nord-Süd-Fernbahntunnel für rund 25 Millionen Euro mitgebaut. Eine Nutzung als S-Bahn war zunächst nicht vorgesehen.

Im Laufe der Jahre wurde die Stammbahn in der Reihenfolge des Wiederaufbaus nach hinten gestuft. Verschiedene Gutachten und Studien beschäftigten sich mit Ausbaustandards, Betriebskonzept, Nachfrage und möglicher Wirtschaftlichkeit. Je nach Blickwinkel kamen sie zu unterschiedlichen Einschätzungen. Auch gab und gibt es Kritik wegen der Schallbelastungen, der Zerschneidungswirkungen und der Behinderungen des Autoverkehrs. Unbestritten war und ist aber dennoch der grundsätzliche Nutzen für die regionale Entwicklung an der Schnittstelle zwischen Berlin und Brandenburg sowie für die Umwelt. So entstand auch der Europarc Dreilinden als wichtiges Kleinmachnower Gewerbegebiet immer in Erwartung, daß die Stammbahn realisiert werden würde.



→ *Dieses Netzkonzept der Deutschen Bahn AG für den Raum Berlin aus dem Jahr 2001 bezieht die Stammbahn mit ein.*
Grafik: DB AG

Die Stammbahn ist tot – es lebe die Stammbahn!

Die im Frühjahr 2008 vorlegte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) hat die Chancen für die Wirtschaftlichkeit skeptisch beurteilt. Die Diskussion über die zugrundegelegten Ausgangsbedingungen und die Entwicklungserwartungen haben zugleich neuen Schwung in die Überlegungen gebracht: nämlich die Stammbahn als S-Bahnstrecke auferstehen zu lassen.

← *Im S- und R-Bahnhof Potsdamer Platz würde die Stammbahn in den Nord-Süd-Fernbahntunnel (rechts unten) zum Berliner Hauptbahnhof eingeführt werden.*
Grafik: DB AG, 2001

Die Stammbahn als S-Bahn?

Aufgaben beim Bahnbau

↑ *Niveaufreie Kreuzung von Verkehrswegen, hier beispielsweise der Wetzlarer Bahn bei Griebnitzsee*

↑ *Kreuzung von Straßen, hier die Bernhard-Beyer-Straße bei Steinstücken*

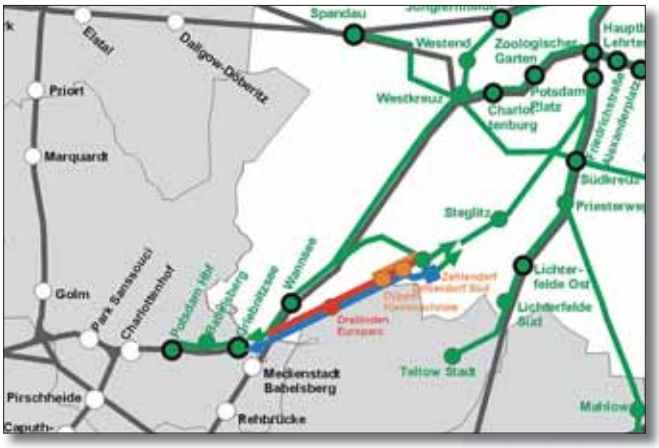
↑ *Schutz von sensiblen Nutzungen, hier Wohnhäuser an der Berlepschstraße in Berlin-Zehlendorf*

↑ *Ausgleich für Eingriff in die Natur, hier beispielsweise bei Steinstücken.* Fotos: Udo Dittfurth

↑ *Moderner S-Bahnzug – künftig auch auf der Stammbahn unterwegs?*

↓ *Im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurden verschiedene Schienenverbindungen untersucht.* Grafik: Intraplan, 2008

Lückenschluß Stammbahn
S-Bahnvarianten 1.3, 1.4 und 1.5



S-Bahn-Ringschluß Stahnsdorf—Teltow

Die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zwischen Zehlendorf und Potsdam als S-Bahnstrecke wird seit Anfang 2008 mit neuem Schwung diskutiert. Diese Verbindung könnte ab Zehlendorf die bestehenden S-Bahnanlagen mitnutzen und die Investitionskosten erheblich reduzieren. Nur der Abschnitt Zehlendorf—Düppel-Kleinmachnow—Europarc—Griebnitzsee wäre wieder herzustellen bzw. neu zu bauen.

