

Potsdam / Kleinmachnow / Berlin, Februar 2021

## Die Stammbahn zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee: Strecke und Vegetation

### 1. Das Ergebnis

In der Diskussion um den Wiederaufbau der Stammbahn wurde zuletzt auch der mögliche Eingriff in die bestehende Naturlandschaft im Düppeler Forst und der Parforceheide thematisiert. Wir sind den drei häufig geäußerten Annahmen nachgegangen und haben uns die Strecke, die für den Trassenbau relevanten eisenbahnrechtlichen Vorschriften und die Auswirkungen auf Natur und Landschaft angeschaut.

**Annahme 1:** *Für den Wiederaufbau der Stammbahn werde eine 9 km lange und 50 m breite Trasse in Anspruch genommen.*

Richtig ist, dass der Bebauungsplan der Gemeinde Kleinmachnow (B-Plan KLM-BP-048-a), mit dem die Bahntrasse gesichert werden soll, auf 50 Meter Breite ausgelegt ist. Dies entspricht **n i c h t** der Breite einer Bahntrasse: Eine zweigleisige Strecke ist 16 Meter breit, mit Lärmschutz beidseitig 20 Meter.

**Annahme 2:** *Für den Wiederaufbau der Stammbahn würden wertvolle und geschützte Sandtrockenrasen, alte Eichenmischwälder sowie Vorwälder und Pionierwälder überbaut und beseitigt.*

Richtig ist, dass die wertvollen Eichenmischwälder neben der vor 1945 genutzten Bahntrasse stehen. Richtig ist, dass Trockenrasen und Halbtrockenrasen in Anspruch genommen würden, die an anderer Stelle angelegt werden könnten. Sie sind auch relativ häufig in diesem Naturraum (z. B. ehemalige Autobahn, Mauerstreifen). Diese besonders geschützten Biotope nehmen aber weniger als 10 Prozent der betroffenen Gesamtfläche ein.

**Annahme 3:** *Für den Wiederaufbau der Stammbahn würden 40 Hektar wertvoller Laubmischwald vernichtet.*

Richtig ist, dass auf der 9,8 km langen Strecke zwischen S-Bf. Zehlendorf und Bhf. Griebnitzsee eine Fläche von 7,4 Hektar Wald im Sinne des Waldgesetzes des Landes Brandenburg in Anspruch genommen würde. Selbst bei Einbezug der baumbestandenen Sukzessionsflächen (6,1 Hektar) wären insgesamt 13,5 Hektar Wald und waldähnliche Flächen betroffen.

BUND Brandenburg, BI Stammbahn und ARGUS Potsdam e.V. haben immer kommuniziert, dass der Wiederaufbau der Stammbahn einen Eingriff in die seit 1945 bzw. 1990 entstandene Sukzessionsvegetation darstellt. Deshalb ist die Auflistung und kritische Bewertung der Biotopkomplexe eine gute Grundlage für die Definition der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen.

Im Ergebnis ist abzuwägen: Einerseits für noch mehr motorisiertem Individualverkehr und dem weiteren Aus- und Neubau des Straßennetzes, wie in den letzten 30 Jahren geschehen. Andererseits für eine neue Bahnverbindung von Brandenburg an der Havel über Potsdam und Golm nach Berlin Mitte, mit der Kleinmachnow und der Berliner Südwesten einen Anschluss an die Regionalbahn erhalten. Eine Abwägung zwischen „weiter so“ und Verkehrswende als Beitrag zum Klimaschutz!

## 2. Die Strecke

Grundlage der Betrachtung ist die Karte „Südl. Berliner Außenring“ mit Abbildung der Potsdamer Stammbahn (Strecke 6177) aus dem öffentlich zugänglichen Eisenbahnatlas Deutschland (10. Aufl. 2017) im Maßstab 1:100.000.

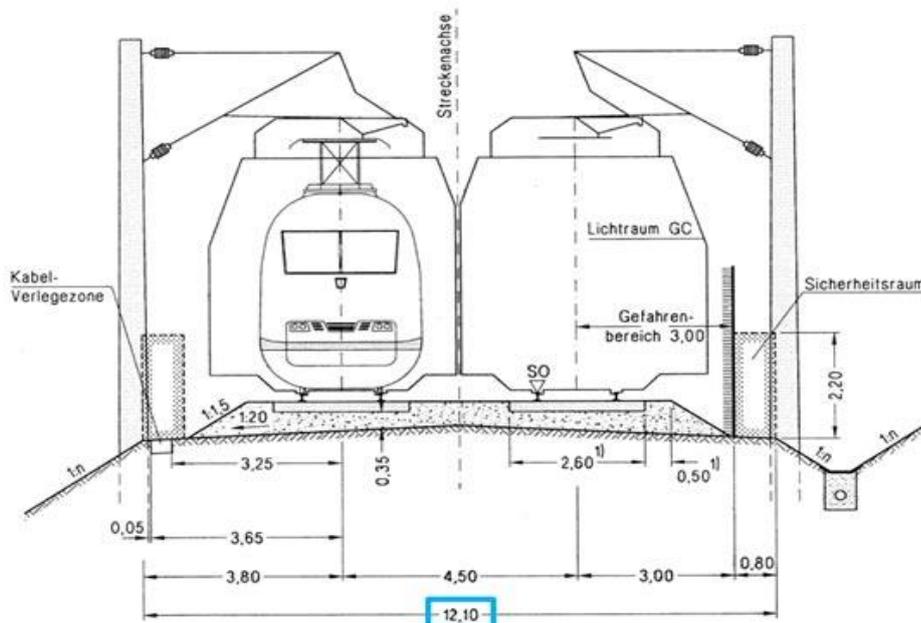


**Abb. 1:** Karte „Südl. Berliner Außenring“, in Eisenbahnatlas Deutschland (10. Aufl. 2017, S. 126f)

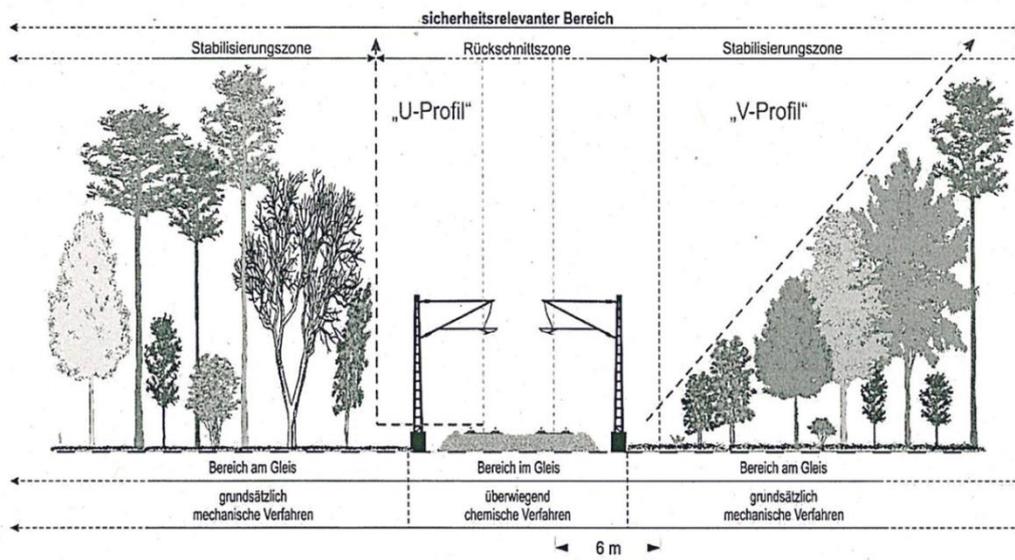
Der Streckenabschnitt zwischen Berlin-Zehlendorf (Kilometer 12,0) und Potsdam-Griebnitzsee Ost (Kilometer 20,9) ist 8,9 km lang. (Zur Kilometrierung vgl. u. a. Karte und [https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke\\_Berlin%E2%80%93Magdeburg#Abschnitt\\_Zehlendorf-Düppel](https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_Berlin%E2%80%93Magdeburg#Abschnitt_Zehlendorf-Düppel) )

## 3. Die Trasse und der Vegetationsrückschnitt

Die Breite einer Bahntrasse wird in §10 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) geregelt: "(1) Der Gleisabstand ist der Abstand von Mitte zu Mitte benachbarter Gleise. [...] (2) Auf der freien Strecke muss bei Neubauten und umfassenden Umbauten der Gleisabstand mindestens 4,00 m betragen"



**Abb. 2:** Zweigleisiger Streckenquerschnitt mit 4,50 m Gleisabstand (Quelle: [https://www.wasen-nicht-verbrennen.de/images/vortrag/mg\\_zweigleisig\\_querschnitt.jpg](https://www.wasen-nicht-verbrennen.de/images/vortrag/mg_zweigleisig_querschnitt.jpg))



**Abb. 3:** Vegetationsmanagement an Bahntrassen der Deutschen Bahn AG in Niedersachsen; ein Leitfaden für die Zusammenarbeit zwischen Naturschutz-, Waldbehörden und DB AG

Für die Vegetationspflege wird präventiv links und rechts der Gleisanlage eine 6,00 m breite Rückschnittszone eingerichtet, jeweils gemessen von der Gleismittelnachse. Damit hat eine zweigleisige Strecke - ohne Lärmschutzwände - eine Trassenbreite von 6 m + 4 m + 6 m, gleich 16,00 m.

