



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.

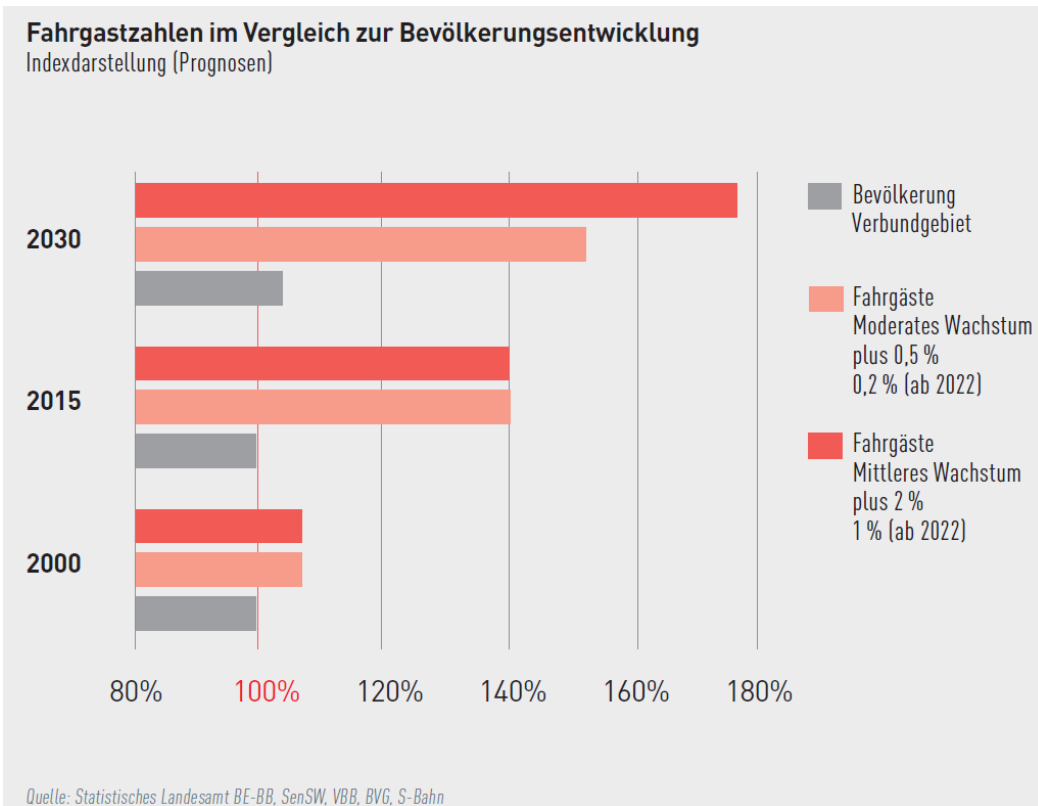


Zielvorstellung i2030

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.

