



Mehr Schiene für  
Berlin und Brandenburg

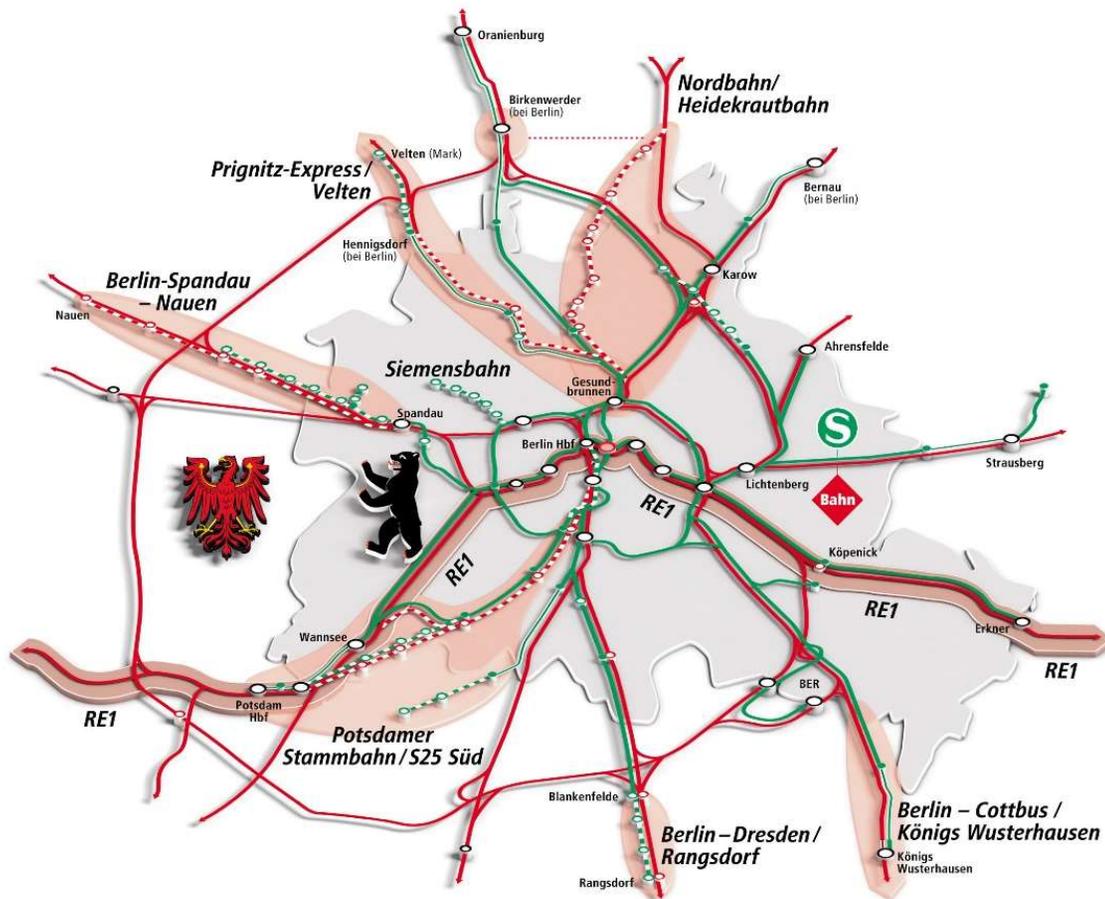


# i2030-Korridor Süd-West

## Vortrag im Regionalausschuss TKS

DB Netz AG, MIL, VBB; Stahnsdorf, 01.11.2021

## i2030 – Die Korridore im Überblick



- **West:** Berlin-Spandau – Nauen
- **Nord-West:** Prignitz-Express / Velten
- **Nord:** Nordbahn / Heidekrautbahn
- **Süd-Ost:** Berlin – Cottbus / Königs Wusterhausen
- **Süd:** Berlin – Dresden / Rangsdorf
- **Süd-West: S25 Süd und Potsdamer Stammbahn**
- **West-Ost:** „RE1“, Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
- **Siemensbahn:** Jungfernheide – Gartenfeld
- **Berliner S-Bahn:** Engpassbeseitigung / Weiterentwicklung S-Bahnnetz (rund 35 Einzelmaßnahmen)

# Nutzen des Ausbaus der Schieneninfrastruktur

Fahrgastzahlen im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung  
Indexdarstellung (Prognosen)



Quelle: Statistisches Landesamt BE-BB, SenSW, VBB, BVG, S-Bahn

## Zuverlässig, schnell und bequem unterwegs

Häufigere Verbindungen, kürzere Fahrzeiten sowie mehr Platz und Komfort in der Bahn erleichtern das Umsteigen auf den ÖPNV.

