



Arbeitsgruppe Zielkonzept

Anforderungsmerkmale Korridor Potsdamer Stammbahn/Wannseebahn

(Berlin Potsdamer Platz – Zehlendorf – Düppel – Potsdam
und Zehlendorf – Wannsee – Potsdam)

Stand 02.07.2020

Anmerkung: Das Projekt i2030 enthält auch die Verlängerung der S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf. Dies wird vorausgesetzt und hier nicht weiter betrachtet.

Ziele

Nicht nur „Verbesserte Anbindung des Gebiets Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf“ (laut i2030), sondern auch „Verbesserte Anbindung aller Stationen an der Magdeburger Bahn (Potsdam einschließlich Golm, Werder, Brandenburg) und an der Wetzlarer Bahn (Raum Beelitz bis Dessau)“. Das heißt gleichermaßen attraktive Anbindung der Orte im Berliner Vorortbereich und der entfernteren Orte in Brandenburg und Sachsen-Anhalt.

Nicht nur „Alternativverbindung Berlin – Potsdam“ (laut i2030), sondern „Zusätzliche Streckenkapazität für Berlin – Potsdam und Berlin – Michendorf und darüber hinaus“ zur Erhöhung des Schienenanteils im Modal Split. Nicht „anderer Laufweg der Züge“, wie oft argumentiert wird, sondern „Kapazität für zusätzliche Züge auf weiteren Strecken“.

Beim Projekt Potsdamer Stammbahn / Wannseebahn handelt es sich um den Wiederaufbau von Eisenbahnstrecken, die bis 1945 dicht mit Fern- und Vorortverkehr befahren wurden. Beide Streckenteile wurden auch damals mit jeweils spezifischen Aufgaben bedient.

Erste Ausbaustufe (kurzfristig umsetzbar)

S-Bahn

S1 zweite HVZ-Verstärkerlinie Gesundbrunnen – Zehlendorf. Damit ergibt sich in der HVZ zwischen Potsdamer Platz (Beginn der ersten HVZ-Verstärkerlinie) und Zehlendorf ein 5-min-Takt.

Regional- und Vorortverkehr

Als Einstiegslösung wird die Verlängerung der Regionalbahn-Linie Beelitz Stadt – Wannsee nach Zehlendorf im 60-min-Takt mit Dieseltriebwagen – andere stehen kurzfristig nicht zur Verfügung – angestrebt.

Mit minimalem Aufwand soll die vorhandene Strecke wieder nutzbar gemacht werden. Dazu muss der Regionalbahnsteig Zehlendorf mit einer Bahnsteigkante wiederhergestellt und – wenn hier der Endpunkt ist – gewährleistet werden, dass die Sicherungstechnik das Wenden in Zehlendorf erlaubt.

Größeren verkehrlichen Nutzen hätte die Variante, die Regionalbahn-Linie bis Steglitz fahren zu lassen und dafür in Steglitz einen Bahnsteig zu errichten. Ein zeitweiliger Behelfsbahnsteig ließe sich östlich des bestehenden Gleises mit Zugängen von der Berlinickestraße errichten. Die Sicherungstechnik müsste für das Wenden hergerichtet werden (Einfahrsignal

Lichterfelde West, Stichstreckenblock). Dafür dürfte eine Plangenehmigung ausreichen, allerdings könnte ein zusätzlicher Fahrzeugumlauf erforderlich sein.

Neben den für die Verbindung Berlin Stadtbahn – Potsdam Hbf und weiter im Gesamtkonzept enthaltenen 4 Zugpaaren pro Stunde (statt der 3 vom VBB geplanten) wird der 30-min-Takt Berlin Stadtbahn – Michendorf – Belzig für erforderlich gehalten (Verknüpfung ab Charlottenburg mit dort endenden Verstärkerzügen des RE 2). Zusammen mit dem 60-min-Takt Beelitz Stadt – Zehlendorf (oder Steglitz) muss der Bahnhof Wannsee dann 7 Zugpaare pro Stunde aufnehmen; mit gewissen Fahrplanrestriktionen verkraftet er das ohne Umbau.

Der Verkehr gemäß der ersten Ausbaustufe muss vorübergehend eingestellt werden, so dass Baufreiheit für die zweite Ausbaustufe gewährleistet ist.

Zweite Ausbaustufe (Zeithorizont 2030)

S-Bahn

Notwendig ist die 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. Voraussetzung ist wegen des dann erhöhten Fahrgastaufkommens der 5-min-Takt der S 1 zwischen Potsdamer Platz und Zehlendorf.

Dafür ist durchgehend das 2. Gleis Wannsee – Potsdam Hbf aufzubauen.

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.

Im Hinblick auf weitere Linien in der dritten Ausbaustufe ist der durchgängige zweigleisige Wiederaufbau Potsdamer Platz (niveaufreie Ausfädelung ist als Abzweig Landwehrkanal vorhanden) – Zehlendorf und die Zweigleisigkeit vom Bahnhof Zehlendorf bis zur Potsdamer Chaussee sowie die durchgängige Elektrifizierung mit Oberleitung Potsdamer Platz – Wannsee erforderlich.