Im Fall von Schallschutzwänden geht das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wg. Wartungs- und Evakuierungswegen von 18,00 m bei einseitigem Schallschutz und von 20,00 m bei beidseitigem Schallschutz aus.

#### 4. Die Bauleitplanung und der Schutzstatus

Zur Identifizierung der Grenzen der Gebietskörperschaften, zur Feststellung des querenden bzw. tangierenden Trassenverlaufs in den Landschaftsschutzgebieten (LSG), namentlich LSG "Düppeler Forst" (Berlin) und LSG "Parforceheide" (Brandenburg), sowie zur Analyse der Flächeninanspruchnahme Wald beim Wiederaufbau der Stammbahn (s. Tabelle) wurden die derzeit geltenden Flächennutzungspläne (FNP) von

- Berlin vom Januar 2015 einschließlich Änderungen bis März 2020 ([https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/pix/fnp/fnp\\_ak\\_maerz\\_2020.pdf](https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/fnp/pix/fnp/fnp_ak_maerz_2020.pdf)),
- Teltow / Kleinmachnow / Stahnsdorf vom 13. Dezember 2013 ([www.teltow.de/fileadmin/user\\_upload/131206\\_Xplan\\_FNP\\_DerTeltow.pdf](http://www.teltow.de/fileadmin/user_upload/131206_Xplan_FNP_DerTeltow.pdf))
- Potsdam vom 30. Januar 2013 ([www.potsdam.de/flaechennutzungsplan](http://www.potsdam.de/flaechennutzungsplan))

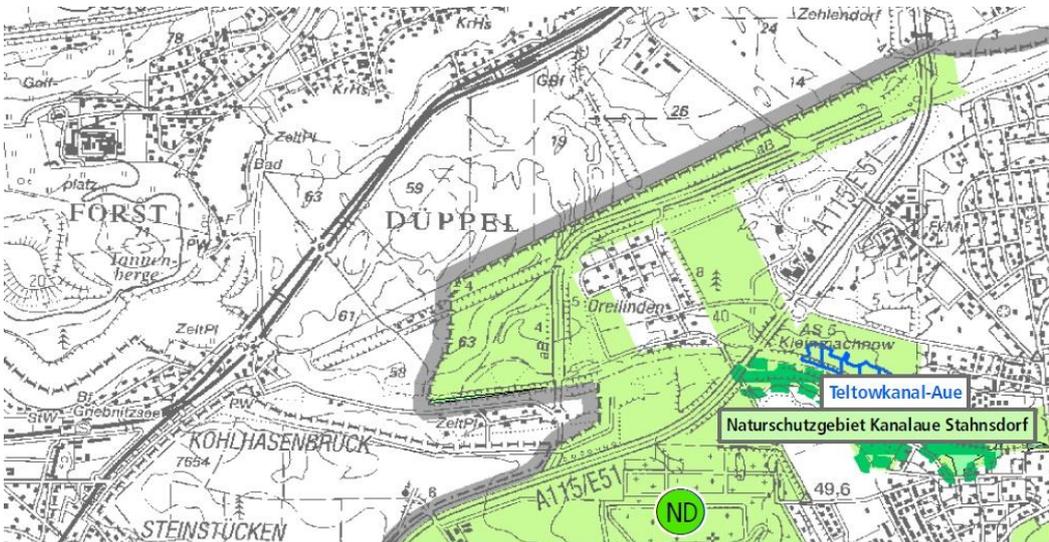
herangezogen. In den genannten Flächennutzungsplänen sind die Trassen der Stammbahn sowie der Friedhofsbahn und der Verlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße als „Bahnfläche“, „Bahnanlage / Bahnhof“ bzw. „Flächen für Bahnanlagen (Trassenfreihaltung)“ dargestellt.

Im LSG "Düppeler Forst" verläuft die Trasse von der Ortslage Kohlhasenbrück im Westen bis zur Eisenbahner-Landwirtschaft im Osten. Dieser Abschnitt der Stammbahn ist - wie auch der Abschnitt der ehemaligen Friedhofsbahn bis Bahnhof Wannsee - bereits rechtskräftig aus dem LSG ausgegliedert worden (vgl. Auszug aus dem FNP-Berlin). Damit ist der politische Wille des Landes Berlin und ihrer Naturschutzbehörde erkennbar, die Trasse für den SPNV zu Verfügung zu stellen.