## Platz in der Stadt

Mehr Schienenverkehr schafft mehr Lebensqualität: weniger Stau, weniger Parkflächen, weniger Lärm, dafür saubere Luft und mehr Raum für alle.

## Klimaziele einhalten

Die gelebte Verkehrswende lässt Treibhausgasemissionen sinken und liefert einen entscheidenden Beitrag zur Bekämpfung der Klimakrise.

## Perspektiven für das Land

Aufwertung der Städte und Gemeinden im Umkreis von Berlin. Attraktive Verbindung von Leben, Wohnen und Arbeiten jenseits der Hauptstadt.

## Schnittstelle im europäischen Verkehrsnetz

Entscheidend für eine engere EU-weite Vernetzung ist eine Infrastruktur, die Engpässe im Personen- und Güterverkehr beseitigt.

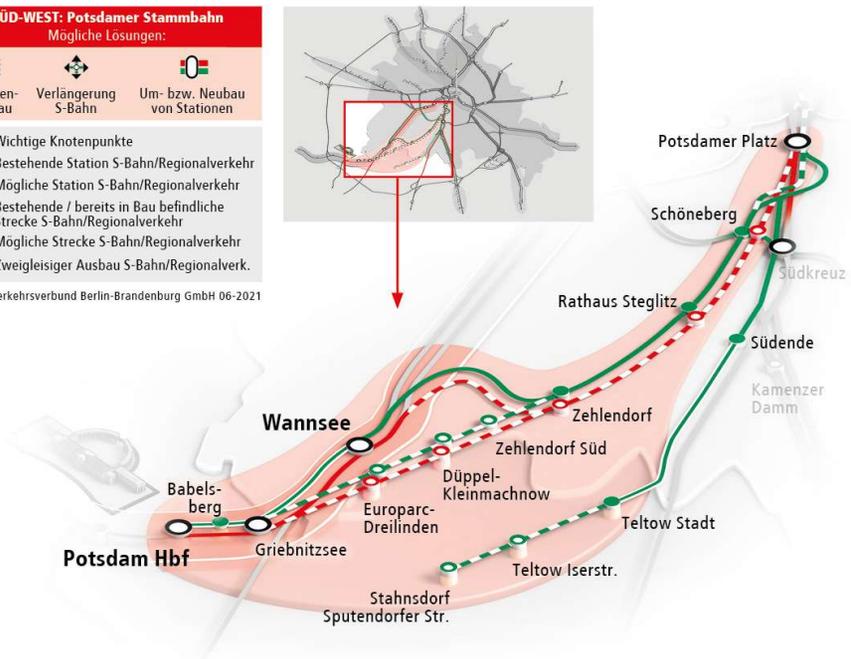
# i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd und Potsdamer Stammbahn

**SÜD-WEST: Potsdamer Stammbahn**  
Mögliche Lösungen:

Strecken- ausbau	Verlängerung S-Bahn	Um- bzw. Neubau von Stationen

○ Wichtige Knotenpunkte  
 ● Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr  
 ○ Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr  
 — Bestehende / bereits in Bau befindliche  
Strecke S-Bahn/Regionalverkehr  
 - - - Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr  
 — Zweigleisiger Ausbau S-Bahn/Regionalverk.

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 06-2021



## Zielsetzung

- Verbesserung der Verkehrsanbindung der Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf per Schiene.
- Alternativverbindung Berlin – Potsdam zur Entlastung der Berliner Stadtbahn schaffen (Stammbahn, Variante Regionalbahn).

## Projektumfang

- S25 Süd: Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Südende – Teltow Stadt sowie Streckenverlängerung von Teltow Stadt bis Stahnsdorf, Sputendorfer Str.
- Potsdamer Stammbahn: abhängig vom Systementscheid S-Bahn oder Regionalbahn; in der Variante S-Bahn Ausbau zwischen Griebnitzsee und Berlin-Zehlendorf, ca. 10 km; in der Variante Regionalbahn Ausbau zwischen Griebnitzsee und Berlin Potsdamer Platz (Einbindung in den Nord-Süd-Tunnel der Fernbahn), ca. 22 km\*

\* Streckenführung über Wannsee/Schlachtensee ist aktuell kein Planungsgegenstand

