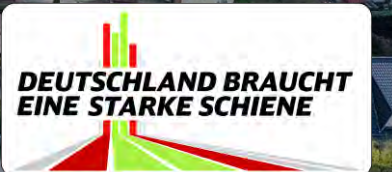




# i2030 – S25 Süd

## Projektvorstellung

13.03.2024 | Teltow und 20.03.2024 | Stahnsdorf



# Der folgende Ablauf ist für Sie heute vorgesehen



- 1. Zielvorstellung i2030**
- 2. Projektvorstellung**
- 3. Blick auf den Planungsstand**
- 4. Ausblick**
- 5. Fragen und Diskussion**
- 6. Weiterführende Projektinformation**



# Für Ihre Fragen und für Diskussionen stehen heute zur Verfügung



**Marius Hertzner**

Projektleiter S25 Süd  
DB InfraGO AG\* (Unternehmensbereich Fahrweg)

**Ninette Klauke**

Bauherrenvertreterin Personenbahnhöfe  
DB InfraGO AG\* (Unternehmensbereich Personenbahnhöfe)

**Ole Grassow**

Stakeholdermanagement/Projektkommunikation  
DB InfraGO AG\* (Unternehmensbereich Fahrweg)

\* Die DB InfraGO AG ist das Infrastrukturunternehmen der Deutschen Bahn. Sie ist zum 01.01.2024 aus den bisherigen Unternehmen DB Netz AG (für den Bereich Fahrweg) und DB Station&Service AG (für den Bereich Personenbahnhöfe) entstanden.