Bauliche Anlagen

Ausgehend von einem 20-Minuten-Takt, dürften folgende Anlagen erforderlich sein:

- Überwiegend eingleisige Auslegung der Strecke mit zweigleisigen Begegnungsmöglichkeiten in den Stationen.
- Niveaugleiche Ausfädelung in Zehlendorf, niveaufreie Einführung in Griebnitzsee. Unter Umständen Mitnutzung des zweiten Bahnsteiges in Zehlendorf.
- Anlage von Seitenbahnsteigen an den möglichen Stationen Düppel-Kleinmachnow, Europarc und Dreilinden.
- Querung von Straßen i. d. R. mittels Bahnübergängen mit Ausnahme der Bundesautobahn in Dreilinden.
- Brücke über den Teltowkanal in Kohlhasenbrück.

Betrieb

Viele betriebliche Varianten sind denkbar. Ideal wäre eine Verknüpfung der neuen Strecke mit der geplanten S-Bahnverbindung von Yorckstraße über Gleisdreieck, Potsdamer Platz, Hauptbahnhof und weiter nach dem Nordring (S 21). Kleinmachnow und Steglitz-Zehlendorf wären dann direkt mit dem Berliner und dem Potsdamer Hauptbahnhof verbunden.

Diskussion über die Stammbahn

Wiedergeburt der Stammbahn
Trasse Griebnitzsee-Dreilinden-Düppel-Zehlendorf wird rekonstruiert
„Unschlagbare Fahrzeiten“
Diskussion: Bahn AG sieht die Stammbahn erst 2005 wieder rollen
Gutachten zur Stammbahn
„Europarc Dreilinden“ hofft auf Strecke / Mehr als 700 Arbeitsplätze
Höchste Eisenbahn
Der Rund fordert eine Entscheidung zum Wiederaufbau der Stammbahn
Schubkraft für die Stammbahn
Europarc präsentiert Wirtschaftlichkeitsstudie für die Bahnlinie: „Großes Nachfragepotenzial“
„Schienen braucht das Land“
Nach negativer Nutzen-Kosten-Untersuchung favorisiert die Bürgerinitiative Stammbahn eine S-Bahn-Variante und fordert erneute Prüfung vom Land

← *Pressespiegel zur Stammbahn (Auswahl)*
Märkische Allgemeine Zeitung – 26.2.1998, Märkische Allgemeine Zeitung – 10.2.2000, Märkische Allgemeine Zeitung – 11.6.2002, Märkische Allgemeine Zeitung – 12.6.2006, Potsdamer Neueste Nachrichten – 12.5.2007, Kleinmachnower Zeitung – August 2008

Seit dem Fall der Mauer wird über die Wiederherstellung der Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam diskutiert. 2005 haben sich die Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf einhellig für die Wiederherstellung ausgesprochen. Die meisten politischen Parteien unterstützen das Anliegen. Auch die DB AG will den Wiederaufbau.

Einige Anwohner, vor allem in Kleinmachnow, lehnen die Stammbahn ab, u. a. weil sie Lärm und Behinderungen das Autoverkehrs fürchten.

Die Befürworter eines Schienenanschlusses für den Raum Steglitz-Zehlendorf—Kleinmachnow—Potsdam mit Stammbahn schlossen sich 1999 in der parteiunabhängigen Bürgerinitiative Stammbahn (BIS) zusammen. Sie werben in Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung mit vielen Argumenten für die Bahn und machen Vorschläge für eine stadt- und umweltverträgliche Realisierung. Mit Presseartikeln und Publikationen, Veranstaltungen und dem mehrfach durchgeführten Stammbahn-Fest hat die BIS die Diskussion über die Stammbahn nachhaltig geprägt und auf der politischen Tagesordnung verankert. Dabei hat sie sich sachlich mit den Argumenten der Skeptiker auseinandergesetzt.

Auch in Zukunft wird sich die BIS für einen Schienenanschluss des Raumes Steglitz-Zehlendorf—Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf über die Stammbahn wie insgesamt eine Verbesserung des ÖPNV einsetzen.

