



Presseinformation

Berlin, 3. Januar 2023

i2030-Teilprojekt Potsdamer Stammbahn: Zwischen Potsdam-Griebnitzsee, Berlin-Zehlendorf und Potsdamer Platz können Planungen starten

Finanzierung für Vorplanung durch Länder Berlin und Brandenburg abgesichert • Reaktivierung der Stammbahn wesentlicher Beitrag zur Weiterentwicklung des Bahnknoten Berlins • Projekt spielt übergeordnete Rolle für die Realisierung des Deutschlandtaktes • Planungen für den Ausbau des südöstlichen Berliner Innenrings werden im gesonderten Finanzierungsvertrag geregelt



Im i2030-Lenkungskreis vom Juni 2022 verständigten sich die Partner zum Ausbau der Potsdamer Stammbahn als zweigleisige, per Oberleitung elektrifizierte Strecke. Jetzt

wurde die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung (2. Leistungsphase nach HOAI) von den Ländern Berlin und Brandenburg über rund 26 Mio. Euro unterzeichnet. Die umfassenden Untersuchungen der Vorplanung durch die Deutsche Bahn laufen bis 2026. Sie beinhaltet den Streckenbereich der historischen Potsdamer Stammbahn zwischen Griebnitzsee bis Potsdamer Platz.

Die seit Jahren in wesentlichen Teilen stillgelegte Potsdamer Stammbahn ist eine der letzten freien Schienenachsen, die eine zusätzliche Direktverbindung zwischen Berlin und Brandenburg ermöglicht und auch überregional eine dringend erforderliche Kapazitätserhöhung

VBB Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg GmbH
Stralauer Platz 29
10243 Berlin

Telefon 0 30-25 41 40
info@vbb.de
vbb.de

Bahn- und Busanbindung:
Ostbahnhof

Presse:

Elke Krokowski

Tel.: 030 - 25 414 - 130
elke.krokowski@vbb.de



des Schienennetzes sowie stabilere Verkehre und Verkehrsmehrungen entfalten wird. Sie ist ein wichtiger Bestandteil für die Weiterentwicklung und Engpassbeseitigung des Bahnknotens Berlin, um u.a. die hoch frequentierte Stadtbahn zu entlasten. Zusätzliche Halte in Berlin und die Anbindung der wachsenden Region um Kleinmachnow sorgen für schnelle und umsteigefreie Zugverbindungen. Das Gesamtkonzept des i2030-Korridors Potsdamer Stammbahn+ beinhaltet über die Reaktivierung der Stammbahn hinaus die Elektrifizierung und den zweigleisigen Ausbau des südöstlichen Berliner Innenrings in Richtung Ostkreuz, um die Führung von Zügen der Stammbahn auch über diese Strecke zu ermöglichen. Die Planung dieses Streckenbereichs wird in einer separaten Finanzierungsvereinbarung verankert. Das fokussierte Procedere gewährleistet im Rahmen seiner 1. Stufe, dass zunächst ein umfänglicher Überblick des Abschnittes Griebnitzsee-Zehlendorf-Potsdamer Platz eingeholt werden kann.

Bettina Jarasch, Senatorin für Umwelt, Mobilität, Verbraucher und Klimaschutz des Landes Berlin: Die Pläne für die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn werden nun konkret: Mitte 2022 haben wir die Entscheidung getroffen, auf dieser wichtigen i2030-Strecke künftig die Regionalbahn mit Verbindungen aus Brandenburg über das südwestliche Umland direkt ins Berliner Zentrum fahren zu lassen. Und jetzt haben wir uns mit allen Partnern auf die Finanzierung der ersten Planungsphase geeinigt. Wir wollen, dass die Potsdamer Stammbahn die hoch frequentierte Stadtbahn in Berlin mit einer neuen Pendler*innen-Strecke aus Südwest ergänzt und noch bessere Verbindungen bietet – und wir wollen, dass der Bund auch die Stammbahn in den Deutschlandtakt einbezieht. Auch dafür ist dieser Planungsschritt sehr wichtig.“



Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg: „Die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn ist für die Hauptstadtregion Berlin Brandenburg und den Eisenbahnknoten Berlin eine Riesenchance und Signal das zukünftige Regionalverkehrsangebot bis in den ländlichen Raum Brandenburgs auszuweiten, zu stärken und neu zu organisieren. Es freut mich, dass wir in i2030 jetzt mit den konkreten Planungen vorankommen. Eine Inbetriebnahme im Jahr 2038 – dem 200. Jubiläum der Strecke – wäre eine gute Zielmarke. So gestalten wir den Deutschlandtakt und die Verkehrswende mit.“

Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern: „Zurück ans Netz! Das gilt nun auch für die älteste Eisenbahnstrecke in der Metropolregion Berlin-Brandenburg. Die Potsdamer Stammbahn ist eine wichtige Ergänzung des Eisenbahnknotens Berlin und bedeutsam für die Flexibilität und Resilienz des Eisenbahnverkehrs in der Hauptstadtregion. Die Kolleg:innen der DB werden mit Begeisterung an ihre neue Aufgabe gehen.“

Martin Fuchs, Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB): „Die angestrebte Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn im Projekt i2030 spiegelt die enge Zusammenarbeit der Länder Berlin und Brandenburg in Sachen Mobilitätswende wider. Der gemeinsame Verkehrsverbund freut sich über den Meilenstein der gesicherten Finanzierung für die Vorplanung. Vor uns liegen intensive Jahre der Planungen, mit dem Ziel eine zusätzliche Schienenverbindung in der Hauptstadtregion zu schaffen von der das Schienennetz auch überregional profitiert.“

Im Auftrag des VBB wird parallel zur Vorplanung eine überschlägige Nutzen-Kosten-Bewertung durchgeführt, um die Wirtschaftlichkeit der



Zielvarianten zu prüfen. Ein hinreichendes Nutzen-Kosten-Verhältnis ist die Voraussetzung für eine finanzielle Beteiligung durch den Bund. Es finden regelmäßige Gespräche mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr statt, um den Bund als Finanzierungsgeber für i2030 zu gewinnen und die Priorisierung innerhalb des Deutschlandtaktes weiter zu forcieren.

Der Planungsumfang der Vorplanung für die Potsdamer Stammbahn im Überblick:

- Wesentliche Planungsprämissen für das i2030-Teilprojekt Potsdamer Stammbahn sind:
 - Durchgehende Zweigleisigkeit im gesamten Planungskorridor mit Ausnahmen der Verbindungskurve von und nach Michendorf sowie der Verbindungskurve zwischen Stammbahn und Innenring bei Schöneberg (aufgrund beengter Platzverhältnisse)
 - Leistungsfähige, niveaufreie Einbindung der Stammbahn in Richtung Griebnitzsee
 - Untersuchung einer zweigleisigen (als Vorzugsvariante) sowie einer eingleisigen (als Rückfallebene) Ausführung der Verkehrsstationen Rathaus Steglitz und Schöneberg (aufgrund beengter Platzverhältnisse)
 - Elektrifizierung mit Oberleitung im gesamten Projektbereich

- Folgende Stationen werden erweitert bzw. neu errichtet, jeweils mit Bahnsteignutzlängen von 220 m, einer Bahnsteighöhe von 76 cm und barrierefreiem Zugang:
 - Potsdam Griebnitzsee (Verlängerung der Bahnsteige)
 - Europarc Dreilinden (Neuerrichtung)
 - Düppel-Kleinmachnow (Reaktivierung)



- Berlin-Zehlendorf: (Reaktivierung Regionalbahnsteig)
- Berlin Rathaus Steglitz (Erweiterung um Regionalbahnsteig)
- Berlin-Schöneberg (Erweiterung um Regionalbahnsteig)

- Aufgaben innerhalb der Vorplanung sind u.a.:
 - Bauwerksuntersuchungen an vorhandenen Anlagen
 - Erstellen fehlender Bestandsunterlagen
 - Notwendige technische Studien, Gutachten und Machbarkeitsanalysen
 - Notwendige Konzepte und Analysen zur Umfeldentwicklung
 - Notwendige Beräumung von Altmaterialien und Vegetationsrückschnitte sowie Umweltäquivalenzausgleich
 - Erstellen und Abschluss von Planungsvereinbarungen sowie Vorabstimmungen zu Kreuzungsvereinbarungen
 - Abstimmung mit Behörden und Träger öffentlicher Belange sowie Öffentlichkeitsarbeit
 - Begleitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung

An die Vorplanung schließt sich die Entwurfsplanung (3. Leistungsphase nach HOAI) und die Genehmigungsplanung (4. Leistungsphase nach HOAI) an, mit der das Planfeststellungsverfahren für das Projekt vorbereitet wird.