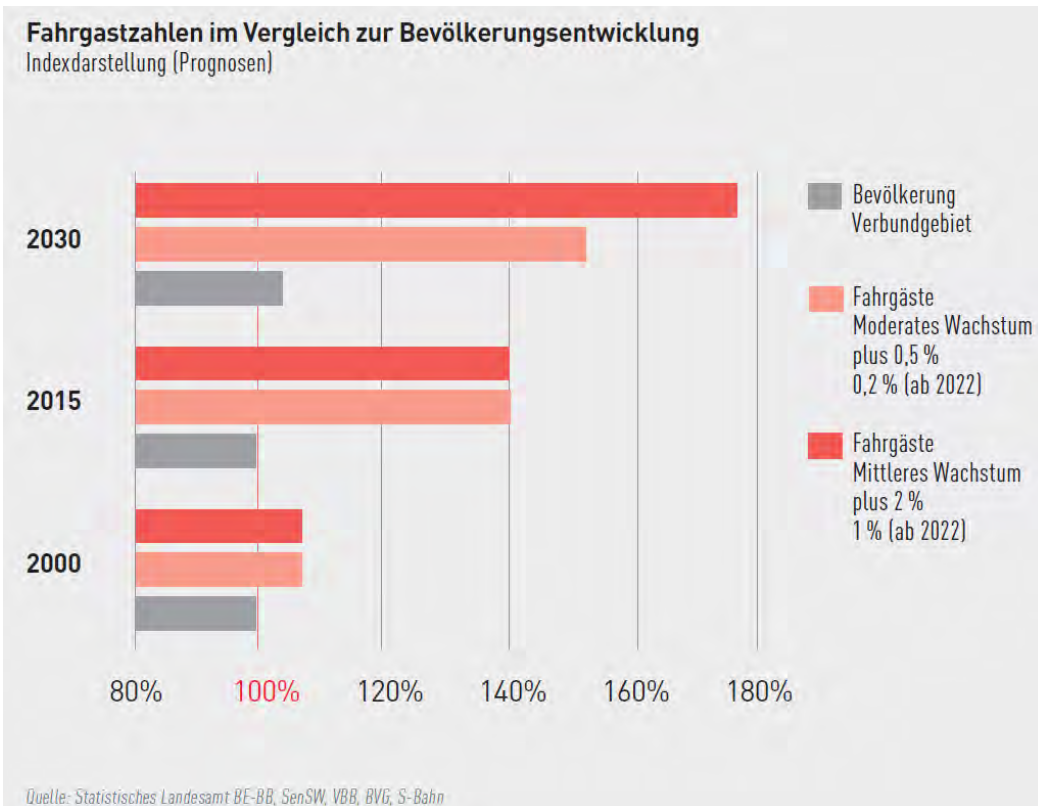
# Zielvorstellung i2030

---

Zielstellung aus der Politik

# Zielvorstellung i2030

## Zielstellung aus der Politik



### 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.

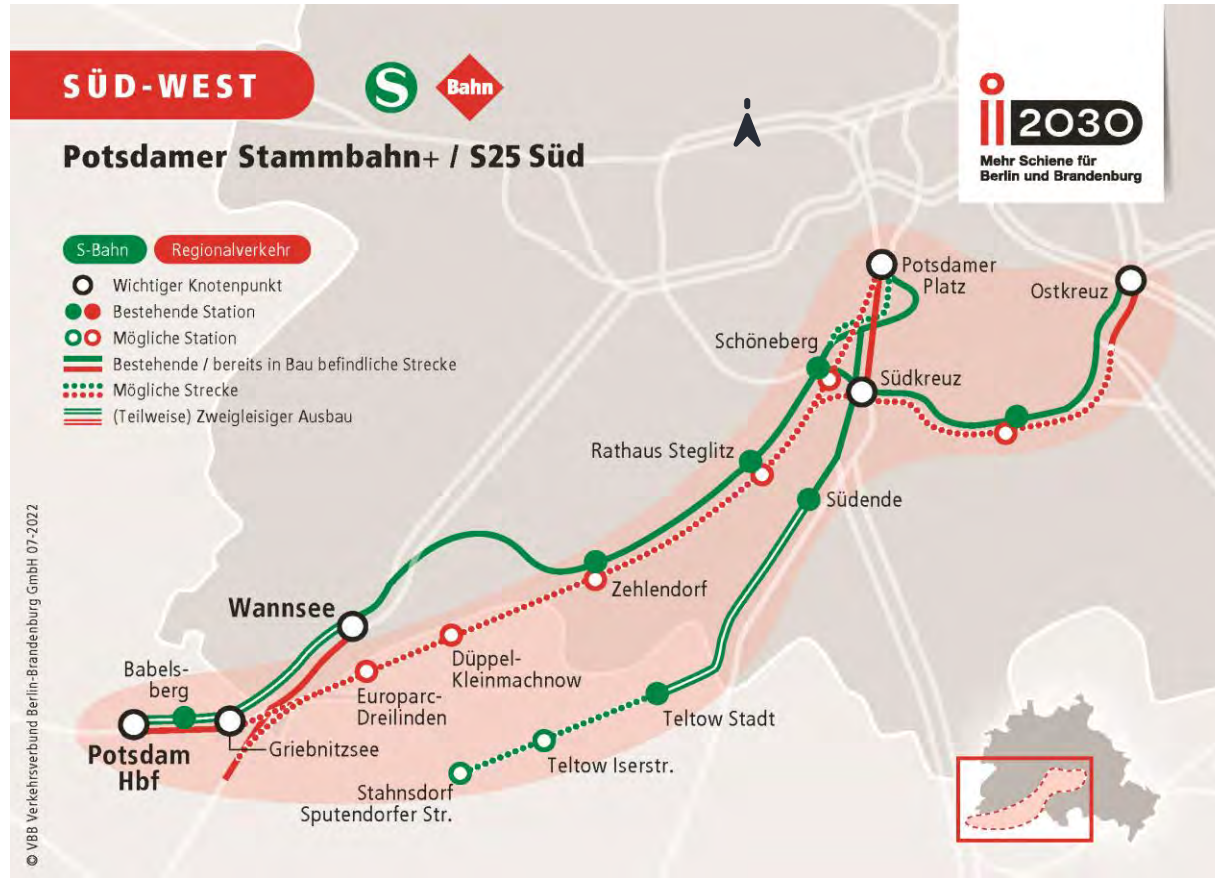
### Perspektiven für das Land

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



# Zielvorstellung i2030

## Zielstellung aus der Politik



### Zielsetzung

- Verbesserung der Verkehrsanbindung der Gemeinden Teltow und Stahnsdorf per Schiene.
- Anbindung von Stahnsdorf im 10-Minuten-Takt an das Berliner S-Bahnnetz mit Direktverbindungen nach Südkreuz, Potsdamer Platz und Friedrichstraße.