**Abb. 4:** LSG "Düppeler Forst", Auszug aus dem FNP Berlin, 2020

Im LSG "Parforceheide" verläuft die Trasse über etwa 3.000 Meter von der Eisenbahner-Landwirtschaft im Westen bis zur Ortslage Kleinmachnow in Höhe Schubertweg im Osten. Der Kartenausschnitt zeigt die Situation des Bereichs:



**Abb. 5:** LSG "Parforceheide", Auszug aus Landschaftsrahmenplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark, Karte 15 (Schutzgebiete), <https://www.potsdam-mittelmark.de/de/landkreis-verwaltung/strategische-kreisentwicklung/landschaftsrahmenplan/> (23.09.2020)

## 5. Der naturschutzfachliche Eingriff

Wir erwarten von der Deutsche Bahn AG, dass für den Wiederaufbau der Stammbahn ein Planfeststellungsverfahren nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz durchgeführt wird. Das hat die DB AG öffentlich zugesagt. Die Tatsache, dass auf der Trasse schon vor 1945 Züge verkehrt sind, spielt keine Rolle mehr. Das Planfeststellungsverfahren würde mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

Da eine Planrechtfertigung vorgelegt werden wird, kann eine Planfeststellung grundsätzlich erfolgen. Zur Kompensation der Eingriffe in Natur und Landschaft sind aber Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich. Die diskutierten Alternativen (Industriegleis parallel zur Wannseebahn, Friedhofsbahn von Wannsee nach Stahnsdorf mit Ringschluss nach Teltow) sind nicht geeignet, den gleichen verkehrlichen Nutzen zu erzielen wie der Wiederaufbau der Stammbahn. Um den Vorteil einer Direktverbindung mit attraktiven Fahrzeiten zu erreichen, sind also Einschnitte in die Natur erforderlich. Für die naturschutzfachliche Eingriffsbeurteilung bietet die „Ersteinschätzung der Biotopausstattung“ von

Dr. J. Halfmann, Berlin 2020, einen guten Überblick: sie verzeichnet hier insbesondere Flächen mit Eichenmischwald, Trocken- und Halbtrockenrasen.

Besonderen Wert weisen die Eichenmischwälder auf. Sie befinden sich auf Flächen neben der Trasse, die vor 1945 nicht durch die Eisenbahn in Anspruch genommen wurden. Durch geeignete Maßnahmen (Arbeit vor Kopf) können diese erhalten werden.

Die Inanspruchnahme von Trockenrasen und Halbtrockenrasen ist beim Wiederaufbau der Bahnstrecke unvermeidlich. Allerdings lassen sich diese Biotopflächen leicht an anderer Stelle anlegen. Sie sind zudem relativ häufig in diesem Naturraum (z. B. ehemalige Autobahn, Mauerstreifen). Auch würden sich in den Randbereichen der neuen Eisenbahnstrecke neue Trockenbiotope entwickeln. Diese besonders geschützten Biotope nehmen aber weniger als 10 Prozent der der insgesamt in Anspruch genommenen Fläche ein. Die Lage dieser Biotope und ihre Inanspruchnahme sind in Tab.1 zusammengestellt und im Stationierungsplan Abb. 6 (hochkant gestellte grüne Ziffern) verortet. Bei einer Gesamtlänge der Bahntrasse von 9.837 m und einer durchschnittlichen Breite von 18 m = 170.700 m<sup>2</sup> beträgt die Eingriffsfläche ca. 10.700 m<sup>2</sup>, d. h. die besonders geschützten Biotope nehmen ca. 6,1 % der insgesamt in Anspruch genommen Fläche ein. Überwiegend ist die Stammbahntrasse mit Vorwäldern bestanden. Durch Erstaufforstung an anderer Stelle kann Ersatz geschaffen werden. Denkbar wäre auch, einen Teil des Ersatzes in Form der Waldumwandlung von Nadelforsten in naturnahe Laubmischwälder durchzuführen.

Die Beeinträchtigung der naturnahen Erholung kann reduziert werden, wenn Brücken für Fuß- und Radwege errichtet werden. Das LSG „Parforceheide“ hat die Größe von 2 395 Hektar, von denen nur ein geringer Teil in Anspruch genommen wird.

Der Wiederaufbau der Stammbahn wird zu einer Zerschneidung des Waldgebietes führen. Wenn Amphibienwanderungen nachgewiesen werden, sind entsprechende Leiteinrichtungen in einem Artenschutzbeitrag zu planen. Die Brücken für Fuß- und Radwanderwege können auch manche Tierarten nutzen.

Weitere Belange des Artenschutzes sind durch die Fällung von Höhlenbäumen betroffen. Hier sind Nistkästen für Vögel und Fledermauskästen als Ersatz festzusetzen. Die Trockenrasenbiotope sind Lebensraum von Zauneidechsen. Sie sind vor Beginn der Baumaßnahmen in Ersatzhabitate umzusiedeln.

