



# Presseinformation

Berlin, 15.9.2023

## **i2030-Teilprojekt Potsdamer Stammbahn+: Planungen für Zugeinbindungen über südlichen Berliner Innenring nach Ostkreuz starten**

**Finanzierung für Vorplanung durch Länder Berlin und  
Brandenburg abgesichert • Einbindung über Innenring dient  
Ausbau des Bahnknotens Berlin und damit Realisierung des  
Deutschlandtaktes**



**Anfang 2023 zeichneten die Länder Berlin  
und Brandenburg mit der Deutschen Bahn  
die Planungsvereinbarung für die**

**Reaktivierung der historischen Potsdamer  
Stammbahn zwischen Griebnitzsee bis Potsdamer Platz für den  
Regionalverkehr. Das Gesamtkonzept des i2030-Korridors  
beinhaltet darüber hinaus den Ausbau des südlichen Berliner  
Innenrings von Schöneberg bis Ostkreuz. Damit können Züge  
der Potsdamer Stammbahn nicht nur in den Nord-Süd-Tunnel,  
sondern auch zum Umsteigeknoten Ostkreuz geführt werden.  
Die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung (2.  
Leistungsphase nach HOAI) über rund 16 Mio. Euro haben die  
Projektpartner zum bundesweiten „Tag der Schiene“  
unterzeichnet. Die umfassenden Untersuchungen der  
Vorplanung laufen voraussichtlich bis 2027. Mit der  
unterzeichneten Finanzierungsvereinbarung kann von den  
vereinbarten i2030-Maßnahmen nun auch das letzte große  
Regionalverkehrs-Projekt in die weiterführende Planung starten.**

VBB Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg GmbH  
Stralauer Platz 29  
10243 Berlin

Telefon 0 30-25 41 40  
info@vbb.de  
vbb.de

Bahn- und Busanbindung:  
Ostbahnhof

**Presse:**

**Elke Krokowski**

Tel.: 030 - 25 414 - 130  
elke.krokowski@vbb.de



Anlässlich des Netzwerktreffens Berlin-Brandenburg am „Tag der Schiene“ im Kaiserbahnhof Potsdam unterzeichneten Berlins Mobilitätssenatorin Manja Schreiner, Brandenburgs Infrastrukturminister Guido Beermann und Deutsche-Bahn-Konzernbevollmächtigter Alexander Kaczmarek die Finanzierungsvereinbarung für den Schienenausbau des südlichen Berliner Innenrings. Das ist notwendig, da nicht alle auf der Potsdamer Stammbahn geplanten Verkehre in den Nord-Süd-Fernbahntunnel geführt werden können. Schon heute gilt er als überlasteter Schienenweg. Stattdessen wird nun innerhalb der Vorplanung untersucht, wie Verbindungen über die „Kurve Schöneberg“ und den südlichen Berliner Innenring Richtung Berlin Ostkreuz zu führen sind. Zwischen Schöneberg und Treptow muss die Strecke dafür elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden. Halten sollen die Regionalzüge in diesem Bereich am Berliner Südkreuz sowie gegebenenfalls in Berlin-Neukölln oder alternativ Berlin Hermannstraße. Mit Reaktivierung und Erweiterung der Schieneninfrastruktur wird gleichzeitig der Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes weiter forciert. Darum streben die Länder Berlin und Brandenburg eine enge Abstimmung mit dem Bund an, um die weitere Planungs- und Baufinanzierung gemeinsam abzusichern. Die Umsetzung entspricht den Zielsetzungen für einen erfolgreichen Deutschlandtakt des Bundes im Bahnknoten Berlin.

**Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz**

**und Umwelt des Landes Berlin:** „Wir starten mit i2030 die Planungen für eine weitere richtig große Verbesserung des Schienenverkehrs der Hauptstadtregion. Die zusätzliche Regionalverkehrsverbindung zwischen Potsdam und Berlin wird den überlasteten Schienenverkehrsknoten Berlin weiter entlasten. Das macht das Fahren auf der Schiene noch attraktiver und wird somit mehr Menschen vom ÖPNV überzeugen. Wir planen die neue



Strecke der Potsdamer Stammbahn nicht nur in Nord-Süd-Richtung bis zum Potsdamer Platz, sondern auch mit einer Anbindung bis zum Bahnhof Ostkreuz über den südlichen Berliner Innenring. Das stärkt den gesamten Berliner Bahnknoten und perspektivisch auch den Deutschlandtakt. Hierfür erwarten die Länder Berlin und Brandenburg eine entsprechende Unterstützung bei der Umsetzung durch den Bund.“

**Guido Beermann, Minister für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg:**

„Die Systementscheidung für die Regionalbahn zur Reaktivierung war die richtige Lösung für eine resiliente Gestaltung des Bahnknotens Berlin. Für den Südwestraum Brandenburgs ergeben sich mit der Einbindung in den Nord-Süd-Tunnel und über den Innenring nach Ostkreuz zusätzliche Bedienangebote, die insbesondere für die steigende Zahl der Pendlerinnen und Pendler in dieser dynamischen Region notwendig sind. Mit der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn leisten wir einen weiteren wichtigen Baustein zur Verkehrswende. Die heute unterzeichnete Finanzierungsvereinbarung zeigt, dass wir bei dem Thema dranbleiben. Weiterhin gilt, dass eine Inbetriebnahme im Jahr 2038 – dem 200. Jubiläum der Strecke – eine gute Zielmarke wäre.“

**Alexander Kaczmarek, Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn für Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern:**

„Die Potsdamer Stammbahn schafft zusätzliche Kapazitäten auf der meistgenutzten Bahn-Verbindung der Hauptstadtregion Berlin-Potsdam und wird damit die Berliner Stadtbahn entlasten. Mit der zusätzlichen Elektrifizierung und dem weiteren Ausbau des südlichen Berliner Innenrings schaffen wir zusätzliche attraktive Fahrmöglichkeiten. Gleichzeitig entlasten wir den Nord-Süd-Tunnel, steigern die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Berlin spürbar und



schaffen dringend benötigte Resilienzen für den wachsenden Schienenverkehr.“

**Ute Bonde, Geschäftsführerin des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB):** „Wenn wir die derzeit laufende

Wiederbelebung und Stärkung der Schiene aufrechterhalten wollen, muss das Schienennetz in den kommenden Jahren unbedingt wachsen. Mit der Finanzierung der i2030-Planungen verschaffen sich die Länder Berlin und Brandenburg einen Zeitvorteil beim Ausbau, den wir gemeinsam mit dem Bund für die Hauptstadtregion vorhaben. Mit der neu geplanten Einbindung über den südlichen Berliner Innenring können die Züge der Potsdamer Stammbahn flexibel nach Berlin geführt werden. Davon profitieren die Fahrgäste mit zusätzlichen Verbindungen und pünktlichen Zügen.“

Der Planungsumfang der Vorplanung für den Südlichen Berliner Innenring (Streckenabschnitt Ausbindung Berlin-Schöneberg – Berlin Ostkreuz) im Überblick:

- durchgehende Zweigleisigkeit im gesamten Planungskorridor, außer Kurve Schöneberg
- Elektrifizierung des gesamten Projektbereichs inkl. des Abzweigs Berlin-Neukölln – Berlin Baumschulenweg mit Oberleitung
- Erweiterung der Verkehrsstation Berlin Südkreuz (obere Ebene) um zwei Bahnsteigkanten sowie ein Neubau in Berlin-Neukölln oder alternativ Berlin Hermannstraße
- Einbindung in die Bestandsstrecke Berlin Ostkreuz – Berlin Schöneweide im Bereich Treptower Park
- Bahnsteigverlängerung am Regionalbahnsteig Berlin Ostkreuz (obere Ebene) auf 220 m
- Aufgaben innerhalb der Vorplanung sind u.a.:



- Planung des Streckenverlaufs mit verschiedenen Untervarianten sowie der notwendigen Bauwerke und Anlagen
- Notwendige Beräumung von Altmaterialien und Vegetationsrückschnitte zur Ermöglichung von Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen
- Durchführung von Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen
- Bauwerksuntersuchungen an vorhandenen Anlagen
- Erstellung von notwendigen technischen Studien, Gutachten und Machbarkeitsanalysen
- Mitwirkung an ggf. erforderlichen Konzepten und Analysen zur Umfeldentwicklung
- Abstimmung von kreuzungsrelevanten Sachverhalten sowie Vorabstimmung für dafür ggf. abzuschließende Vereinbarungen
- Abstimmung mit Behörden und Trägern öffentlicher Belange
- Durchführen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung sowie von allgemeiner Öffentlichkeitsarbeit

An die Vorplanung schließt sich die Entwurfsplanung (3. Leistungsphase nach HOAI) an, mit der das Planfeststellungsverfahren für das Projekt vorbereitet wird.

### **Hinweis für Redaktionen**

Fotos von der Veranstaltung stehen heute ab 20 Uhr unter [vbb.de](http://vbb.de) zur Verfügung.