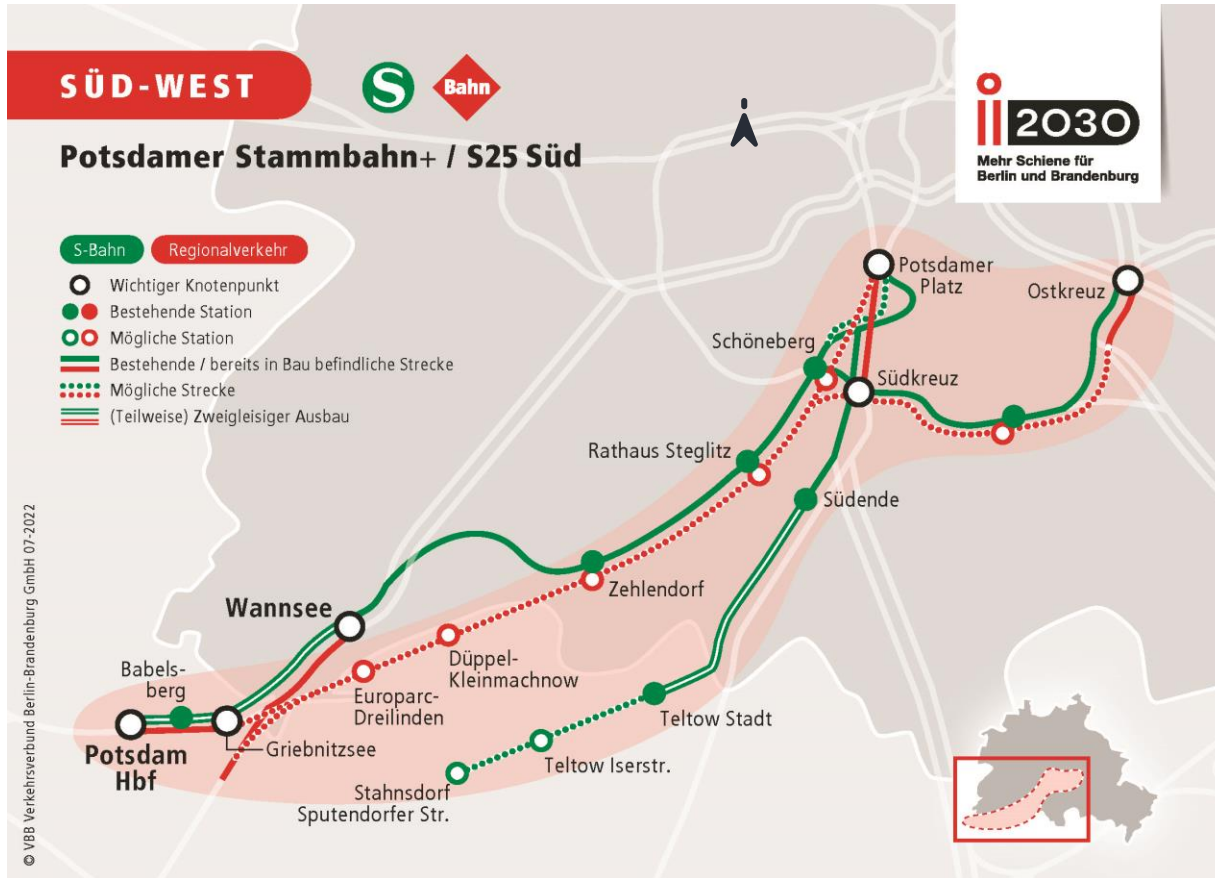
Perspektiven für das Land

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)

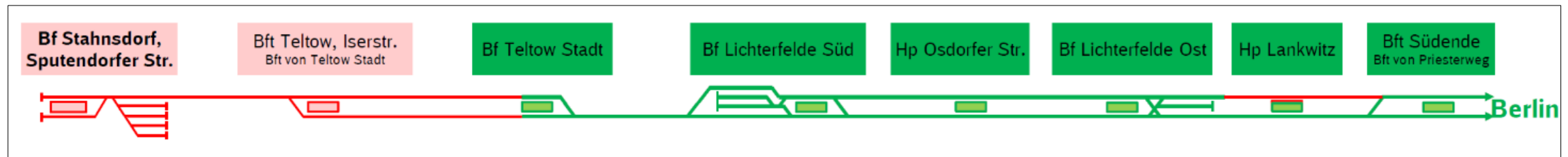


Schematische Darstellung der Infrastrukturvarianten:

Infrastrukturvariante A – durchgehende Zweigleisigkeit im Bereich Teltow und Stahnsdorf