← *Mit dieser 2001 erschienenen Broschüre hat die Bürgerinitiative Stammbahn die Fakten zur Stammbahn zusammengetragen und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich gemacht (Info: www.bahnbuchshop.de).*

Raumverträgliche Verkehrserschließung trifft auf Partikularinteressen

↑ *Manche wollen die Stammbahn nicht … Transparent von Stammbahn-Gegnern auf der Stammbahn-Trasse, 2001.* Foto: Udo Dittfurth

↖ *Das Stammbahn-Fest (hier Bilder von 2005 und 2006) informiert und verdeutlicht zugleich den Wunsch der Bürger nach einem Schienenanschluß.*
← *Auch die lokale Wirtschaft, hier der Europarc, wartet auf die Stammbahn.*
Fotos: Mathias Schmidt-Gallasch, Udo Dittfurth

Gründe für die Stammbahn

Die politische Dimension

1999 hat das Berliner Abgeordnetenhaus den Ausbau der Stammbahn gefordert; die Berliner Koalitionspartner SPD und PDS haben sich 2002 in ihrem Vertrag erneut dazu bekannt. Im Jahr 2005 hat der Brandenburger Landtag konkrete Schritte zum Wiederaufbau er Stammbahn angemahnt. Die drei besonders betroffenen Kommunen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf fordern ebenfalls den Wiederaufbau der Stammbahn. Auch der Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf steht zur Stammbahn.
Der politische Wille der Volksvertretungen ist da und darf nicht ignoriert werden.

Die politischen Entscheidungen zur Stammbahn und ihr Niederschlag in unterschiedlichen Planwerken wie Flächennutzungsplänen oder regionalplanerischen Zielsetzungen haben Wirtschaft, Investoren und Bürger bei ihren Standortentscheidungen beeinflußt.
Hier besteht ein Vertrauensschutz in die Ernsthaftigkeit politischer und fachlicher Beschlüsse.

Begriffe wie Nachhaltigkeit, Förderung des umweltverträglichen Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) oder die notwendige Reaktion auf den Klimawandel dominieren die gesellschaftliche Diskussion. Stets wird dabei die Erhaltung und Stärkung die Bahn als eine verkehrspolitische Maßnahme ins Feld geführt.
Der Wiederaufbau der Stammbahn wäre ein wichtiger und positiver Beitrag zu dieser Diskussion.

Die Stammbahn wäre ein wichtiges Angebot, das – wie unten noch quantifiziert wird – auch angenommen werden wird. Wenn die politische Forderung nach einem Umstieg auf den ÖPNV ernst genommen werden soll, müssen Länder und Bahn den Bürgern entsprechend attraktive Angebote machen. Eine reine Nachfragebetrachtung kann dort, wo heute noch nichts ist, keine ernsthafte politische Entscheidungsgrundlage bieten.
Die Stammbahn wäre eine verkehrspolitisch bedeutsame Angebotsplanung.

Die regionale Dimension

Die Stammbahn ist eine Bahn für die Zukunft, für eine umwelt- und verkehrspolitisch verträgliche Grundversorgung.
Die Bahn ist das Rückgrat für eine nachhaltige Regionalentwicklung.

Seit Jahren ist der Südwesten mit Potsdam, Teltow—Kleinmachnow—Stahnsdorf und Steglitz-Zehlendorf eine Region mit wachsender Bevölkerungszahl und zunehmender Wirtschaftskraft.
Der Wiederaufbau der Stammbahn fügt sich ein in die regionalplanerischen Ziele der Stärkung von Wachstumsräumen.

Wirtschaftsstandorte in Berlin-Brandenburg sollen integriert und möglichst mit dem ÖPNV erschlossen sein. Dies trifft paßgenau auf den Anschluß für den Europarc Dreilinden an die Stammbahn zu.
Der Wiederaufbau der Stammbahn entspricht den Zielen der regionalen Wirtschaftsförderung.

Die lokale Dimension

Der Raum Teltow—Kleinmachnow—Stahnsdorf und der Berliner Bezirk Steglitz-Zehlendorf wurden durch die Stammbahn deutlich besser an die Bundeshauptstadt Berlin und die Landeshauptstadt Potsdam angebunden.
Die Stammbahn stärkt den Südwesten.

