

Stand Dezember. 2015

Angesichts der deutlich wachsenden Bevölkerungszahlen in Berlin, Potsdam und Kleinmachnow fordert der BUND die Trasse der Stammbahn wieder für den Schienennahverkehr zu nutzen.

Die Stammbahn ist geeignet, die Reisezeiten für Bewohner von Werder (23.000 Ew.), Golm (Uni!), Potsdam (164.000 Ew.), Kleinmachnow (22.000 Ew.) und Zehlendorf (ca. 60.000 Ew.) zu Zielen in Berlin (insbesondere Schloßstraße in Steglitz, Potsdamer Platz) teilweise deutlich zu verkürzen und somit in diesem Korridor zu einer spürbaren Verlagerung vom Autoverkehr auf die Schiene zu führen. (und dadurch die Bezirkszentren von Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg von diesem zu entlasten, und die Luftbelastung zu reduzieren).

Hintergründe:

Berlin wächst z.Zt. jährlich um 80.000 Einwohner.

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/bevoelkerungswachstum-berlin-waechst-jaehrlich-um-80-000-einwohner/12371702.html>

"Die Landeshauptstadt Potsdam wächst stärker als bisher angenommen. Im Jahr 2030 werden rund 193.000 Menschen hier wohnen (...) Das sind über 14.000 mehr als bislang vorausgesagt. Die Prognose aus dem Jahr 2012 war für das Jahr 2020 von einer Einwohnerzahl von 170.448 Menschen und für 2030 von 178.745 Menschen ausgegangen. Die aktuelle Prognose aber erwartet für 2030 bereits 193.000 Einwohner."

Quelle:

<https://www.rbb-online.de/politik/beitrag/2015/10/einwohnerzahl-prognose-potsdam-waechst.html>

"Klein"machnow hat 20.562 Einwohner und ist damit immerhin die größte Gemeinde Brandenburgs ohne Schienenanschluss. Velten und Rangsdorf, die auch einen S-Bahn-Anschluss fordern sind jeweils nur halb so groß. In den letzten Jahren wurde in Kleinmachnow zunehmend verdichteter gebaut; so. z.B. am neuen Rathausmarkt. Im Europarc Dreilinden gibt es 80 Unternehmen mit ca. 3000 Mitarbeitern; darunter die E-bay-Deutschlandzentrale mit 1000.

Hier wäre aber auch einer der wenigen gut geeigneten Plätze für eine größere Menge P&R-Parkplätze, falls die Diesel-PKW irgendwann nicht mehr in die Umweltzone dürfen...

Die Stammbahntrasse wurde nie entwidmet, sondern nur stillgelegt. D.h. bei Wiederaufbau ohne wesentliche Änderungen ist kein Planfeststellungsverfahren notwendig.

Das derzeitige Angebot ist sowohl vom Zugangebot (Takt) als auch Fahrzeit wesentlich schlechter als 1939. Wesentliche Vorteile des Wiederaufbaus der Stammbahn liegen in der Fahrzeit:

1939: Zehlendorf-Potsdamer Platz (ohne Zwischenhalt). 12-13 min (Dampfzug) elektrisch ginge noch schneller oder mit zusätzlich Halt in Steglitz und Schöneberg wie 1939; S- Bahn benötigt heute 22 min; außerdem dichter Takt

Der BUND fordert den Wiederaufbau der Stammbahn deshalb seit der Wende; diese Position wurde dann auch im Rahmen des als „Bahnkonzept 2020“ veröffentlicht:

http://www.bund-brandenburg.de/themen_projekte/verkehr/projektgruppe_brandenburgnetz_2020/

Die Stammbahn wäre ein Verkehrsmittel um mit Regionalexpresszügen Werder und Golm über Potsdam, Zehlendorf und Steglitz mit dem –Potsdamer Platz und Hauptbahnhof in Berlin zu verbinden und dann weiter nach Stralsund oder Schwedt zu erfahren. Sie dient nicht der Erschließung einzelner Stadt- oder Ortsteile