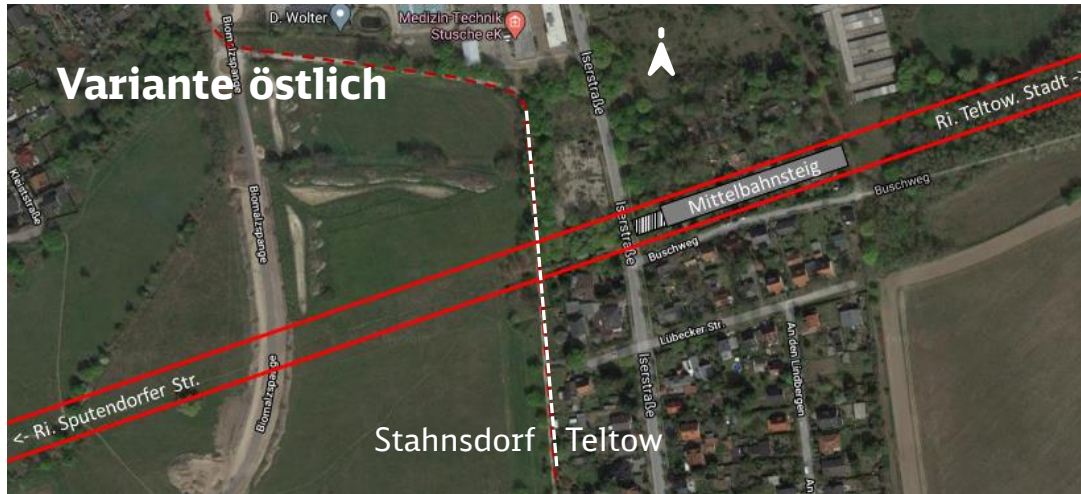


Infrastrukturvariante B – teilweise Eingleisigkeit im Bereich Teltow und Stahnsdorf



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

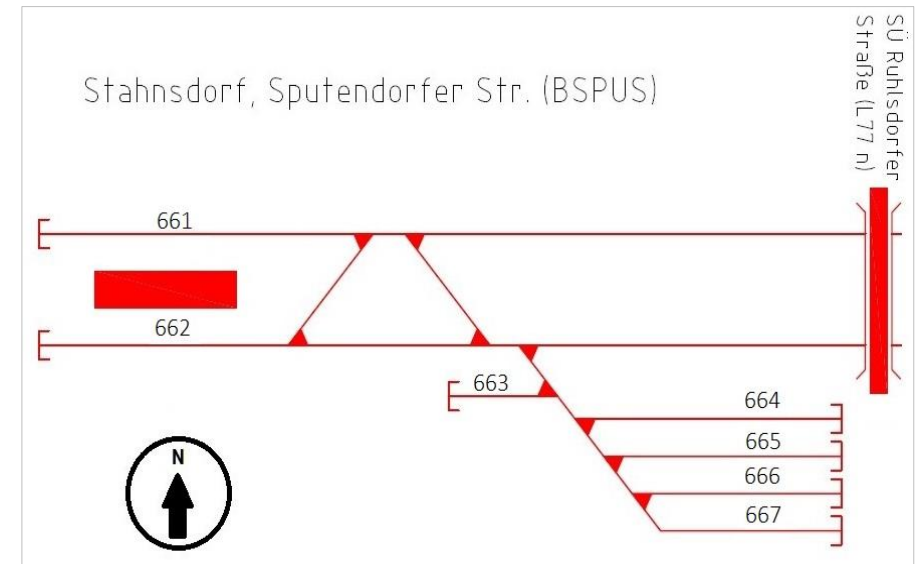
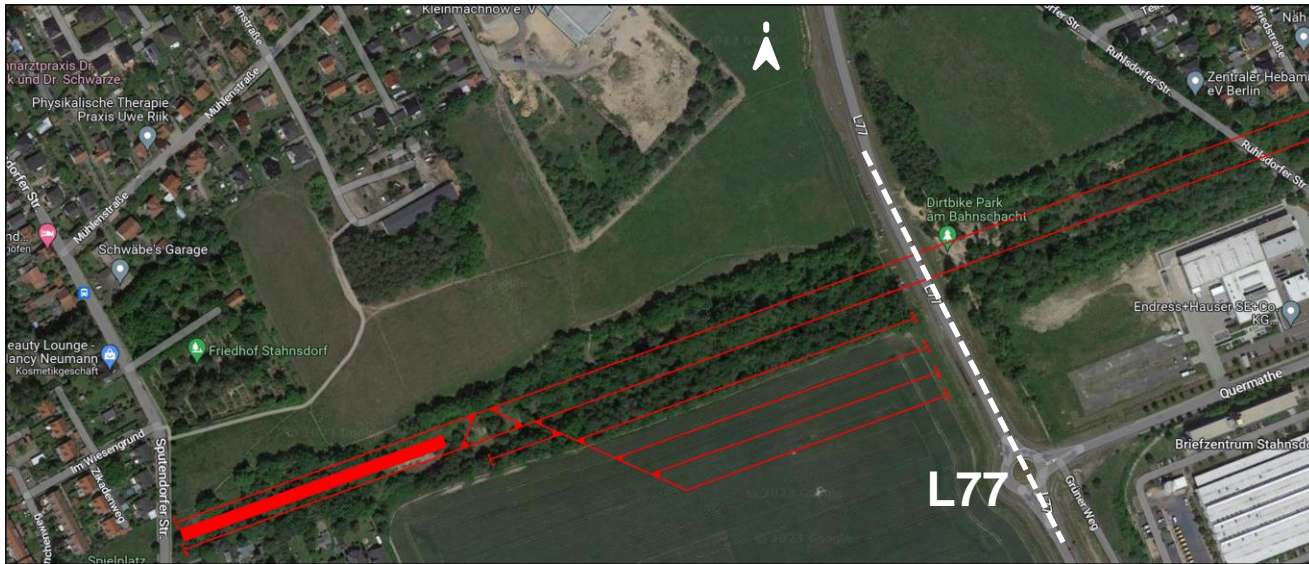