Das Fahrgastaufkommen zwischen Berlin Potsdamer Platz und Berlin-Zehlendorf soll bei rund 15.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer Streckenlänge, zwischen Zehlendorf und Potsdam bei 12.000 liegen (ETC-Gutachten, Berlin 1998, berechnet für eine Regionalbahnanbindung). Mit geschätzten 2500 Ein- und Ausstiegen würde Düppel-Kleinmachnow der aufkommensstärkste Bahnhof an der Strecke sein (DB Regio, Potsdam 2000).
Die Stammbahn würde Verkehrsnachfrage im Raum Düppel und Kleinmachnow generieren.

Der Europarc Dreilinden ist von Anfang an darauf ausgelegt gewesen, durch die Stammbahn einen leistungsfähigen Bahnanschluß zu erhalten. Unternehmen und Entwickler setzen darauf, daß die Pläne umgesetzt werden.
Der Stammbahn-Anschluß wäre umweltfreundliche Wirtschaftsförderung.

Belastungen durch den Schall vorbeifahrender Züge sind nicht zu ignorieren, wären angesichts der geplanten Zugfrequenzen (2 bis 3 Züge pro Stunde und Richtung), der Ausbaugeschwindigkeit und geeigneter Schutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster oder – wände, aber hinnehmbar.
Der Wiederaufbau der Stammbahn kann raumverträglich geschehen.

Die Schließzeiten einer niveaugleichen Querung der Karl-Marx-Straße/ Benschallee wären zeitlich sehr begrenzt. Wenn dadurch dennoch der Autoverkehr – insbesondere der Durchgangsverkehr durch Kleinmachnow und Düppel – auf die nahegelegene Autobahn verlagert würde, könnte dies sogar das Siedlungsgebiet entlasten.
Der Autoverkehr wird nicht ernsthaft gestört.

Die verkehrliche Dimension

Die Stammbahn wäre – bei Realisierung als Regionalbahn – ein wichtiger Lückenschluß zwischen dem Südwesten Brandenburgs und der Hauptstadtregion. Sie erlaubte eine Verteilung des Verkehrsangebots und die Einrichtung zusätzlicher Verbindungen.
Die Stammbahn würde die Qualität des ÖPNV verbessern.

Die Stammbahn wäre als Regionalstrecke eine Ausweichstrecke für die schon heute stark belastete Stadtbahn. Auch deshalb befürwortet die Deutsche Bahn AG den Wiederaufbau.
Die Stammbahn könnte das Bahnangebot stabilisieren.

Die Investition in den Wiederaufbau des Streckenabschnittes Potsdam—Kleinmachnow—Berlin wäre nicht billig (rund 160 Millionen Euro), schafft aber eine nachhaltig bestehende Infrastrukturanlage. Für den Betrieb stehen den Ländern Berlin und Brandenburg mittel- bis langfristigen ausreichend Ressourcen für den Betrieb zur Verfügung.
Die Stammbahn wäre bezahlbar.

Die Stammbahn wird für den Personenverkehr benötigt. Wegen der Lage im Netz und der geplanten Ausbauparameter ist sie für den Güterverkehr nicht geeignet.
Die Sorge vor lauten Güterzügen ist unbegründet.

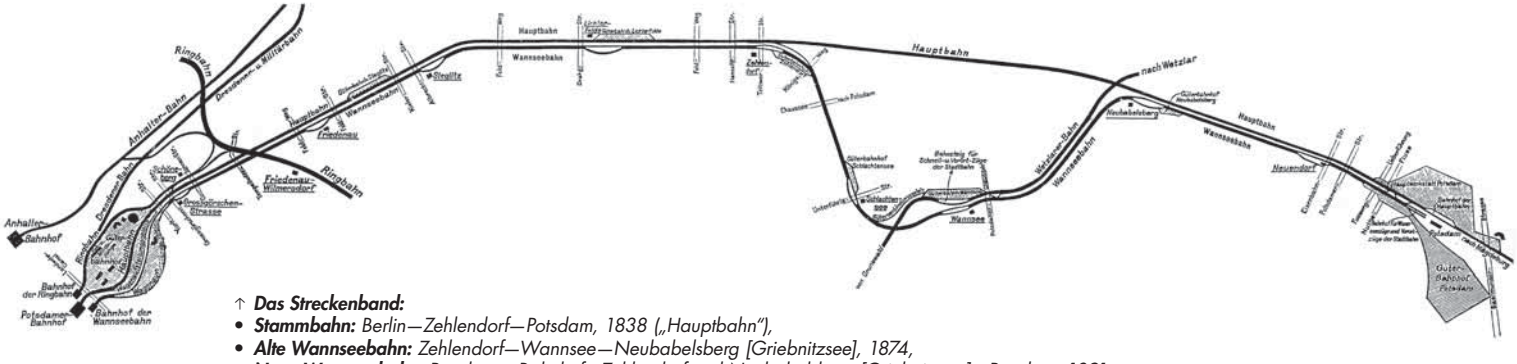
In den Wiederaufbau der Stammbahn sind im Bereich des Nord-Süd-Fernbahntunnels bereits erhebliche Summen vom Bund investiert worden. Dieses Geld wäre verloren.
Es sind schon Bauvorleistungen erbracht worden.

Das verbesserte Angebot des Öffentlichen Nahverkehrs würde zu Verlagerungen vom Autoverkehr auf den ÖPNV führen, die Umwelt von Lärm, Abgasen und Gefahren entlasten.
Die Stammbahn bedeutet Umweltschutz.

Als S-Bahnstrecke hätte die Stammbahn ebenfalls einen verkehrlichen Nutzen für die leistungsfähige und umweltverträgliche Erschließung des Raumes Potsdam—Kleinmachnow—Steglitz-Zehlendorf. Sie würde eine direkte S-Bahn-Verbindung zum Hauptbahnhof herstellen.
Die Stammbahn wäre auch als S-Bahn von verkehrlichem Nutzen.

Entwicklung | Stationen | Perspektiven

Chronik einer wechselvollen Geschichte



↑ ***Das Streckenband:***
- ***Stammbahn:*** *Berlin—Zehlendorf—Potsdam, 1838 („Hauptbahn"),*
- ***Alte Wannseebahn:*** *Zehlendorf—Wannsee—Neubabelsberg [Griebnitzsee], 1874,*
- ***Neue Wannseebahn:*** *Potsdamer Bahnhof—Zehlendorf und Neubabelsberg [Griebnitzsee]—Potsdam, 1891.*

Aus: Zeitschrift für Bauwesen, 1892

1833
Erster Antrag zur Errichtung einer Eisenbahnverbindung Berlin—Potsdam.

7. Dezember 1835
Eröffnung der ersten Eisenbahnstrecke in Deutschland zwischen Nürnberg und Fürth.

1838
Die erste Eisenbahn in Preußen wird eröffnet: Die **Stammbahn** verbindet die Residenzstädte Berlin und Potsdam.
- 22. September: Eröffnung der Teilstrecke Potsdam—Zehlendorf,
- 29. Oktober: Eröffnung der durchgehenden Verbindung Potsdam—Berlin.

1846
Fertigstellung der Streckenverlängerung nach Magdeburg. (Berlin—Potsdam—Magdeburger Eisenbahn – BPME)

1874
Die **Alte Wannseebahn** wird eröffnet: Sie zweigt in Zehlendorf von der Stammbahn ab und soll geplante Villengebiete in Schlachtensee, Nikolassee und Wannsee erschließen.

1879
Als westliche Verlängerung der – in Bau befindlichen – Stadtbahn (1882 eröffnet) entsteht die **Wetzlarer Bahn** (auch Berlin—Blankenheimer Eisenbahn) von Charlottenburg über Drewitz nach Südwestdeutschland an die französische Grenze („Kanonenbahn"). Sie kreuzt nahe dem Griebnitzsee die Stammbahn.

1891
Die Stammbahn erhält zwischen dem Potsdamer Bahnhof in Berlin und Zehlendorf sowie Neubabelsberg und Potsdam eigene Gleise für den Vorortverkehr **(Neue Wanseebahn).**

1907
Einführung schneller Züge auf der Wannseebahn, die zwischen Zehlendorf und dem Potsdamer Fernbahnhof auf den Stammbahngleisen ohne Halt fahren („Bankierzüge").

