



Bild 7 Bahnhof Stahnsdorf, Umbauplanung vom 16. Juni 1941

(Repro aus [16])

West sowie ein Bahnhof in Seehof (Trennungsbahnhof) mit 160 m langen und 10,25 m breiten Bahnsteigen gebaut werden. Für den Berufsverkehr war ein 10-Minuten-Takt geplant, während der übrigen Zeit ein 20-Minuten-Takt. Die mit Dringlichkeitsstufe II versehene Strecke sollte 1948 in Betrieb gehen. Geplant waren Zugläufe zwischen Wannsee und Berlin-Buch (3 Züge pro Stunde) sowie Wannsee und Bernau (6 Züge pro Stunde/ Zuggruppe J2). [15] „Dem früheren Projekt der RBD Berlin entsprechend war im Gebiet der Gemarkung Teltow und Stahnsdorf ein Streifen von 40 m Breite größtenteils von einer Bebauung freigehalten worden. Diesem ausgewiesenen Streifen folgend wurde die Linie entworfen. Im allgemeinen ist eine Tieflage angeordnet, um den Charakter des Landschaftsbildes zu erhalten.“ [14]

Für den Um- und Ausbau des Bahnhofs Stahnsdorf Reichsbahn wurden zwei Pläne von der RBauD Berlin entworfen. Aus einem Plan vom 1. November 1940 geht hervor, dass der S-Bahnsteig wie bisher auf der Ostseite im Geländeeinschnitt liegen und an seinem südlichen Ende ab ungefähr km 4,4 zwei Kehrgleise mit einer Nutzlänge von 200 m erhalten sollte. In Richtung Stahnsdorf Süd/ Machnow sollte der Schließendamm (heute Potsdamer Allee) gemäß der o.g. Anordnung unterfahren werden. Die Ortsgüteranlage für den Express- und Stückgutverkehr sowie für eine Viehbe- und -entladung sollte an der Westseite gebaut werden. Zudem waren auch die Belange des in Stahnsdorf stationierten Militärs zu berücksichtigen. Dieser Plan, der einer bereits früher beabsichtigten Verlegung der S-Bahn auf die Westseite entgegenstand, basierte auf einer Forderung der Berliner Stadtsynode auf Beibehaltung des Ladegleises und der Leichenhalle an der Westseite. Bei einem Neubau des S-Bahnsteigs auf der Westseite und der Ortsgüteranlage auf der Ostseite wäre es unter diesen Voraussetzungen zu erheblichen betrieblichen Schwierigkeiten gekommen. Neben langen ungünstigen Weichenverbindungen im Bahnhofsbereich hätten die für den Südwestkirchhof bestimmten Güterwagen alle Gleise einschließlich der S-Bahn-Gleise kreuzen müssen, um das Ladegleis erreichen zu können. Schwierigkeiten hätten sich außerdem auch bei der Tieferlegung des Bahnhofs ergeben. „Bei der Tieferlegung des Bahnhofs würde sich die Abfuhr der Leichen, Kohlen und Wegebaustoffe ... verschlechtern. Die Zufahrtsstrasse vom Ladegleis würde sich schlechter entwickeln las-

sen. Wenn die Leichen wie bisher noch der am Ladegleis gelegenen Leichenhalle geschafft werden sollen, müsste die Reichsbahn hier einen Aufzug errichten lassen, da das Ladegleis 8 m tiefer als die Leichenhalle liegen würde. Fraglich war hierbei auch, ob die Leichenhalle bei der neuen Gleisentwicklung überhaupt am jetzigen Platz stehen bleiben kann.“ [16] Nicht nur die beim Umbau des Bahnhofs anfallenden Zusatzkosten wollte die Reichsbahn einsparen, sondern auch den wenig lukrativen Pendelverkehr der Leichenwagen (durchschnittlich 2 bis 4 Leichen pro Tag) zwischen Halensee und Stahnsdorf einstellen, da hierfür ständig zwei Güterwagen dem eine höhere Fracht einbringenden Güterverkehr entzogen wurden.

Der Plan vom 16. Juni 1941 sah eine Verlegung des S-Bahnsteigs zum Zentralfriedhof hin an die Westseite und den Ausbau der Ortsgüteranlage zur Ostseite des Bahnhofs (Hans-Könnecke-Straße, heute Heinrich-Zille-Straße) vor. Mit Zustimmung der Synode sollte beim Umbau das Ladegleis (Gleis 3/4) an der Westseite entfallen. Die Leichen sollten vom Freiladegleis der Ortsgüteranlage oder mit dem Auto von Berlin aus zum Südwestkirchhof transportiert werden. Nach dem Betriebsprogramm für die Umgestaltung der Reichsbahnanlagen im Raum Berlin waren für den Bahnhof Stahnsdorf folgende Maßnahmen vorgesehen:

- 1. S-Bahn-Anlagen:** Zwischen den beiden geplanten Gleisen des S-Bahn-Außenrings sollte ein Bahnsteig mit 160 m Nutzlänge entstehen. Am Südenende des Bahnsteigs sollte eine Kehranlage mit zwei Kehrgleisen entstehen, wenn zwischen Wannsee und Seehof ein durchgehender Verkehr mit einer 10-Minuten-Zugfolge eingerichtet wird. Zwei weitere Kehrgleise waren am Nordende des S-Bahnsteigs vorgesehen für den Fall, dass der Zugabstand mehr als 10 Minuten beträgt und in Stahnsdorf für den Spitzenverkehr S-Bahn-Züge abgestellt werden müssten. Für die Kehrgleise wurde eine Nutzlänge von mindestens 165 m gefordert. Der Bahnhof sollte ein Befehls- und ein Wärterstellwerk als Betriebsstellen erhalten.
- 2. Ortsgüteranlage:** Der Güteraußenring sollte zwei Gleise mit zwei beidseitig befahrbaren Überholungsgleisen (Nutzlänge: 750 m) erhalten, wobei die Forderung des Sicherungsdzernats bezüglich des Durchrutschweges zu berücksichtigen war. Am Nord- und am Südenende waren zwei dem Güteraußenring nächste-