## 6. Der Wald und die Flächeninanspruchnahme

Für die Beurteilung des Eingriffs in Wald ist das Waldgesetz des Landes Brandenburg (LWaldG) maßgeblich. Die Definition von Wald nach § 2 LWaldG lautet wie folgt:

(1) Wald im Sinne dieses Gesetzes ist jede mit Forstpflanzen (Waldbäumen und Waldsträuchern) bestockte Grundfläche.

(2) Als Wald gelten auch

1. kahl geschlagene und verlichtete Grundflächen,
2. Waldwege, Waldeinteilungs- und Sicherungstreifen, unterirdische, baumfrei zu haltende Trassen bis zu zehn Meter Breite,
3. Waldblößen und Lichtungen, Waldwiesen, Wildäusungsplätze, Holzlagerplätze,
4. weitere mit dem Wald verbundene und ihm dienende Flächen.

(3) Nicht Wald im Sinne dieses Gesetzes sind

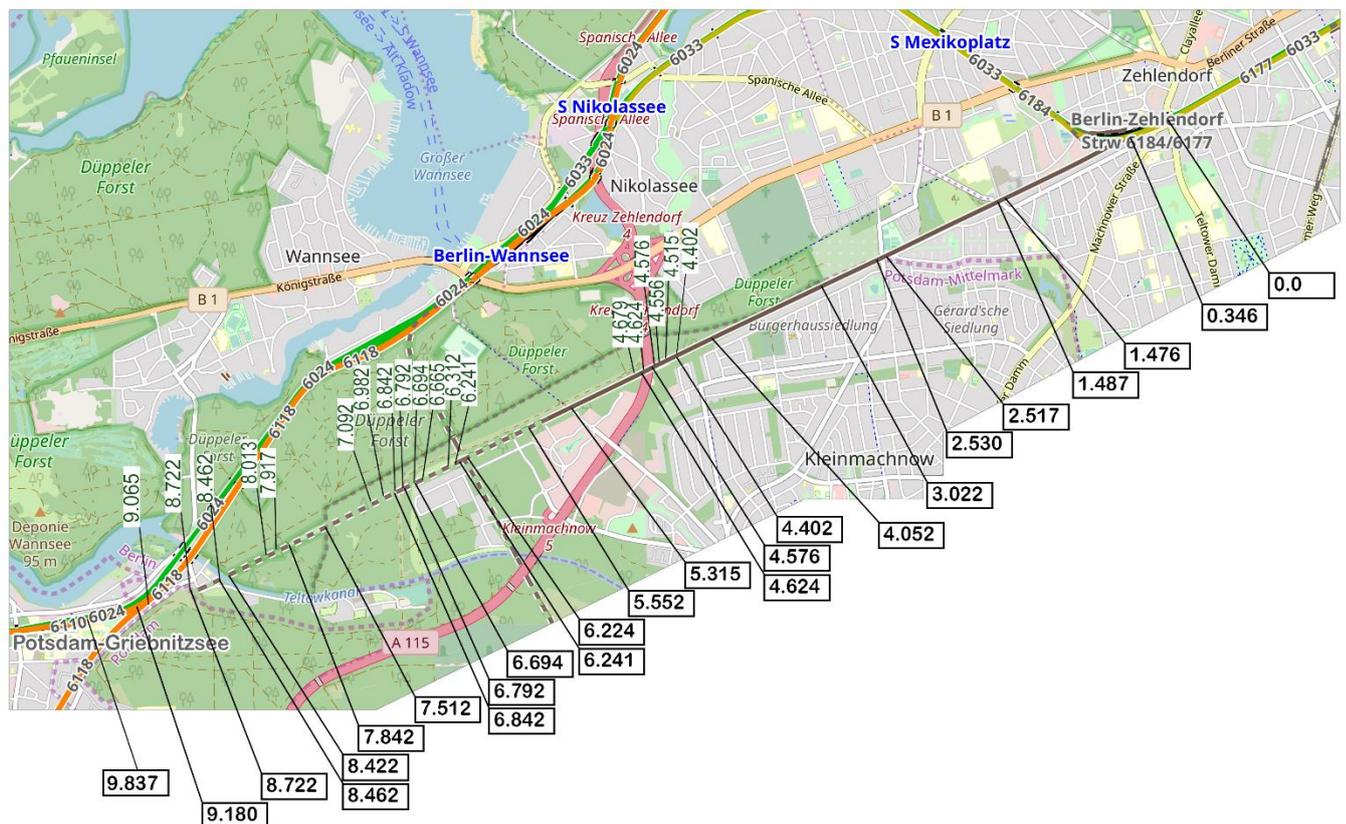
1. in der Flur oder in bebautem Gebiet gelegene einzelne Baumgruppen, Baumreihen oder mit Hecken und Schutzpflanzungen bestockte sowie als Baumschulen verwendete Flächen,
2. zu Wohnbereichen gehörende Parkanlagen,
3. mit Waldbäumen bestockte Flächen in gärtnerisch gestalteten Anlagen, die der Erholung der Bevölkerung dienen,
4. Weihnachtsbaum- und Schmuckreisigkulturen.