Projektvorstellung

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

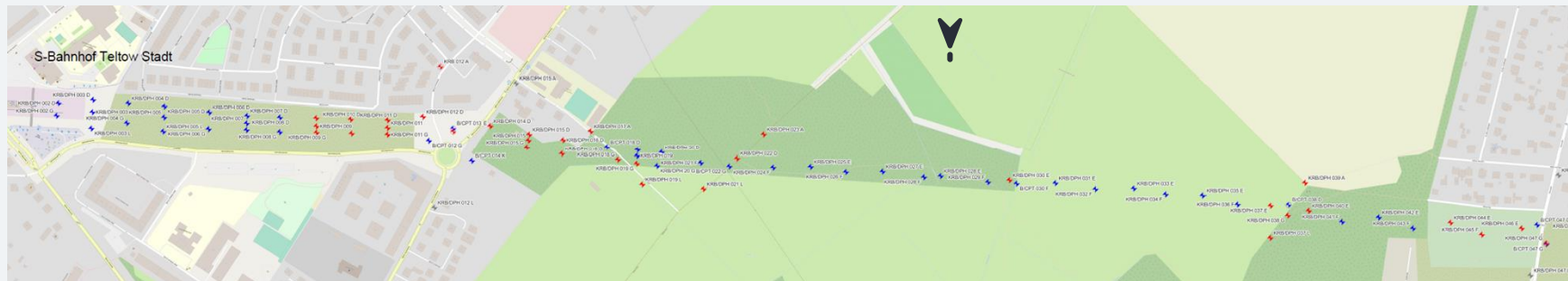


Was wird berücksichtigt

- 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

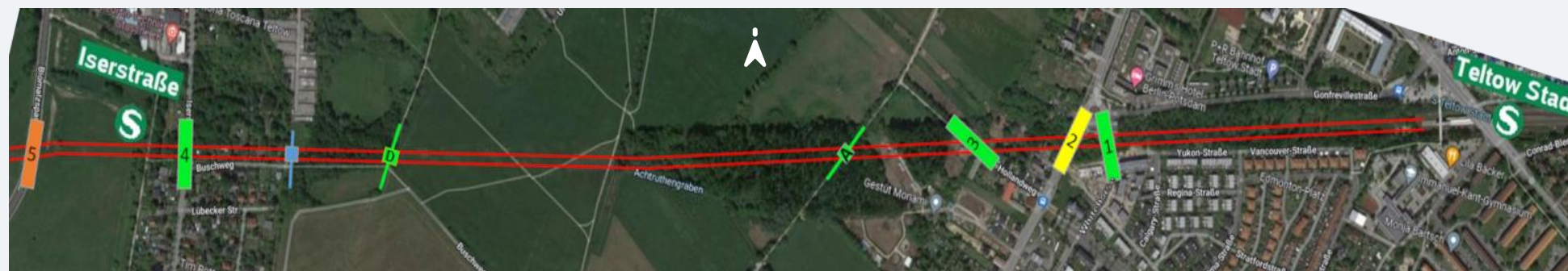
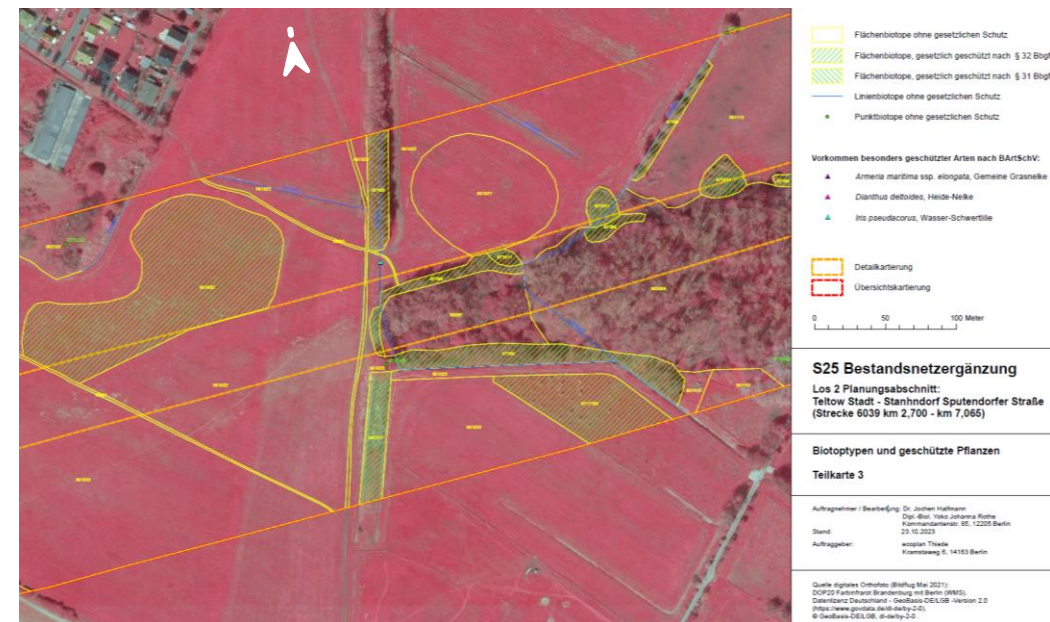


Was wird berücksichtigt

- Umwelt (Flora, Fauna, Mensch)
- Erkenntnisse aus der faunistischen Planungsraumanalyse (FPA)