### Projektumfang

- Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Südende – Lichterfelde Ost (2-gleisiger Ausbau der bestehenden S-Bahntrasse).
- Ausbaumaßnahmen im Streckenabschnitt Lichterfelde Süd – Teltow Stadt (2-gleisiger Ausbau, **derzeit nicht weiter verfolgt**).
- Streckenverlängerung der S-Bahntrasse von Teltow Stadt bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße.



# 2. Projektvorstellung

---

Leistungsphasen gemäß HOAI  
Leistungsphase 2 (Vorplanung)  
Zeitliche Einordnung  
Grundparameter für den Ausbau

# Zielvorstellung i2030



Einordnung des Vorhabens in die Leistungsphasen gemäß HOAI\*

- Leistungsphase 1 > Grundlagenermittlung
- Leistungsphase 2 > Vorplanung
- Leistungsphase 3 > Entwurfsplanung
- Leistungsphase 4 > Genehmigungsplanung
- Leistungsphase 5 > Ausführungsplanung → oft durch Bau AN

- Leistungsphase 6 > Vorbereitung der Vergabe
- Leistungsphase 7 > Mitwirkung der Vergabe
- Leistungsphase 8 > Bauüberwachung und Dokumentation/Bauoberleitung
- Leistungsphase 9 > Objektbetreuung

\*HOAI = Honorarordnung für Architekten und Ingenieure





# Projektvorstellung

## Derzeitige Leistungsphase



### Leistungsphase 2 - Vorplanung

- Betrachten der möglichen Varianten: Untersuchung der technischen und rechtlichen Durchführbarkeit
- Prüfung der umwelt- und naturschutzrechtlichen Vorgaben
- Erstellen einer ersten Kosten- und Zeitschätzung
- Volkswirtschaftliche Bewertung (u. a. Nutzen-Kosten-Untersuchung verschiedener Faktoren, technische Umsetzbarkeit, Berücksichtigung von Umweltbelangen,...) führt u. a. zur Entwicklung einer Vorzugsvariante
  
- Dauer: 2 Jahre



# Zielvorstellung i2030



Die Inbetriebnahme ist nach aktuellem Meilensteinplan für 2032 geplant



# Projektvorstellung

## Grundparameter für den Ausbau (I)



- Schaffung von zwei neuen Verkehrsstationen an der Iserstraße in Teltow sowie an der Sputendorfer Straße in Stahnsdorf
- Aufbau dieser Stationen mit zwei Bahnsteigkanten (Mittelbahnsteig).
- Errichtung einer Abstellanlage für vier S-Bahnzüge (je 8 Wagen) in unmittelbarer Nähe des Streckenendpunktes in Stahnsdorf zur Abdeckung des Fahrzeugmehrbedarfes u.a. durch die Streckenverlängerung.
- Untersuchung der Infrastruktur im Abschnitt Teltow Stadt – Stahnsdorf in zwei Grundvarianten:
  - **A** mit einer durchgehenden Zweigleisigkeit
  - **B** mit einem eingleisigen Abschnitt zwischen den Stationen Teltow, Iserstraße und Stahnsdorf, Sputendorfer Straße



# Projektvorstellung

## Grundparameter für den Ausbau (II)

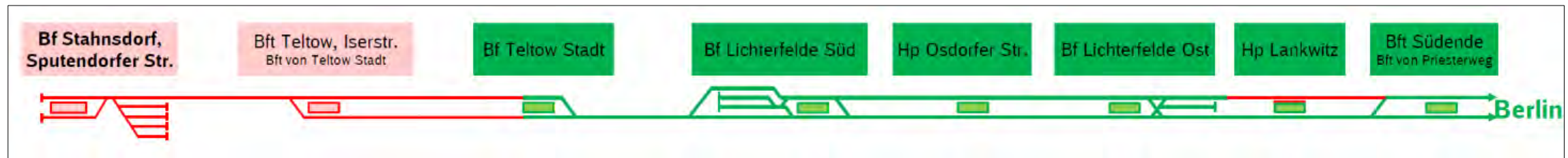


Schematische Darstellung der Infrastrukturvarianten:

