

19. Wahlperiode

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und Stephan Standfuß (CDU)**

vom 30. Mai 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 31. Mai 2022)

zum Thema:

**Stammbahn-Ausbau zwischen Berlin und Potsdam**

und **Antwort** vom 13. Juni 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU) und  
Herrn Abgeordneten Stephan Standfuß (CDU)  
über  
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t  
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/12021  
vom 30.05.2022  
über Stammbahn-Ausbau zwischen Berlin und Potsdam

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher die Deutsche Bahn AG (DB AG) um Stellungnahme gebeten. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Planungs- und Ausführungs-Stand der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam, insbesondere was den Streckenabschnitt zwischen den Bahnhöfen Rathaus Steglitz und Griebnitzsee betrifft?

Frage 2:

Welche Gutachten wurden erstellt (Machbarkeit, Umweltverträglichkeit, Wirtschaftlichkeit etc.) und mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 1 und zu 2:

Die Bundesländer Berlin und Brandenburg haben sich in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Projektes i2030 auf eine

Zielvariante für den Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn verständigt. Hierbei handelt es sich um die Lösung als elektrifizierte, zweigleisige Strecke für Regionalverkehr zwischen Griebnitzsee, Düppel-Kleinmachnow, Zehlendorf und Potsdamer Platz.

Die DB AG teilt hierzu ergänzend Folgendes mit:

„Das Projekt befindet sich in der Phase der Grundlagenermittlung. In diesem Zusammenhang wurden unter anderem Trassierungsstudien für verschiedene Bereiche erstellt sowie Fahrplankonstruktionen durchgeführt.“

Frage 3:

Wie wird der Lärmschutz gestaltet und wie werden die Eingriffe in die Natur und in das optische Erscheinungsbild auf ein Minimum reduziert, insbesondere was Breite (z.B. Betriebswege) und Höhe (z.B. Lärmschutz und Oberleitungen) der Bauwerke betrifft?

Frage 4:

Wie viele Unter- und Überführungen bzw. Kreuzungen werden in welcher Art (z.B. Brücke, Tunnel, beschränkter Bahnübergang) benötigt?

Frage 5:

Bleiben alle aktuell bestehenden Durchwegungen auch nach Fertigstellung der Stammbahn geöffnet?

Antwort zu 3 bis 5:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Aufgrund des frühen Planungsstandes können die Fragen 3 bis 5 derzeit noch nicht beantwortet werden. Entsprechende Einzelheiten werden im Rahmen der Vorentwurfsplanung (VEP) erarbeitet und in weiteren Planungsphasen vertieft. Hierbei werden verschiedene Varianten untersucht.“

Der Beginn der VEP setzt den Abschluss der gegenwärtig laufenden Leistungsphase Grundlagenermittlung sowie den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg sowie der Deutschen Bahn AG zur Durchführung der VEP voraus.“

Frage 6:

Existiert ein genauer Zeitplan für die Umsetzung des Vorhabens?

Antwort zu 6:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Ein genauer Zeitplan ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht vorhanden und zunächst abhängig von dem Abschluss der o.g. Finanzierungsvereinbarungen mit den Ländern Berlin und Brandenburg für die VEP sowie dem weiteren Projektverlauf einschließlich der Sicherstellung der Finanzierung.“

Frage 7:

Mit welchen Kosten wird gerechnet und wie ist die Finanzierung ausgestaltet?

Antwort zu 7:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Eine detaillierte Kostenschätzung liegt noch nicht vor. Diese ist zukünftig noch von den im Detail auszuarbeitenden Projektdefinitionen und dementsprechend auch von den Planungsergebnissen abhängig.“

Frage 8:

Für welche Verkehrsarten ist die Stammbahn vorgesehen (nur Regionalverkehr oder auch Fernverkehr oder Güterverkehr)?

Antwort zu 8:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„Gemäß der aktuellen Planung ist die Stammbahn primär für die Nutzung durch den Regionalverkehr vorgesehen. Laut dem Fahrplan-/Infrastrukturkonzept des Deutschlandtaktes ist eine Nutzung durch den Schienenpersonenfernverkehr derzeit nicht geplant. Nach der Inbetriebnahme steht diese Strecke jedoch im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und für alle Verkehrsarten zur Verfügung.

Eine Nutzung durch Schienengüterverkehr wird nicht aktiv angestrebt. Sie kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, insbesondere wenn die Eisenbahninfrastruktur auch in angrenzenden Bereichen erweitert oder ertüchtigt wird, sodass sinnvolle Laufwege möglich werden.“

Frage 9:

Sind die Haltepunkte Zehlendorf und Rathaus Steglitz garantiert?

Frage 10:

Wird es auch ein oder mehrere Haltepunkte südwestlich des Bahnhofs Zehlendorf geben, etwa in Dreilinden und/oder Kleinmachnow/Düppel?

Antwort zu 9 bis 10:

In den aktuellen Betrachtungen wird die Errichtung von Verkehrsstationen an den genannten Stellen angestrebt.

Frage 11:

Wie lauten die maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf der Stammbahn-Trasse?

Antwort zu 11:

Die DB AG teilt hierzu Folgendes mit:

„In den folgenden Planungsphasen wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h untersucht, die nach örtlichen Erfordernissen ggf. punktuell niedriger ausfallen kann.“

Frage 12:

Ist geplant, auf der Trasse der Stammbahn gleichzeitig auch einen Fahrrad-Highway zu errichten?

Antwort zu 12:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz hatte die Anlage eines temporären Radweges auf der Trasse der Stammbahn geprüft. Es hat sich allerdings herausgestellt, dass der Aufwand, gemessen an der nur recht kurzen Nutzdauer des Weges, in keinem Verhältnis steht. Daher wurde die Idee des Radweges auf der alten Trasse verworfen. Es gibt aber gute Alternativrouten, die diese Relation verbinden. Der aktuelle Stand des Radwegesystems in Berlin mit entsprechenden Alternativen zu der Trasse kann im kürzlich beschlossenen Radverkehrsplan eingesehen werden. Informationen und Karte sind unter <https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/radverkehrsplan/> im Internet zu finden.

Berlin, den 13.06.2022

In Vertretung  
Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz