



Deutsche Bahn AG • Potsdamer Platz 2 • 10785 Berlin

Herrn Hubertus Bösken
Sprecher der Bürgerinitiative Stammbahn
Am Bannwald 4
14532 Kleinmachnow

Deutsche Bahn AG
Konzernbevollmächtigter
für das Land Berlin
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.db.de

Alexander Kaczmarek
Telefon 030 297-61010
Telefax 030 297-61911
alexander.kaczmarek@deutschebahn.com
Zeichen: CL BE

06.01.2017

Sehr geehrter Herr Bösken,

vielen Dank für Ihre Anfrage zu den Entwicklungsperspektiven der Berliner Stammbahn.

Kurz nach dem Berliner Mauerfall gab es bereits erste Pläne zur Wiedereröffnung der stillgelegten Strecken der Stammbahn. Beim Bau der neuen Nord-Süd-Fernbahn für den Fern- und Regionalverkehr mit dem Tunnel unter dem Tiergarten wurden dann auch entsprechende Vorleistungen getroffen (Verzweigungsbauwerk südlich Potsdamer Platz), um später einmal direkt auch Züge der Stammbahn in den Tunnel leiten zu können.

In einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vom April 2008 kam das Münchener Büro Intraplan im Auftrag des Brandenburger Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung zu dem Schluss, dass sich ein Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahnstrecke Berlin Hauptbahnhof – Potsdamer Platz – Zehlendorf – Dreilinden (Europarc) – Griebnitzsee mit geschätzten Kosten von 175 Mio. EUR nicht lohne, da das Nutzen-Kosten-Verhältnis nach der Standardisierten Investitionsbewertung bei nur 0,7 läge (lohnend und förderfähig bei Werten über 1). In Folge dessen wurde das Projekt nicht mehr weiter verfolgt.

Seit diesem Zeitpunkt haben sich jedoch die Prämissen gewandelt. Sowohl Berlin und Potsdam, als auch Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf weisen ein starkes Bevölkerungswachstum auf. Gleichzeitig wurde die Berliner Stadtbahn, auf die gegenwärtig alle Regional- und Fernzüge aus Richtung Magdeburg/Potsdam nach Berlin geleitet werden, im Streckenabschnitt Berlin Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof mit Wirkung ab 18.12.2013 von der DB Netz AG formal als Überlasteter Schienenweg erklärt.

Wir gehen daher für den Verkehrskorridor Berlin – Potsdam mittel- und langfristig von einer steigenden Verkehrsnachfrage aus, sowohl was die Anzahl der Fahrgäste, als auch die Anzahl der Züge (Trassenbestellungen) angeht. Weiteres Wachstum im Korridor Berlin- Potsdam wird demnach langfristig nur auf einer wieder in Betrieb genommenen Stammbahn stattfinden können. Da die Restkapazitäten im Knoten Berlin begrenzt sind, rücken zunehmend solche mögliche Netzerweiterungen in den Mittelpunkt.

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registriergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-Hellmuth
Felch

Vorstand:
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender

Berthold Huber,
Dr.-Ing. Volker Kefer,
Dr. Richard Lutz,
Ronald Pofalla
Ulrich Weber

Unser Anspruch:



**Profitabler Qualitätsführer
Top-Arbeitgeber
Umwelt-Vorreiter**

Für die Potsdamer Stammbahn werden zwei mögliche Varianten diskutiert; entweder ein Ausbau als S-Bahn, oder ein Ausbau als Fernbahn/Regionalbahn. Beide Varianten haben Vor- und Nachteile. Dies bezieht sich auf die Erschließungswirkung für die Fahrgäste ebenso wie auf die Kapazitätswirkung für das Gesamtnetz.

Die vom VBB angestoßene Gesamtverkehrsuntersuchung für den Südwestraum einschließlich der Verkehre von und nach Potsdam, wird von uns unterstützt. Gemeinsam mit dem Land Berlin und dem Land Brandenburg sollten die weiteren Planungsprämissen erarbeitet werden. Wir sind jederzeit bereit, entsprechende Untersuchungen zu begleiten und zur Klärung offener Fragen beizutragen. Erst wenn konkrete Vorstellungen über das beabsichtigte oder erwartete Betriebsprogramm vorliegen, kann hieraus eine passende Ziel-Infrastruktur abgeleitet sowie die Frage der Finanzierung geklärt werden.

Bereits jetzt kann festgestellt werden, dass unabhängig vom Ausbau als Fernbahn-/ Regionalbahn oder S-Bahn ein Planfeststellungsverfahren erforderlich würde. In diesem Verfahren würden auch die Aspekte des Lärmschutzes geklärt. Fragen in Bezug auf Kreuzungspunkte Straße/Schiene sind im Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt. Die früheren Planungen gingen von einer Wiederherstellung der vorhandenen niveaugleichen Kreuzungen - gesichert mit modernster Technik - aus. Selbstverständlich wären aber auch andere Lösungen denkbar. Dies wird von den Wünschen der Straßenbaulastträger und der Detailplanung abhängen.

Grundsätzlich wäre die Stammbahn auch für den Güterverkehr nutzbar. Nördlich von Berlin-Lichterfelde West sehen wir dafür im Moment aber keinen Bedarf. In diesem Zusammenhang darf ich auch darauf hinweisen, dass zurzeit auf Bundesebene ein Gesetzentwurf diskutiert wird, der den Einsatz von lauten Güterwagen nach 2020 untersagt. Die DB wird unabhängig davon bis zu diesem Zeitpunkt ihren Wagenpark vollständig auf Flüsterbremsen umgestellt haben. Damit kann eine Halbierung des bisherigen Schienenverkehrslärms erreicht werden.

Ich hoffe, Ihre Fragen ausreichend beantwortet zu haben und stehe gern zum Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