### Infrastrukturvariante A – durchgehende Zweigleisigkeit im Bereich Teltow und Stahnsdorf

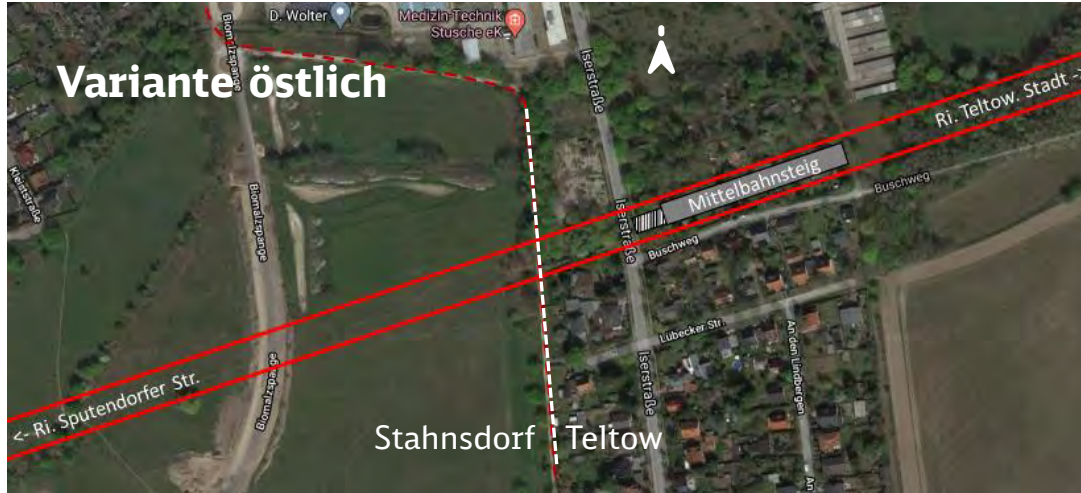


### Infrastrukturvariante B – teilweise Eingleisigkeit im Bereich Teltow und Stahnsdorf



# Projektvorstellung

## Parameter für den Ausbau der Station Teltow, Iserstraße



Schematische Darstellung ohne Maßstab, Diskussionsgrundlage, keine Trassierung

- Anbindung über Iserstraße von allen i2030 Partnern gewünscht (Generierung Fahrgastaufkommen)
- Verkehrsstation im zweigleisigen Bereich; Mittelbahnsteig mit 96 cm Systemhöhe und 152,5 m Länge, Breite ca. 9-10 m mit Beleuchtung, Beschallung und Wetterschutz, barrierefreie Herstellung
- Planungen und Bau durch DB InfraGO, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe nur bis Ende der Zuganlagen vom Bahnhof. Gestaltung des Bahnhofsumfelds liegt in der Verantwortung der Kommunen Teltow bzw. Stahnsdorf
- Bezüglich der Lage der Verkehrsstation finden Gespräche mit Stahnsdorf und Teltow statt.
- Aktuell zwei Varianten in Planung:
  - Lage östlich der Iserstraße mit Zugang zur Iserstraße inklusive barrierefreiem Zugang
  - Lage westlich der Iserstraße mit Zugang zur Iserstraße und zweitem Zugang in Richtung Biomalzspange, beide Zuwegungen barrierefrei



# Projektvorstellung



## Parameter für den Ausbau der Station Stahnsdorf, Sputendorfer Straße

### Gestaltungsprämissen:

- Bahnsteige sind so dicht wie möglich an die Sputendorfer Straße heranzuführen
- Zugang von der Sputendorfer Straße und einen Ostzugang barrierefrei ausgeführt
- Zwei Bahnsteigkanten (Mittelbahnsteig) mit einer Systemhöhe von 96 cm und 152,5 m Länge, Breite ca. 9-10 m, mit Beleuchtung, Beschallung, Wegeleitung und Wetterschutz; barrierefreie Herstellung.
- Zur **Höhenlage** der Bahnsteige werden folgende **Ansätze** geprüft (Grundlage ist die Unterquerung der Landesstraße 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.