Für diese Strecke, die mitten im Ballungsraum von Zügen mit hoher Platzkapazität recht stark befahren wird, dürfte der Aufbau einer Oberleitungsanlage wirtschaftlicher sein als der Einsatz von Fahrzeugen, die zusätzlich mit einem Akku ausgerüstet sind. Jeder Wechsel zwischen Oberleitungsbetrieb und Akkubetrieb sollte auf gering belastete Nebenstrecken begrenzt werden.

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 3 oder 4 Regionalbahnsteiggleise erhalten sollte. Mögliche Erweiterungsflächen gibt es im Bereich des früheren Autozugterminals.

Regionalbahnsteige mit je zwei Bahnsteigkanten sind in Schöneberg, Steglitz und Zehlendorf zu errichten. In Mexikoplatz ist der Platz für eine Bahnsteigkante freizuhalten.

Der Lärm- und Erschütterungsschutz vor den recht leisen und schwingungsarmen elektrischen Regionalzügen ist stadtverträglich, umwelt- und fahrgastfreundlich zu gewährleisten.

Als Voraussetzung für den 15-min-Takt zunächst zwischen Griebnitzsee und Golm, später über die Potsdamer Stammbahn, ist die Verbindungskurve Potsdam Park Sanssouci – Golm zweigleisig auszubauen und in Park Sanssouci niveaufrei auszufädeln.

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,

Die Autobahn A 115 und der Teltowkanal sind zu kreuzen. Im Interesse eines stabilen Eisenbahnbetriebs und auch im Interesse der Verkehrssicherheit und des Straßenverkehrs sind an 5 Stellen niveaufreie Kreuzungen mit Straßen vorzusehen: Idsteiner Straße, Clauertstraße und Benschallee in Zehlendorf, Machnower Straße und Königsweg / Bernhard-Beyer-Straße in Kohlhasenbrück. Diese können als Straßenüberführung, wo die Eisenbahntrasse im Trog liegt, oder als Eisenbahnüberführung ausgeführt werden. Weitere Möglichkeiten zum Überqueren oder Unterqueren der Strecke sind für Fußgänger und Radfahrer vorzusehen.

Die Stationen Düppel-Kleinmachnow (an der Benschallee) und Europarc Dreilinden sind so zu gestalten, dass sie Umsteigen auf kurzem Weg zum Bus ermöglichen. Zehlendorf Süd an der Clauertstraße kann ein einfacher Haltepunkt werden.

Zwischen Düppel und Griebnitzsee wurde 1945 der Betrieb eingestellt, zwischen Zehlendorf und Düppel 1980; diese Streckenabschnitte wurden jedoch bis heute nicht entwidmet. Bedenken gegen das unvermeidbare Roden des seitdem wild gewachsenen Bewuchses auf der Bahnstrecke sind verständlich. Dies schafft aber die Voraussetzung dafür, dass anderer, weit schädlicherer umwelt- und klimaschädlicher Einfluss, nämlich Autofahren, in nicht unerheblichem Maße reduziert wird. Selbstverständlich werden Eingriffe in Natur und Landschaft vorschriftsgemäß ortsnah ausgeglichen.

Der Lärm- und Erschütterungsschutz vor den recht leisen und schwingungsarmen elektrischen Regionalzügen ist stadtverträglich, umwelt- und fahrgastfreundlich zu gewährleisten. Abschnittsweise bietet sich die Führung der Stammbahn in Troglage an. Bei entsprechender Ausgestaltung der Trogwände mit schallabsorbierenden Materialien kann – sofern überhaupt notwendig – mit relativ niedrigen Schallschutzwänden der vorgeschriebene Schutz erzielt werden.

Mexikoplatz eignet sich gut zum Ausbau als Verknüpfungspunkt zwischen S-Bahn, U-Bahn (wenn die U 3 um eine Station verlängert wird), Bus und der neuen Regio-S-Bahn. An der Wannseebahn müsste ein Regionalbahnsteig errichtet werden. Nach dem derzeitigen Linienkonzzept des BSBB wäre Mexikoplatz dann mit den Stationen an der Wetzlarer Bahn bis

Beelitz Stadt im 30-min-Takt verbunden, und es bestünde eine Umsteigeverbindung von der verlängerten U 3 nach Griebnitzsee und Potsdam mit der S-Bahn.

Zu prüfen ist, am Südkopf des Bahnhofs Seddin eine Fahrmöglichkeit von den Bahnsteigen nach Beelitz Stadt oder einen weiteren Bahnsteig zu bauen, damit die Züge nach Beelitz Stadt auch in Seddin halten können. Die eingleisige Verbindungskurve nach Beelitz Stadt ist mit Oberleitung zu elektrifizieren.

Außerdem soll an der Wetzlarer Bahn der Verknüpfungspunkt Nuthetal am Kreuzungsbauwerk mit der Potsdamer Straßenbahn entstehen. Damit sollen vor allem die Wohngebiete Schlaatz, Am Stern, Drewitz und Kirchsteigfeld eine direkte oder Umsteigeverbindung nach Berlin erhalten.