Für die Eingriffsbeurteilung in Wald ist nach genauerer Betrachtung grundsätzlich festzustellen:

- ein Großteil der Bahntrasse ist in unterschiedlichen Entwicklungsstadien vegetations- und baumbestanden. Allerdings stockt alles auf stark anthropogen überformten Bodenstandorten (Gleisschotter usw.), d. h. es bestehen deutliche Einschränkungen hinsichtlich der ökologischen Wertigkeit der Bestände
- ein deutlicher Flächenanteil ist eindeutig als Wald i.S. des Waldgesetzes anzusehen, insbesondere wenn er im unmittelbaren Kontakt mit weiteren Waldflächen steht.
- dagegen sind auch Bereiche vorzufinden, die als ältere Sukzessionsflächen (birkenreiche Bestände) isoliert in bebautem Gebiet oder entlang von Ruderalflächen liegen. Hier ist der Status Wald gem. § 2 (3) Zif.1 deutlich zweifelhaft. Solche Bereiche wurden entsprechend nicht als Wald, sondern gesondert ausgewiesen.

Auf dieser Grundlage ergäbe sich für den Wiederaufbau der Stammbahn eine Waldinanspruchnahme von zirka 7,4 ha (74.382 m<sup>2</sup> siehe Tabelle 2). Daneben würden zirka 6,15 ha (61.466 m<sup>2</sup> siehe Tabelle 2) an Gehölz bestanden Sukzessionsflächen in Anspruch genommen, die nicht als Wald im Sinne des Waldgesetzes des Landes Brandenburg gelten.

Eine detaillierte Aufstellung der Bewertung Flächeninanspruchnahme im Wald ist der Tabelle 2 im Anhang zu entnehmen. Die vorgenommene Stationierung der Stammbahnstrecke ist mit der Karte „Stationierung der Stammbahnstrecke für die Beurteilung der Inanspruchnahme von Biotopen und Wald“ visualisiert. Alle im Text und in den Tabellen verwendeten Fachbegriffe sind im Glossar erläutert.



**Abb. 6:** Stationierung der Stammbahnstrecke für die Beurteilung der Waldinanspruchnahme; Bildquelle: openstreetmap.org

## GLOSSAR

<b>Anthropogen</b>	„Das Adjektiv anthropogen bezeichnet einen <a href="#">Fachbegriff</a> für das durch den <a href="#">Menschen</a> Entstandene, Verursachte, Hergestellte oder Beeinflusste.“ ( <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Anthropogen">https://de.wikipedia.org/wiki/Anthropogen</a> ).
<b>FNP</b>	Flächennutzungsplan. „Ein <a href="#">Flächennutzungsplan</a> ist gem. § 1 Absatz 2 <a href="#">BauGB</a> [Baugesetzbuch] ein vorbereitender Bauleitplan eines Stadtgebiets, dessen Regelung sich nach den <a href="#">§§ 5 ff. BauGB</a> richtet. Er ordnet den vorhandenen und voraussichtlichen Flächenbedarf für die einzelnen Nutzungsmöglichkeiten, wie Wohnen, Arbeiten, Erholung und Verkehr“ (Quelle: <a href="https://www.juraforum.de/lexikon/flaechennutzungsplan">https://www.juraforum.de/lexikon/flaechennutzungsplan</a> )
<b>EBO</b>	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
<b>EBA</b>	Eisenbahn-Bundesamt
<b>LSG</b>	Landschaftsschutzgebiet, eine <a href="#">Gebietsschutzkategorie</a> des <a href="#">Naturschutzrechts</a>
<b>Sukzessionsflächen</b>	„Unter Sukzession versteht man die natürliche Rückkehr der für einen Standort typischen Pflanzen-, Tier- und Pilzgesellschaften, die sich nach einer Störung [...] dort wieder einstellt“. Eine Sukzession setzt auf fast allen Flächen ohne menschliche Pflege oder Nutzung ein; deren Entwicklung tendiert dann zur sogenannten „potenziell natürlichen Vegetation“ (PNV), in unseren Breiten meist zu Wald. Eine ausführliche Begriffserklärung siehe <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Sukzession_(Biologie)">https://de.wikipedia.org/wiki/Sukzession_(Biologie)</a>
<b>Ruderalflächen</b>	Brachliegende Flächen natürlichen und menschlichen Ursprungs. Durch Menschen geschaffene Ruderalflächen sind z. B. Aufschüttungen, Schutthalden, Böschungen, Bahnareale, Abbaugebiete oder Randflächen von Verkehrswegen. Sie sind Siedlungsraum für spezielle Tier- und Pflanzengemeinschaften. (vgl. <a href="https://de.wikipedia.org/wiki/Ruderalfläche">https://de.wikipedia.org/wiki/Ruderalfläche</a> sowie u. a. „Ruderalflächen, Steinhaufen, Steinwälle“ der Autoren Klaus C. Ewald, Martin Lobsieger.)