\*P&R = Park and Ride, Parken und Reisen, Fahrgastparkplatz



# Projektvorstellung

Parameter für den Ausbau der Station Stahnsdorf, Sputendorfer Straße



Schematische Darstellung ohne Maßstab, Diskussionsgrundlage, keine Trassierung

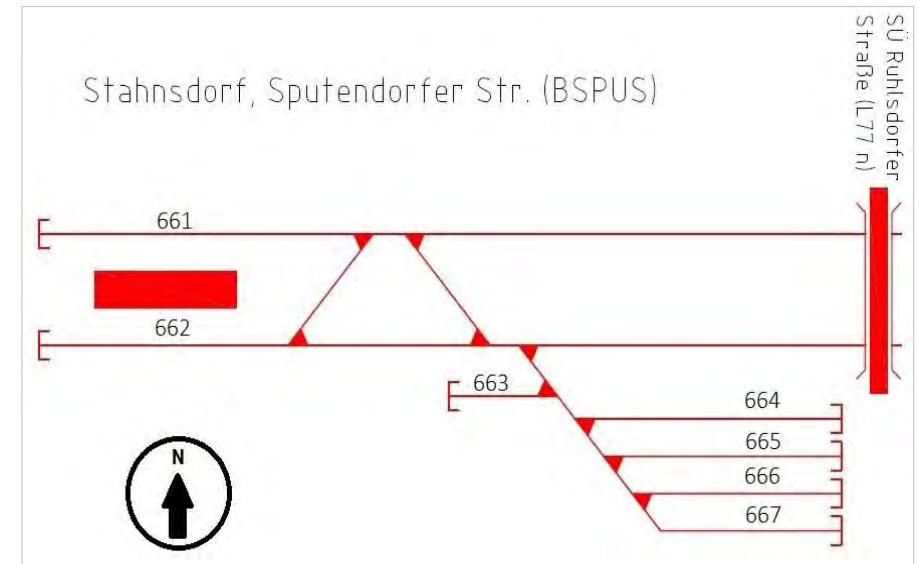
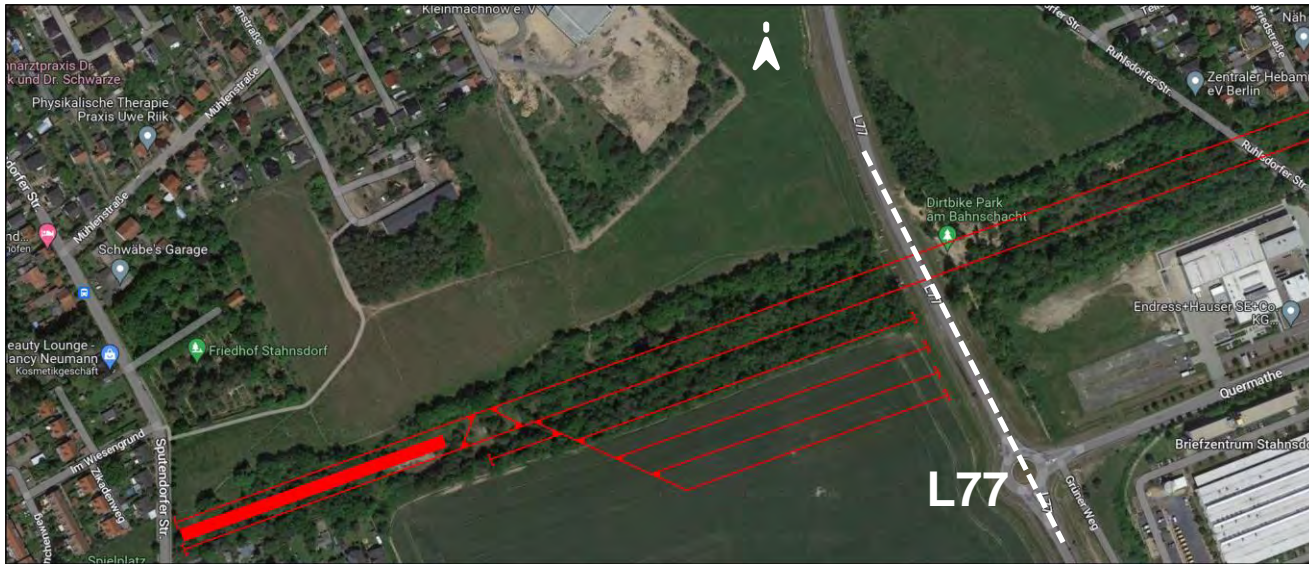


