

Zeittafel Friedhofsbahn

- 1902 Erwerb des rd. 1,6 km² großen Geländes 2 km westlich des Dorfkerns von Stahnsdorf durch die Stadtsynode als Ergebnis bereits länger bestehender Planungen zur Anlage eines Friedhofs
- Ergebnis des Booms der Gründerjahre, als die Einwohnerzahl Berlins (und damit auch die der Verstorbenen) stark anstieg.
- Planung von drei Großfriedhöfen im Umland Berlins; nur einer wird verwirklicht
- Anfrage an die Staatseisenbahnverwaltung zur Einrichtung einer Zweigbahn von Wannsee, die den Besuchern über die Wannseebahn (südwestliche Stadtteile) und Wetzlarer Bahn (Charlottenburg) gute Anreisemöglichkeiten schaffen sollte
- 1908 Offizielle Eröffnung des Südwestkirchhofs der Gemeinde Stahnsdorf für die südwestlichen Berliner Stadtteile, Charlottenburg und Schöneberg
- Die Staatseisenbahnverwaltung erklärt sich bereit, den Betrieb und Unterhalt einer Friedhofsbahn Wannsee – Stahnsdorf zu übernehmen, sofern die Grunderwerbs- und Baukosten von der Synode getragen würden.
- 1911 Erster Spatenstich an der Stelle des zukünftigen Bhf. Stahnsdorf; Bau einer gut 4 km langen eingleisigen Hauptbahn; im Bau Berücksichtigung eines zweigleisigen Ausbaus
- 1913 Inbetriebnahme mit einem Sonderzug Berlin Potsdamer Bhf. – Stahnsdorf
- Einrichtung durchgehender Züge Stahnsdorf – Friedrichshagen/Erkner
- Einrichtung eines "Abfertigungsgebäudes für Leichen" am Güterbahnhof Halensee und Transport nach Wannsee bzw. weiter nach Stahnsdorf
- 1928 Einführung elektrischer S-Bahn-Betrieb
- 1930er Forderungen nach einer Verlängerung über Teltow nach Lichterfelde Ost; erste Erdarbeiten im Bereich Teltow; bis heute Trassenfreihaltung
- 1944/45 Sprengung der Eisenbahnbrücke über den Teltowkanal; nach Kriegsende nur bis Dreilinden
- 1948 Wiederaufnahme des Verkehrs nach Stahnsdorf

- 1952 West-Berliner dürfen die DDR nur mit einer Sondergenehmigung betreten; Beerdigungen und Besuche damit fast vollständig unterbunden, da die zugeordneten Kirchengemeinden fast alle in den Westsektoren lagen
- Einstellung der Leichentransporte, die nach dem Krieg wegen der Zerstörung der Anlage in Halensee vom Güterbahnhof Steglitz her transportiert wurden.
- 1953 Einstellung des S-Bahnbetriebs "wegen Bauarbeiten"
- 1954 Wiederaufnahme mit Kontrollhalt in Dreilinden
- 1961 Mauerbau und endgültige Einstellung des Betriebes; wesentliche Teile der Trasse werden demontiert
- 1969 Die neue Autobahntrasse (heute A115) durchschneidet die Trasse der Friedhofsbahn
- 1976 Abriß des Empfangsgebäudes in Stahnsdorf
- heute Immer wieder Überlegungen, die S-Bahn von Teltow Stadt nach Stahnsdorf (- Wannsee) zu verlängern; Trassenfreihaltung bis heute; sicher ein "Projekt für spätere Generationen"

Quelle:

Berliner Verkehrsblätter 5/1978: "Die Friedhofsbahn Wannsee - Stahnsdorf"

Der Tagesspiegel, Nr. 20216 vom 28.03.2009: "Denk mal in aller Stille"