Sie wäre ein Verkehrsmittel um Distanzen im Bereich 10...50 km schnell und komfortabel zurückzulegen. Das Argument (also die Reisezeit) ist auch deshalb wichtig, weil die Stammbahn vor allem einen Markt von regelmäßigen NutzerInnen, viele Pendler, ansprechen wird und hier die Reisezeit das wichtigste Einzelkriterium der Verkehrsmittelwahl ist. Der Verlagerungseffekt wird deshalb bei dieser Bahn deutlich ausfallen, weil das bediente Gebiet weitgehend von wahlfreien Verkehrsteilnehmern bevölkert ist. Aber schaut man sich die Bevölkerungsverteilung an, wird die Stammbahn ihren Effekt vor allem in Potsdam und Zehlendorf entfalten.

(Mehr dazu: <http://www.stammbahn.de/>)

Der schnelle und hervorragend nachgefragte Regionalverkehr von Potsdam nach Berlin kann derzeit nur über die Stadtbahn geführt werden. Diese ist derzeit am Kapazitätslimit. Sie ist sogar eine der wenigen Bahnstrecken in Deutschland, die bereits Ende 2013 vom Netzbetreiber offiziell als "überlastete Infrastruktur" deklariert wurden. Die Stammbahn ermöglicht also auch, die Kapazität im Regionalverkehr von Potsdam nach Berlin erhöhen zu können. Das sollte auch in die Liste der Argumente aufgenommen werden.

Quelle: <http://www.igeb.org/files/SIGNAL2014-1-Stadtbahn.pdf>

Die Stammbahn kann auch als Ersatztrasse für die Stadtbahn dienen, um bei Betriebsstörungen und Bauarbeiten den Verkehr mit geringeren Fahrzeitverlängerungen ableiten zu können als über Berlin-Spandau.

2007 veröffentlichte das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg die Nutzen-Kosten- Untersuchungen zur Wiederinbetriebnahme der S-Bahn zwischen Berlin-Spandau und Falkensee sowie zum Wiederaufbau der Stammbahn zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz:

<http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.142067.de>

Allerdings mit fragwürdigen Basisdaten (Betriebskonzepten):

„Dabei haben alle bisherigen Studien gezeigt, dass auf der Stammbahn schon heute hohe Fahrgastzahlen zu erwarten sind, die den Schienenverkehr rechtfertigen. Deshalb muss dringend neu gerechnet und geplant werden. Das Wichtigste dabei sind die zu Grunde gelegten Betriebskonzepte, die sorgfältig zu planen und an die Nachfrage anzupassen sind. Wichtig ist außerdem, dass Alternativen für den Regionalverkehr und für die S-Bahn vorurteilsfrei untersucht werden, die bisher aus unbekanntem Gründen ausgeblendet wurden.“

Quelle:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000377>

Moderne Regionalzüge erzeugen nicht so viel Lärm wie Autobahnen, Hochgeschwindigkeitszüge oder Flugzeuge. Zudem wäre bei einer Elektrifizierung eine wesentliche Änderung und es muss Lärmschutz für die Anwohner geben.

Mehr:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Mit der Stammbahn steht eine Infrastruktur zur Verfügung, die bei Änderung der Rahmenbedingungen Güterverkehr in den bzw. aus dem Südwesten Berlins aufnehmen kann.

Anhang:

Abwägung: Potsdamer Stammbahn, Schienenanbindung Kleinmachnow, Stahnsdorf –Teltow und Radschnellweg auf der Stammbahntrasse

Der BUND Berlin hat die Debatte um den 2015 vorgeschlagenen sog. Radschnellweg auf der Trasse der Stammbahn intensiv verfolgt und sich – nach Betrachtung von Aufwand und Nutzen einer solchen Radverbindung einerseits und der Abschätzung der möglichen Bedeutung einer Regionalbahnverbindung auf der Stammbahntrasse auf Grundlage der Position der Landesverbände Berlin und Brandenburg andererseits – eine Abwägung vorgenommen. Dabei geht es um die Frage einer vorübergehenden Nutzung der Stammbahntrasse im Abschnitt Gasometer Schöneberg (Anschluss an den geplanten Multifunktionsweg Wannseebahngraben und den Park am Gleisdreieck) bis Lichterfelde-West (ab hier wird die Trasse für Güterverkehr genutzt) für den Radverkehr.