# Projektvorstellung



## Grundparameter für den Ausbau der Abstellanlage

- 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 (Wunsch Gemeinde Stahnsdorf)
- Anordnung der Gleise untereinander (gem. Untersuchung der DB über die Längenentwicklung bzw. den Flächenbedarf). Im Zuge der Planung HOAI-Leistungsphase 2 (Vorentwurfsplanung) werden mögliche Alternativen zur Anordnung der Abstellgleise geprüft.
- Platzierung der Abstellanlage wurde auf Wunsch der Gemeinde zur Südseite hin ausgerichtet.



Schematische Darstellung ohne Maßstab, Diskussionsgrundlage, keine Trassierung





# 3. Blick auf den Planungsstand

---

Kampfmittelondierung und Baugrunderkundung  
Buschwiesen / Pappelwäldchen  
Bereich Iserstraße  
Emissionsschutz

# Blick auf den Planungsstand

## Kampfmittelsondierungen / Baugrunderkundungen



### Sachstand

- **Kampfmittelsondierungen** abgeschlossen
- **Baugrunderkundungen** der prioritären Punkte **abgeschlossen**, restliche Punkte folgen ab **05/2024**
- Insgesamt **158 Punkte**
- **Schreiben an Eigentümer** zur Information **versendet**
- **Kampfmittelsondierungen** sind mit **Kampfmittelbeseitigungsdienst abgestimmt**
- **Keine Anomalien** aufgefunden



### Nächste Schritte

- Auswertung der letzten Kampfmittelsondierungen
- Fortführung der Baugrunderkundungsbohrungen
- Installation von Dauergrundwassermessstellen



### Was wird berücksichtigt

- Umwelt (Flora, Fauna, Mensch)
- Eigentumsverhältnisse
- Technische Notwendigkeit
- Bestandsbaugrundgutachten



### Aktuelle Impressionen



### Legende:

Bohrpunkte exemplarisch für Abschnitt Teltow Stadt – Iserstr.  
**Rote Punkte = prioritär**  
**Blaue Punkte = Q2 2024**



# Sachstandsvorstellung

## Ausgewählte Themen – Buschwiesen / Pappelwäldchen



### Sachstand

- **Erste Kartierungen** und Auswertung von **Bestandsunterlagen** stattgefunden
- Information des Landes Brandenburg und der Stadt Teltow erfolgt
- Nach **Auswertung der ersten Informationen**, keine **deziert schützenswerten Arten** vorhanden
- **Faunistische Planungsraumanalyse** nahezu **abgeschlossen**
- **Durchquerung** des LSG (Landschaftsschutzgebietes) **Parforceheide**
- Im Bereich der **Buschwiesen 3 Querungen** geplant
- Führung der **S-Bahn** derzeit **geländegleich** geplant
- **Sensibilität** der Anwohnenden für die Bereiche Buschwiesen / Pappelwäldchen bekannt



### Nächste Schritte

- Fortführung der Umweltplanung mit Erstellung LBP (Landschaftspflege-rischer Begleitplan), AFB (Arten-schutzfachbeitrag) und Durchführung von Scoping-Terminen mit dem EBA (Eisenbahn-Bundesamt)
- Prüfung der Trassenführung im Bereich Pappelwäldchen