Tab 1: Flächeninanspruchnahme Biotope (i.S. Naturschutzgesetzes) für Wiederaufbau der Stammbahn									
von Stat.	Bezeichnung	bis Stat.	Bezeichnung	Länge (m)	Breite (m)	Bemessung der Trassenbreite	Wertige Flächen gem. Biotopkartierung*(m²)	Einschätzung der Fläche gem. Ersteinschätzung Dr. Halfmann	Anmerkungen/Hinweise
	Verläng. Schubertweg (Grenze LSG)							Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 6 – südlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
4.402		4.556	östlich BAB	154			0		
4.516	östlich BAB	4.576	BAB, Böschung Ost	60	16		960	Halbtrockenrasen RSA 2	flächige Inanspruchnahme
4.624	BAB, Böschung West	4.679	BAB, Böschung West	55	16		880	Halbtrockenrasen RSA 2	flächige Inanspruchnahme
6.241	Bebauung Teerofendamm-Ost	6.694	Bebauung Teerofendamm-West	453			0	Sandtrockenrasen GTS 2 – nördlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
6.312		6.665					0	Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 5 – südlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
6.694	Bebauung Teerofendamm-West	6.792	Alte Autobahn, Ost	98			0	Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 4 – nördlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
6.792	Alte Autobahn, Ost	6.842	Alte Autobahn, West	50	16		800	Halbtrockenrasen RSA 1	flächige Inanspruchnahme
6.982	westl. Alte Autobahn	7.092	westlich Alte Autobahn	110			0	Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 3 – nördlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
7.917	westlich Eisenbahner Ldw.	8.013	westlich Eisenbahner Ldw	96			0	Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 2 – südlich der Trasse	wird nur tangiert, keine Flächeninanspruchnahme
8.462	Teitowkanal, Ufer W/Landesgrenze Berlin-Bbg	8.722	Landesgrenze Berlin-Bbg	260	10	strikte Vorkopfbauweise	2.600	Naturnaher Alter Eichenmischwald WQ. 1	kein Wald auf Trasse, Vorkopfbauweise flächige Inanspruchnahme
8.722	Bbg	9.065	Ostrand Bernhard-Beyer-Str.	343	16		5.488	Sandtrockenrasen GTS 1	Inanspruchnahme
* Ersteinschätzung Dr. Halfmann, 2020				2.032			10.728		

Tab. 2: Flächeninanspruchnahme Waid (i.S. BbgWaldG) für Wiederaufbau der Stammbahn