A Vorübergehende Nutzung der Stammbahn für den Radverkehr

a) Die Nutzung der Stammbahntrasse würde eine geradlinige, ebenerdige und kreuzungsfreie Verbindung parallel zur B1 (Unter den Eichen – Schlossstraße – Rheinstraße – Hauptstraße – Potsdamer Straße) herstellen die insbesondere für Pendler sehr attraktiv wäre. Fahrzeit Lichterfelde-West – Potsdamer Platz (9km) ca. 25min. Das Potential wird auf 10 – 15.000 wochentägliche Nutzer geschätzt. (s.o.)

d) Der B1-Korridor (historisch gewachsene Schwereachse Zehlendorf – Lichterfelde-West – Steglitz – Schöneberg – Potsdamer Platz) hat ein hohes Potential für den Radverkehr. Bisher gibt es hier keine durchgehenden, sicheren und komfortablen Strecken für den Radverkehr. Somit stellt dieser Korridor eine wichtige Netzlücke zwischen der Wannseeroute und der Teltowroute dar.

c) Neben der Herstellung der Trasse incl. Beleuchtung wäre eine Brücke neu zu bauen (Rubensstraße) sowie mehrere Anschlussstrecken an das umgebende Straßennetz. In zwei Bereichen (zur Rubensstraße sowie zur Abrechtstr. und Birkbuschstr. über Berlinickestr.) wären aufwändigere Rampen erforderlich. Die übrigen Anschlüsse können durch kurze niveaugleiche Verbindungswege hergestellt werden (im Bereich Gasometer/Euref, an den Werdauer Weg, zur Lipaer Str./Neuchateller Str. sowie am Endpunkt zur Kyllmannstr. bzw. zum Viktoriaplatz). Zu

klären wäre die Herstellung einer Verbindung über das Gelände des ehem. Güterbahnhofs Steglitz (wichtiger Anschluss in Richtung Feuerbachbrücke und zur Bergstraße). Die Baukosten werden auf ca. 7 Mio Euro geschätzt.

d) Der südliche Endpunkt kurz vor dem Bahnhof Lichterfelde-West ergibt sich aus der Nutzung der Stammbahntrasse für den Güterverkehr. Zu klären wäre eine sinnvolle Verlängerung über Stadtstraßen Richtung Zehlendorf, hier insbesondere die verbesserte Befahrbarkeit der Curtiusstraße am Bahnhof Lichterfelde-West (Kopfsteinpflaster/Denkmalschutz). Am nördlichen Endpunkt ist der Bau einer Brücke über den Landwehrkanal erforderlich um den Anschluss vom Park am Gleisdreieck zum Potsdamer Platz herzustellen. Diese Brücke ist allerdings auch im Falle einer Routenführung über das Nebenstraßennetz erforderlich.

Die Erfahrung lehrt zudem, dass Provisorien nicht einfach wieder beseitigt werden können, wenn sie einmal angenommen worden sind und so eine spätere Reaktivierung der Stammbahn unmöglich wird

--- der zu erwartende Preis einen solchen Radschnellwegs für ein Provisorium nicht gerechtfertigt ist.

B Abwägung

Der Vorschlag zur Schaffung eines Rad(schnell)weges auf der Trasse der Stammbahn hat ein breites Echo gefunden und im Ergebnis die Debatte um eine zeitnahe Realisierung einer Schienenverbindung (Regionalbahn/Regionalexpress) wiederbelebt. Insbesondere die gemeinsam getroffenen Aussagen des DB-Beauftragten Kaczmarek und des zuständigen Senator Geisels zu einer baldigen Realisierung der Regionalbahn als auch der vom Senat angeordnete Baustopp für den Wannsee grabenweg lässt auf den Willen hoffen, dieses Projekt rasch auf den Weg zu bringen.