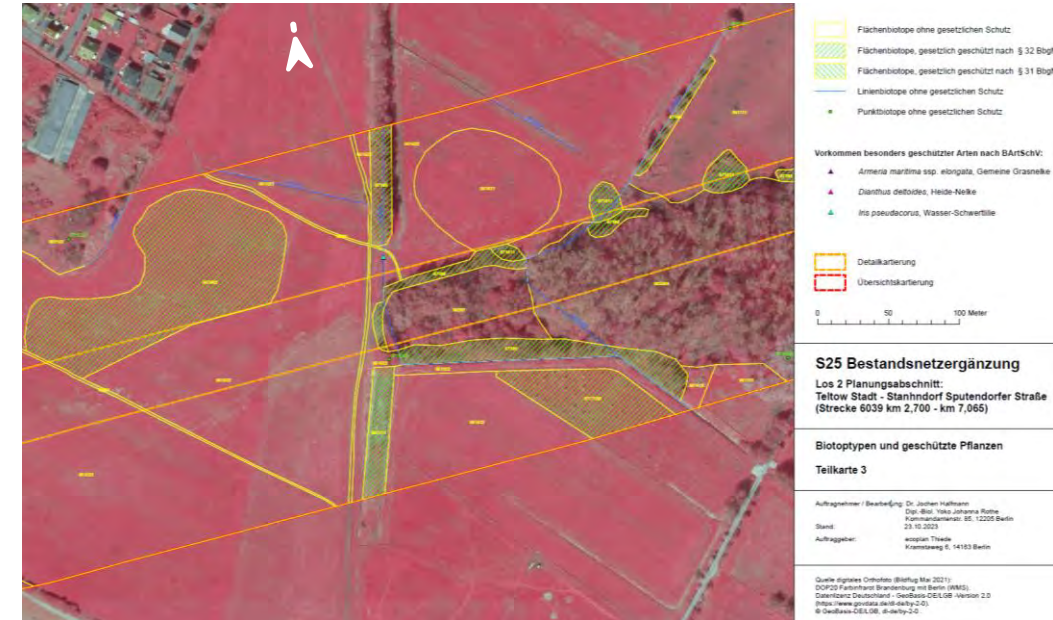


### Was wird berücksichtigt

- Umwelt (Flora, Fauna, Mensch)
- Erkenntnisse aus der faunistischen Planungsraumanalyse (FPA)
- CO<sub>2</sub>-Bilanz
- Technische Umsetzbarkeit
- Wirtschaftlichkeit



### Umweltkarte aus FPA



### Legende:

- Straßenbaulastträger:  
Zuwegung Verkehrsstation
- LB Straßenwesen
- Stadt Teltow



# Sachstandsvorstellung

## Ausgewählte Themen – Iserstr.



### Sachstand

- **Grundwasserstand** deutlich **über** angenommenem **Wert** aus Lph. 1
- Aufgrund der Örtlichkeit **Querung** in **-1, -0,5, 0 und +1 Ebene** möglich
- Abstimmung zur Variantenbetrachtung erfolgt:
- **A-Variante:** Trogvariante **-1 Ebene** mit Iteration für die **-0,5 Ebene**, Station nur in **Westlage** mit **Außenbahnsteigen**
- **B-Variante:** Geländegleich **0-Ebene**, Station in **Ost-** oder **Westlage** mit **Mittelbahnsteigen** und **PU** für **Fuß-/Radverkehr**
- **C-Variante:** Hochvariante **+1 Ebene**, Station nur in **Westlage** mit **Außenbahnsteigen**



