

## Zeittafel Stammbahn

- 1838 Inbetriebnahme Potsdam – Kleinmachnow – Zehlendorf
- 1838 Inbetriebnahme Zehlendorf – Berlin; drei Jahre nach der ersten deutschen Eisenbahnstrecke
- Bauzeit Potsdam – Berlin: 14 Monate...  
Zehlendorf ist der einzige Unterwegshalt  
1846 Verlängerung nach Magdeburg

Der zunehmende Verkehr erzwingt eine Trennung von Fern- und Nahverkehr; in den folgenden Jahren entsteht die "Wannseebahn" – in wesentlichen Teilen parallel – zur "Stammbahn"

- 1874 Inbetriebnahme des Abzweigs Zehlendorf – Wannsee für den Vorortverkehr ("Alte Wannseebahn") zur Erschließung neuer Siedlungsgebiete in Schlachtensee, Nikolassee und Wannsee
- 1891 Bau zweier separater Gleise entlang der "Stammbahn" zwischen Berlin Potsdamer Bhf. und Zehlendorf ("Neue Wannseebahn")

Ab Zehlendorf benutzen die Vorortzüge der "Neuen Wannseebahn" bis kurz vor Neubabelsberg (heute: Griebnitzsee) die "Alte Wannseebahn".  
Auf der "Stammbahn" verbleiben die Fern- sowie Vorortzüge nach Werder.

- 1907 Einrichtung der sog. "Bankierzüge"; Vorortzüge aus Wannsee benutzen die "Alte Wannseebahn", wechseln in Zehlendorf auf die "Stammbahn" und verkehren ohne weiteren Halt bis Berlin Potsdamer Bhf.
- 1933 Elektrifizierung der "Wannseebahn"; ebenso der "Stammbahn" zwischen Zehlendorf und Berlin (Bankierzüge verkehren ebenfalls elektrisch)
- 1939 Führung der S-Bahnzüge durch den Nord-Süd-S-Bahntunnel
- 1945 Zerstörung des Potsdamer Bhf. in Berlin und vieler Gleisanlagen; Teltowkanalbrücke in Kohlhasenbrück; Demontage der Gleise zwischen Düppel und Griebnitzsee; Einrichtung eines dampfbetriebenen Pendelzuges zwischen Zehlendorf und Düppel
- 1948 Elektrifizierung Zehlendorf – Düppel; S-Bahnpendelbetrieb (alle 20 min)
- 1961 Mauerbau; Kleinmachnow vom S-Bahnverkehr abgeschnitten; Teile der Trasse werden zum Grenzstreifen (z.B. zwischen Hp. Düppel und der Trasse der heutigen A115)
- 1972 Inbetriebnahme des Haltepunktes "Zehlendorf Süd" an der Clauerstr.; neben "Buckower Chaussee" der einzige Neubau eines S-Bahnhaltepunktes im Westteil der Stadt nach dem Krieg

- 1980 Eisenbahnerstreik im Westteil Berlins; der S-Bahnbetrieb wird in Folge dieses Streiks dauerhaft stillgelegt, u.a. auch zwischen Düppel und Zehlendorf (bis heute), aber auch zwischen Wannsee und Anhalter Bhf. (die heutige S1)
- 1985 Inbetriebnahme der "Wanneseebahn" zwischen Wannsee und Anhalter Bhf. (durch die BVG, die seit 1984 den S-Bahnbetrieb im Westteil Berlins übernommen hat)
- 1988 Feierlichkeiten "150 Jahre erste preußische Eisenbahn"; u.a. Dampfzug auf dem Abschnitt Zehlendorf Süd – Düppel
- 1990er Teilweise Aufarbeitung des Stammbahngleises; Züge zur Ver- und Entsorgung der Baustelle Potsdamer Platz nutzen die Stammbahn
- 2006 Mit der Inbetriebnahme des Berliner Nord-Süd-Fernbahntunnels entsteht auch eine Ausfädelung für die spätere Inbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahnstrecke
- 2008 "Verkehrliche Voruntersuchung und Standardisierte Bewertung für die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn"; untersucht werden nur Varianten für die Führung von Regionalexpress-/Regionalbahnlinien auf einer elektrifizierten und teilweise zweigleisigen Strecke; die Studie ergibt für keine der Varianten einen volkswirtschaftlichen Nutzen; S-Bahnlösungen werden nicht untersucht
- 2009 Auf der Wanneseebahn verkehrt die S1 in der Relation Wannsee – Frohnau – Oranienburg; auf der Stammbahn nur noch Güterverkehr zwischen Lichterfelde West – Zehlendorf (- Wannsee) für das FORD-Werk in der Goerzallee
- 27.04.2009 Der Verkehrspolitische Informationsverein (VIV e.V.) regt an:

➤ **Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als S-Bahn**

Quellen:

Berliner Verkehrsblätter 9/1988: "150 Jahre Berlin – Potsdamer Eisenbahn"

Berliner S-Bahn-Museum GbR und Bürgerinitiative Stammbahn: Ausstellung "170 Jahre Stammbahn"