# i2030-Korridor SÜD-WEST: Projektanteil S25 Süd

**Projektstatus :** Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

**Finanzierung:** Planung: Landesmittel  
Bau inkl. Planungsleistungen: GVFG-Förderung

## Ergebnisstand

- Grundlagenermittlung abgeschlossen
- Mit Kommunen Detailklärungen bezüglich der Verkehrsstationen durchgeführt; u. a. gemeinsame Streckenbegehung am 15.04.2021 und letztes Fachgespräch am 23.08.2021

## Teilprojekt S25 Süd

### Untersuchungsvariante

- Zweigleisiger Ausbau Südende – Lichterfelde Ost
- Zweigleisiger Ausbau Lichterfelde Süd – Teltow Stadt (optional)
- S-Bahnverlängerung Teltow-Stadt – Stahnsdorf, Sputendorfer Str. (10-Min.-Takt)

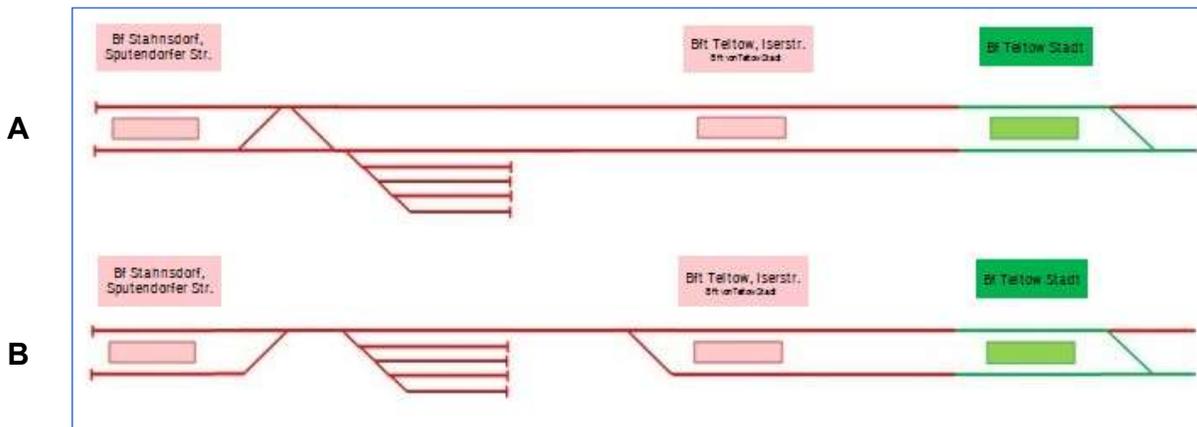
### Nächste Schritte

- Finanzierungsvertrag für die Vorplanung final verhandelt, Abschluss und Zeichnung in 11/2021



## i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Grundparameter für den Ausbau

### Sputendorfer Str. Iserstr. Teltow Stadt



schematische Spurplanskizze

- Schaffung von zwei neuen Verkehrsstationen an der Iserstraße sowie an der Sputendorfer Str.
- Ausbildung dieser Stationen mit zwei Bahnsteigkanten (Mittelbahnsteig).
- Errichtung einer Abstellanlage für vier Vollzüge (je 8 Wagen) in unmittelbarer Nähe des Streckenendpunktes.
- Untersuchung der Infrastruktur in zwei Grundvarianten: A mit einer durchgehenden Zweigleisigkeit und B mit einem eingleisigen Abschnitt zwischen den Stationen Iserstr. und Sputendorfer Str.

## i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Station Iserstraße



Visualisierungsschema ohne Maßstab

- Anbindung über Iserstraße von allen Partnern gewünscht (Generierung Fahrgastaufkommen)
- Verkehrsstation im zweigleisigen Bereich; Mittelbahnsteig mit 96 cm Systemhöhe und 152,5 m Länge
- Breite ca. 10 m mit Beleuchtung, Beschallung und Wetterschutz, barrierefreie Herstellung
- Planungen und Bau durch DB Station&Service nur bis Ende Treppe vom Bahnhofsausgang, Bahnhofsumfeld liegt in der Verantwortung von Teltow und Stahnsdorf
- Bezüglich Standort bilaterale Gespräche zwischen Stahnsdorf und Teltow
- Zwei aktuelle Varianten: östlich der Iserstraße mit Zugang zur Iserstraße inklusive barrierefreiem Zugang sowie westlich der Iserstraße mit Zugang zur Iserstraße und zweitem Zugang in Richtung Biomalzspanne, beide Zuwegungen barrierefrei.