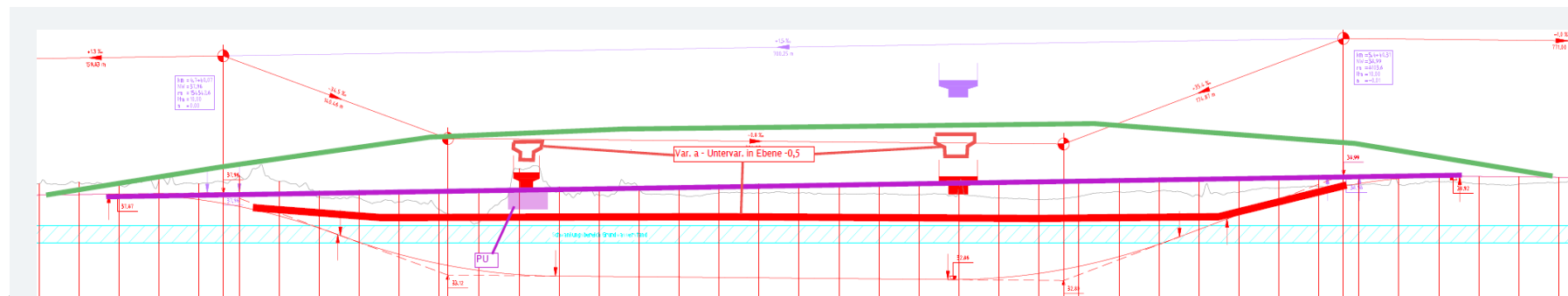
### Nächste Schritte

- Vorantreiben der Planung
- Weitere Kommunikation mit den Kommunen und dem Land Brandenburg
- Hydrogeologisches Gutachten erstellen für Variante A (-1 Ebene, Trog)
- Planung Straßenanpassung für A und B-Variante inkl. Verkehrsdatenerfassung



### Was wird berücksichtigt

- Grundwasserstand
- Technische Umsetzbarkeit
- Verkehrliche Umsetzbarkeit Straße
- Umwelt (Flora, Fauna, Mensch)
- ÖPNV-Erschließung (Öffentl. Personennahverkehr)
- Wirtschaftlichkeit



### Legende:

- Var. A – Trogvariante in Ebene -1 , mit Iteration in Eben -0,5.
- Var. B – Geländegleiche S-Bahn-Gradiente. Iserstr. wird für Fußgänger und Radfahrer per PU unter der S-Bahn geführt.
- Var. C – S-Bahn Gradiente wird über die Iserstr. und Biomalzspange geführt. Kombination aus geschütteten Erdämm und Stützkonstruktionen.



# Sachstandsvorstellung

## Ausgewählte Themen – Emissionsschutz



### Sachstand

- **Lärmschutzgutachten für Lph. 2** abgeschlossen
- **Betrachtet** wurde immer die **Variante** mit den **meisten** zu erwartenden **Emissionen**
- **Abstellanlage** in **Stahnsdorf** wurde ebenfalls **betrachtet**
- **Lärmschutzgutachten** ist in der **Lph. 2 vorläufig**
- Sowohl **passive** als auch **aktive Schallschutzmaßnahmen** **notwendig**
- **Aktive Schallschutzmaßnahmen** werden im **Rahmen der Lph. 2 konstruktiv geplant, nicht final auf Schallschutznotwendigkeit**
- **Lärmschutzwände** bis zu einer **Höhe** von **4 m** **notwendig** werden
- **Schienenstegdämpfer** werden ebenfalls angesetzt genauso wie **natürlicher Schallschutz** in **Trog** Variante
- Trotz **Trog Schallschutzwände** **notwendig**



### Nächste Schritte

- Finale Planung der notwendigen Schallschutzmaßnahmen werden im Rahmen der Lph. 3 geplant
- Neuartige aktive und passive Schallschutzmaßnahmen werden ständig evaluiert



### Was wird berücksichtigt

- BImSchG (Bundesimmissionsschutzgesetz\*)
- Grundstücksverhältnisse
- Technische Umsetzbarkeit <-> Ästhetik
- Umwelt (Flora, Fauna, Mensch)
- Wirtschaftlichkeit

\*Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen



### Neue Wege gehen



### Legende:

- 4m hohe Lärmschutzwand
- 3m hohe Lärmschutzwand
- 2m hohe Lärmschutzwand
- Violett / Grau = 4 bzw. 2m hohe Lärmschutzwand je nach Tieflage



# 4. Ausblick

---

Variantenentscheid zum Abschluss der Lph. 2 durch das Land Brandenburg  
Fortführung der Planung im Rahmen der Lph. 3 und 4

# 5. Fragen und Diskussion

---

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne jetzt zur Verfügung

und jederzeit unter:

[bauprojekte.ost@deutschebahn.com](mailto:bauprojekte.ost@deutschebahn.com) .



# 6. Weiterführende Projektinformation

---

Weiterführende und stetig aktualisierte  
Projektinformationen finden Sie auch unter:

<https://www.i2030.de/suedwest/> .