Der BUND Berlin und der BUND Brandenburg schätzen dieses Regionalbahnprojekt aus den unter B) genannten Gründen für Berlin und die Region als vordringlich ein.

Der BUND hält daher eine vorübergehende Nutzung der Trasse für einen Radweg nicht für sinnvoll, insbesondere im Hinblick auf einen später erforderlichen Rückbau dieser Trasse.

Für den Teilabschnitt an der sogenannten Schöneberger Schleife ist zu prüfen, ob eine andere, dafür aber dauerhafte Lösung für einen Multifunktionsweg durch oder entlang des Wannsee grabens gefunden werden kann.

C Weiteres Vorgehen

Der BUND wird auf eine rasche Wiederherstellung der Stammbahn als Regionalbahn dringen. Für Berlin, Potsdam und das südwestliche Umland hat diese Schienenverbindung eine hohe Bedeutung und angesichts stark wachsender Bevölkerungszahl (...).

Eine Generation nach dem Mauerfall schien eine Wiederbelebung der Stammbahn immer noch in weiter Ferne zu stehen. Erst die Diskussion um die Nutzung der Trasse für den Radverkehr hat die Stammbahn aus der Versenkung geholt. Wenngleich eine vorübergehende Nutzung der Trasse als Radweg also für nicht sinnvoll eingeschätzt wird, so gilt es andererseits auch zu verhindern, dass eine wichtige Trasse für den Umweltverbund weiterhin über lange Zeit ungenutzt bleibt.

Der BUND wird die Diskussion um den Radschnellweg nutzen um auf die Netzlücke im Radroutennetz entlang des B1-Korridors hinzuweisen. Im bezirklichen Routenkonzept von Tempelhof-Schöneberg ist es dem BUND bereits gelungen eine Route vom Gleisdreieck zum Innsbrucker Platz unterzubringen (via Mansteinstr. - Crellestr. - Langenscheidtbrücke - Czerninskiestr. - Julius-Leber-Brücke - Feurigstr. - Albertstr. - Ebersstraße).

Diese Route im Nebenstraßennetz (1,4 km Asphaltierung, abschnittsweise Ausweisung als Fahrradstraßen) gilt es fortzusetzen (Rubensstr. - Rembrandtstr. - Körnerstr. - Feuerbachbrücke - Alsenstr. - Bergstr. - Heesestr. - Schützenstr. - Curtiusstraße).

Parallel dazu bedarf es Verbesserungen auch im Verlauf der B1. Insbesondere der Knotenpunkt am Steglitzer Kreisel muss umgebaut werden (Fahrradschleuse für Radfahrer aus Süden von Schlossstraße nach Schlosstraße). Im Verlauf der Straße Unter den Eichen muss die LSA-Koordinierung überprüft werden, die Nebenfahrbahnen lassen sich als Fahrradstraßen ausweisen.

Zudem wäre eine kombinierte Bus+Radpsur auf der Rheinstraße möglich.

Weiter Links:

www.bund-berlin.de

<http://www.stammbahn.de/>

http://www.cdusz.de/lokal_1_1_99_Biking-City.html

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/ueberholspur-zwischen-schoeneberg-und-lichterfelde-west-stammbahn-trasse-soll-fahrrad-autobahn-werden/12313012.html>

<http://www.bahnkunden.de/cms/index.php/pressearchiv/jahrgang-2015>

<http://www.tagesspiegel.de/berlin/strecke-zwischen-berlin-und-potsdam-berlins-bahnchef-will-die-stammbahn-zurueck/12547910.html>

<http://roteinsel.blogspot.de/2015/11/fahrradschnellweg-nach-zehlendorf-ja.html>

<http://www.pnn.de/pm/1022034/>

<http://www.maz-online.de/Lokales/Potsdam-Mittelmark/Kleinmachnow-sichert-Trasse-der-Stammbahn>

<http://www.berliner-woche.de/schoeneberg/bauen/baustopp-fuer-gruenzug-d88925.html>