1913
Eröffnung der **Friedhofsbahn** Wannsee—Dreilinden—Stahnsdorf.

15. Mai 1933
Die Wannseebahn und die Stammbahngleise zwischen Zehlendorf und Potsdamer Bahnhof sind elektrifiziert worden und gehen in Betrieb. Seitdem verkehrten dort die modernen Triebzüge der Berliner Gleichstrom-S-Bahn. Auf der Stammbahn ab Zehlendorf Richtung Potsdam fahren weiterhin ausschließlich Dampfzüge des Fern- und Vorortverkehrs.

Seit Mitte der 1930er Jahre
Die Nazis planen den gigantomanischen Ausbau Berlins zur Welthauptstadt. Die Stammbahn soll in das elektrische S-Bahnnetz einbezogen werden.

Nach Kriegsende 1945
Der Potsdamer Bahnhof wird nicht wieder in Betrieb genommen. Der nunmehr auf der Grenze zwischen der sowjetischen Zone und dem amerikanischen Sektor von Groß-Berlin liegende Stammbahn-Abschnitt Düppel—Griebnitzsee wird demontiert. Zwischen Zehlendorf und Düppel richtet die Deutsche Reichsbahn (DR) einen Pendelbetrieb mit einem Dampfzug ein.

1948
Das verbliebene Gleis der Stammbahn zwischen Düppel und Zehlendorf wird für die S-Bahn elektrifiziert.

1961
Der Mauerbau beendet den kleinen Grenzverkehr zwischen Düppel und Kleinmachnow. Die West-Berliner meiden die von der Deutschen Reichsbahn der DDR betriebene S-Bahn, viele Züge verkehren ohne Fahrgäste.

1980
Die West-Berliner Angestellten der DR streiken. Eine der Folgen ist die Betriebseinstellung der S-Bahnstrecke Düppel—Zehlendorf und der Wannseebahn.

1984
Die BVG übernimmt in Berlin (West) die S-Bahn. Die Stammbahn wird aber bis zum Mauerfall in keiner Planung mehr erwähnt.

1985
Die Wannseebahn, nun von der BVG betrieben, fährt wieder. Sie heißt jetzt S 1.

Herbst 1988
Letztmalig fährt auf der Strecke Düppel—Zehlendorf Süd ein Zug. Anlaß ist der 150. Jahrestag der Inbetriebnahme der Stammbahn.

Seit 1989
Das Eisenbahnnetz in und um Berlin wird komplett erneuert, viele unterbrochene Verbindungen werden wieder hergestellt, neue Strecken gebaut. Auch die Wiederherstellung der Stammbahn auf dem Abschnitt Griebnitzsee—Zehlendorf—Potsdamer Platz ist bis heute Bestandteil der Bahnplanung für den Metropolenraum Berlin-Brandenburg.

Quellen

- Peter Bley: 150 Jahre Eisenbahn Berlin—Potsdam, Düsseldorf 1988
- Hans Bock: Die Planungen der Reichsbahnbaudirektion Berlin von 1937 bis 1945; in: Archiv für Eisenbahntechnik, Darmstadt 1969
- Nicola Bröcker, Celina Kress: Südwestlich siedeln – Kleinmachnow bei Berlin, Berlin 2004
- Bürgerinitiative Stammbahn/Berliner S-Bahn-Museum: Die Stammbahn: Aufbau – Teilung – Zukunft, Berlin 2001
- Deutscher Bahnkundenverband e.V. (Hrsg.): Potsdams Hauptbahnhöfe, Berlin 2001
- Udo Dittfurth/Dr. Michael Braun: Die elektrische Wannseebahn, Berlin 2004
- Gutachten zur Stammbahn (wie in der Ausstellung benannt)
- Stefan Handke: Die Eisenbahn Berlin—Potsdam, die Wannseebahn, Berlin (West) 1988
- Heinz Koch: Chronik von Kleinmachnow, Berlin (West) 1984
- Königliches Ministerium der Öffentlichen Arbeiten (Hrsg.): Berlin und seine Eisenbahnen Berlin 1896
- Jürgen Meyer-Kronthaler/Wolfgang Kramer: Berlins S-Bahnhöfe, ein dreiviertel Jahrhundert, Berlin 1999
- Reinhard Strecke: PEGASUS oder Schinkel und Berlins erster Eisenbahnhof, Berlin 2008
- Kurt Trumpa: Zehlendorf in der Kaiserzeit, Berlin (West) 1982