von Stat.	Bezeichnung	bis Stat.	Bezeichnung	Länge (m)	Breite (m)**	Bemessung der Breite	Waldfläche (m²)	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche (m²)	Einschätzung der vorh. Fläche	Anmerkungen/Hinweise
0	Zehlendorf (Mitte Bahnsteig)	346	Verl. Schrockstr.	346	0	kein Eingriff	-	-	Vegetationsfreies Bahngelände	
346	Verl. Schrockstr.	1.476	Clauerstraße, Ost	1.130	20	Beidseitig der Trasse Wohngebiet, Schallschutz beidseitig, Trassenbreite 20,00 m	-	22.600	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, kein Wald *	vor der Clauerstr.-Ost liegt die ehem. Station „Zehlendorf-Süd“
1.476	Clauerstraße, Ost	1.487	Clauerstraße, West	11	0	kein Eingriff	-	-	Straßenfläche	
1.487	Clauerstraße, West	2.517	Benschallee Ost/Landesgrenze	1.030	20	Beidseitig der Trasse Wohngebiet, Schallschutz beidseitig, Trassenbreite 20,00 m	-	20.600	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, kein Wald *	vor der Benschallee lag die ehem. Station „Düppel“
2.517	Benschallee Ost/Landesgrenze	2.530	Benschallee West/Landesgrenze	13	0	kein Eingriff	-	-	Straßenfläche	
2.530	Benschallee West/Landesgrenze	3.022	„KG Schlichtensee Süd“, Westseite	492	20	Beidseitig der Trasse Wohngebiet, Schallschutz beidseitig, Trassenbreite 20,00 m	-	9.840	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
3.022	„KG Schlichtensee Süd“, Westseite	4.052	Verläng. Offenbachweg	1.030	18	Einsseitiger Schallschutz, Trassenseite Wohngebiet, Trassenbreite 18,00 m	18.540	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
4.052	Verläng. Offenbachweg	4.402	Verläng. Schubertweg (Grenze LSG)	350	16		5.600	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
4.402	LSG)	4.576	BAB, Böschung Ost	174	0		-	-	Krautige Sukzessionsfläche im LSG	
4.576	BAB, Böschung Ost	4.624	BAB, Böschung West	48	0	kein Eingriff	-	-	Straßenfläche	
4.624	BAB, Böschung West	5.315	Stahnsdorfer Damm	691	16		11.056	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, im LSG	Max-Planck-Allee – Stahnsdorfer Damm könnten Sonderlösungen auch im Erschütterungsschutz wg. Forschungseinrichtungen erforderlich werden
5.315	Stahnsdorfer Damm	5.552	Max-Planck-Allee	237	18	Schallschutz für einseitige Bebauung	4.266	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, im LSG	
5.552	Max-Planck-Allee	6.224	Weg östlich Lindenbahn	672	16		10.752	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, im LSG	
6.224	Weg östlich Lindenbahn	6.241	Bebauung Teerofendamm-Ost	17	16		-	272	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche mit unterschiedlich starkem Aufwuchs, im LSG	
6.241	Bebauung Teerofendamm-Ost	6.694	Bebauung Teerofendamm-West	453	18	Schallschutz für einseitige Bebauung	1.568	8.154	Sukzessionsfläche mit unterschiedlich starkem Aufwuchs, im LSG	
6.694	Bebauung Teerofendamm-West	6.792	Alte Autobahn, Ost	98	16		-	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
6.792	Alte Autobahn, Ost	6.842	Alte Autobahn, West	50	0	kein Eingriff	-	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
6.842	Alte Autobahn, West	7.512	(Kurfürstenweg) / Eisenbahner Ldw Ost	670	16		10.720	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, im LSG	
7.512	Landesgrenze Bln-Bbg (Kurfürstenweg) / Eisenbahner Ldw Ost	7.842	Eisenbahner Ldw West	330	0	kein Eingriff	-	-	Kleingartengelände, aus LSG ausgegliedert (FNP Berlin)	
7.842	Eisenbahner Ldw West	8.422	Teitowkanal, Ufer Ost	580	16		9.280	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, aus LSG ausgegliedert (FNP Berlin)	
8.422	Teitowkanal, Ufer Ost	8.462	Teitowkanal, Ufer West	40	0	kein Eingriff	-	-	Gewässer	
8.462	Teitowkanal, Ufer West	8.722	Landesgrenze Berlin-Bbg	260	10	Trassenbreite auf Dammlage im Bestand entsprechend Breite der Brücke 10,00 m	2.600	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche	
8.722	Landesgrenze Berlin-Bbg	9.180	Bahnböschung Bernhard-Beyer-Str.	458	0	kein Eingriff	-	-	Gehölzbestandene Sukzessionsfläche, wahrscheinlich tw. im LSG	
9.180	Str.	9.837	Griebnitz, Mitte Bahnsteig	657	0	kein Eingriff	-	-	Vegetationsfreies Bahngelände	
				9.837			74.382	61.466		

Stationierung und Auswertung erfolgen aus Gründen der Nachvollziehbarkeit mithilfe von Google-Maps. Anschließend wurden die Ergebnisse in den Stationierungsplan (Basis Openstreetmap.org) übertragen. Die Stationierung beginnt Mitte Bahnsteig Bhf. Zehlendorf und endet Mitte Bahnsteig Bhf. Griebnitzsee. Sie ist daher nicht identisch mit der DB-Stationierung und misst eine größere Strecke als dort festgelegt!

Die angesprochenen Grenzen der Kommunen und des LSG „Parforceheide“ sind den FNP von Berlin, Potsdam und TKX entnommen. Berlin hat die Trasse der Stammbahn bereits aus dem LSG ausgegliedert.

\* Die Einschätzung „kein Wald“ erfolgt auf der Grundlage § 2 (3) Ziffer 1 LwaldG Brandenburg.

\*\* Die Breite der Trasse basiert auf den geltenden Festlegungen der EBO (Gleismittabstand, §10). Trassenbreite 16 m, für Schallschutz 18 m (einseitige Bebauung) bzw. 20 m (beidseitige Bebauung)