- CO₂-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**



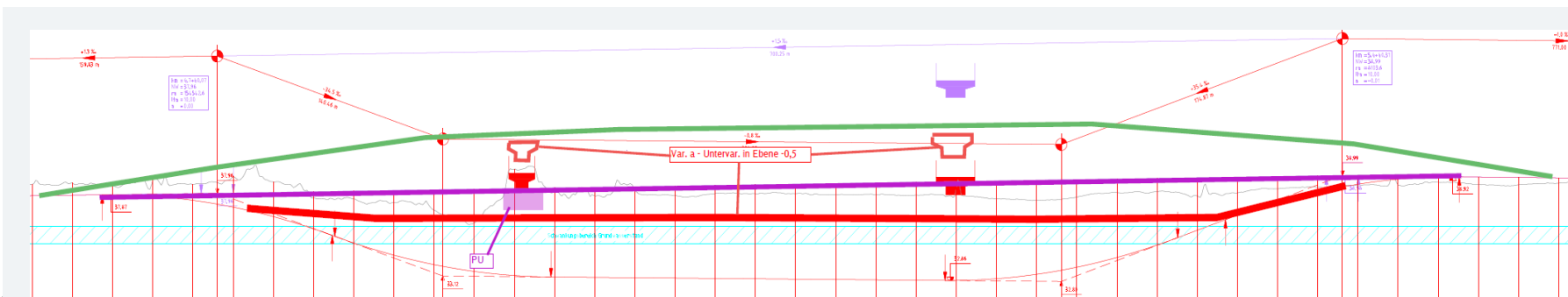
Nächste Schritte

- 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 .



6. Weiterführende Projektinformation

Weiterführende und stetig aktualisierte
Projektinformationen finden Sie auch unter:

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