## i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Station Stahnsdorf, Sputendorfer Straße

### Gestaltungsprämissen:

- Bahnsteige sind so dicht wie möglich an die Sputendorfer Straße heran zu führen
- Zugang von der Sputendorfer Straße und ein Ostzugang in den Untervarianten
  - nur der Zugang Sputendorfer Straße barrierefrei
  - nur der Ostzugang barrierefrei
  - sowohl der Zugang Sputendorfer Straße als auch der Ostzugang barrierefrei.
- Zwei Bahnsteigkanten (Mittelbahnsteig) mit einer Systemhöhe von 96 cm und 152,5 m Länge, Breite Mittelbahnsteig ca. 9 m, mit Beleuchtung, Beschallung, Wegeleitung und Wetterschutz; barrierefreie Herstellung.

Zur Höhenlage der Bahnsteige werden folgende Ansätze geprüft (Grundlage ist die Unterquerung der L 77):

- so hoch wie möglich, um möglichst optimale bzw. barrierefreie Wegebeziehungen ohne maschinentechnische Anlagen zur Straße Sputendorfer Straße und zum parallelen Busbahnhof / P&R – Parkplatz zu erzeugen
- Bahnsteige in der Tieflage belassen, mit dem Ziel der Vereinfachung eines Zugangsbauwerks bei Umsetzung eines östlichen Zugangsbauwerks (Vorzugsvariante der Gemeinde Stahnsdorf)

Der Ostzugang an der Verkehrsstation Sputendorfer Straße (ggf. Deckellösung) wird generell als Durchstich von Nord nach Süd geplant.

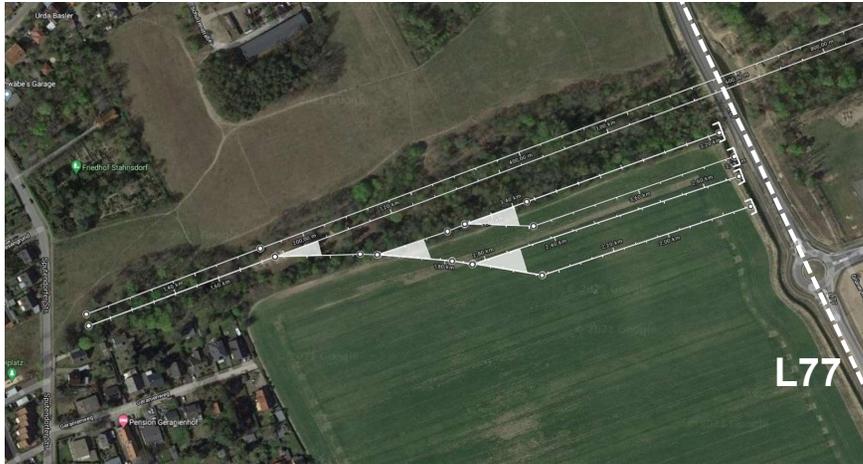
# i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Station Stahnsdorf, Sputendorfer Straße

Visualisierungsansatz einer Umsetzungsidee

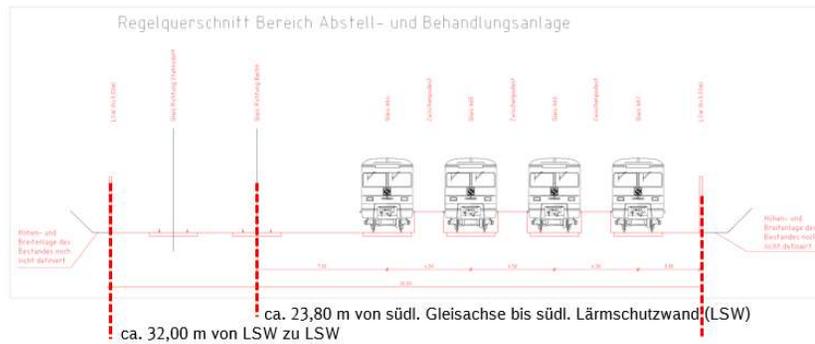


Schematische Darstellung ohne Maßstab, Diskussionsgrundlage, keine Trassierung

## i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Station Stahnsdorf, Sputendorfer Str.; Abstellanlage



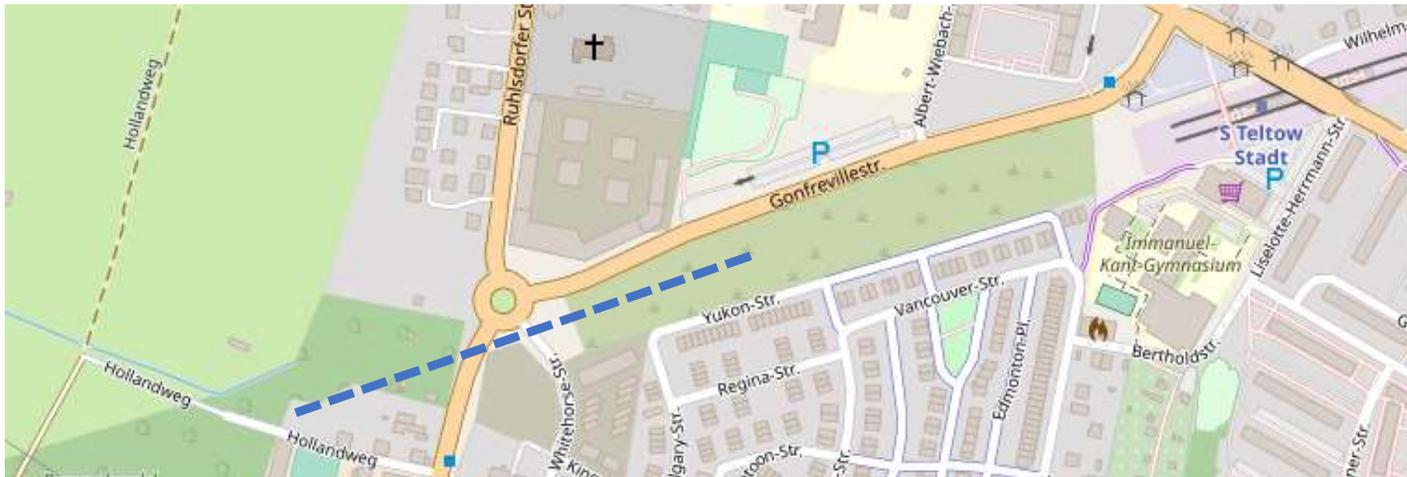
Schematische Darstellung, keine Trassierung



- Abstellbedarf für vier Vollzüge (jeweils 8 Wagen mit ca. 148 m Länge)
- Anordnung südlich der Streckengleise, unmittelbar westlich der L77; damit steht die Nordseite voll für die Entwicklung des Bahnhofsumfelds zur Verfügung
- Anordnung der Gleise untereinander (gem. Untersuchung der DB über die Längenentwicklung bzw. den Flächenbedarf). Im Zuge der Planung LPh 2 werden mögliche Alternativen zur Anordnung der Abstellgleise geprüft.
- Vorläufige Querschnittsgestaltung wurde der Gemeinde zur Verfügung gestellt.

## i2030-Korridor SÜD-WEST: S25 Süd; Kreuzung Ruhlsdorfer Str.

- Aus Sicht DB sollte die SÜ Ruhlsdorfer Straße (Baulastträger Land) mit der angrenzenden SÜ Whitehorsestraße (Stadt Teltow) zusammengefasst und als ein Bauwerk errichtet werden
- Anzustreben ist die Erstellung von Entwürfen sowohl für die einzelne Errichtung der Bauwerke als auch für ein gemeinsames Bauwerk beider Straßenüberführungen, um die wirtschaftlichste Lösung unter Abstimmung der beteiligten Kreuzungspartner zu planen.



# i2030-Korridor SÜD-WEST; Ausblick: Projektanteil Potsdamer Stammbahn

**Projektstatus** : Leistungsphase 1 (Grundlagenermittlung)

## Ergebnisstand

- Entwurf Gleisplan für Regionalverkehrs- und S-Bahn-Lösung erstellt
- Fahrplankonstruktionen für die S-Bahn erarbeitet
- Mögliche Untersuchungsvarianten für Start der Vorplanung aufbereitet

## Teilprojekt Potsdamer Stammbahn

### Untersuchungsvariante

- Reaktivierung der Stammbahn Zehlendorf – Griebnitzsee für Regionalverkehr oder S-Bahn mit Untervarianten zum Taktgefüge

### Nächste Schritte

- Fahrplankonstruktion für die Regionalverkehrslösung
- Qualitätsuntersuchung Fahrplan S-Bahn abschließen
- Durchführung vorläufiger Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Regionalverkehrs- und S-Bahn-Lösung
- Festlegung der Untersuchungsvarianten für die Vorplanung (inkl. Prüfung, ob Systementscheid auf Basis der vorliegenden Erkenntnisse möglich ist)
- Finanzierungsvertrag zur Erstellung der Vorplanung verhandeln



# i2030 – Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg

Die Präsentation wird im Nachgang zur Verfügung gestellt.

Wir freuen uns nun auf Ihre Fragen und Anregungen.

