



öffentlich

Betreff:

Potsdam braucht die Stammbahn

Einreicher: Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Erstellungsdatum 30.07.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
14.08.2019	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich verstärkt für die Reaktivierung der Stammbahn als Regionalbahn von Brandenburg/Havel bis Berlin-Mitte einzusetzen und zu diesem Zweck insbesondere und unmittelbar Aktivitäten zu unternehmen, um die Freihaltung von Kapazitäten im Berliner Nord-Südtunnel zu sichern.

Zusätzlich wird er beauftragt, die Möglichkeit einer direkten Verbindung an den Bahnhof – Golm, ggf. mittels Zugteilung, vorzutragen.

gez. Janny Armbruster
Fraktionsvorsitzende

Gert Zöllner
Fraktionsvorsitzender

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:



Termin: 06.11.2019

Demografische Auswirkungen:

Klimatische Auswirkungen:

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

(Ausführliche Darstellung der finanziellen Auswirkungen, wie z. B. Gesamtkosten, Eigenanteil, Leistungen Dritter (ohne öffentl. Förderung), beantragte/bewilligte öffentl. Förderung, Folgekosten, Veranschlagung usw.)

ggf. Folgeblätter beifügen

Begründung:

Die Reaktivierung der Stammbahn zwischen Berlin Hauptbahnhof und Potsdam Hauptbahnhof mit Weiterführung Richtung Brandenburg a. d. Havel ist eines der zentralen Anliegen in der Mobilitätsstrategie i2030 der Länder Berlin und Brandenburg, um Wachstum und steigender Mobilitätsnachfrage zwischen Potsdam und dem Berlin Rechnung zu tragen.

Neben der Aufwertung des Berliner Südwestens und der Anbindung des Europarcs Dreilinden sind die Taktverdoppelung in der wichtigsten Relation Brandenburg/Havel bzw. Potsdam – Berlin Hbf., die Entlastung des RE1 und eine verbesserte Verbindung zu den wachsenden Universitätsstandorten Golm und Griebnitzsee erforderlich. Während der Bahnhof Griebnitzsee mit dem Hasso-Plattner Institut ohnehin an der Stammbahnstrecke liegt, ist eine direkte Verbindung ohne Umstieg, ggf. mittels Zugteilung, an den Wissenschaftspark Golm wichtig, um die zunehmenden Pendlerströme zwischen Berlin und Golm aufnehmen zu können. Beide Standorte werden wachsen, Griebnitzsee im Bereich Digital Engineering, der Universitätsstandort Golm allein um das Institut für Informatik und die neue Fakultät für Gesundheitswissenschaften. Im benachbarten Science Park wird in den nächsten 5 bis 10 Jahren mit der Ansiedlung von etwa 100 Ankerunternehmen mit gewerblichen Immobilieninvestitionen von ca. 100 Mio. Euro und einem Zuwachs von 5.000 Arbeitenden gerechnet.

Als unabdingbare Voraussetzung für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn als Regionalbahn ist in Absprache mit dem Berliner Senat unbedingt die Freihaltung von Kapazitäten im Berliner Nord-Südtunnel zu gewährleisten. Da im Rahmen der Begutachtung des Deutschlandtakts aktuell Gespräche stattfinden (siehe Berichterstattung in MAZ und PNN vom 16.7.2019), ist unmittelbares Handeln erforderlich.

Nach einem Zwischenbericht im Haushaltsausschuss im September ist der Bericht der StVV im November 2019 vorzulegen.

Anlage: Artikel aus den Potsdamer Neuesten Nachrichten vom 16.07.2019

Kritik aus Brandenburg an Bahnkonzept

Der „Deutschlandtakt“ soll bei der Bahn alles besser machen. Doch der Entwurf kommt nicht gut an

VON MANFRED REY

POTSDAM - Überfüllte Züge, Verspätungen, schlechte Verbindungen – mit dem Fahrplanmodell „Deutschlandtakt“ soll damit Schluss sein. Ein kürzlich vom Bundesverkehrsministerium vorgelegter zweiter Gutachterentwurf für den Bahnverkehr der Zukunft enthält neben Vorteilen für Brandenburg auch Verschlechterungen im Vergleich zum ersten Plan von Ende 2018. Wie das Verkehrsministerium in Potsdam auf eine Anfrage aus der CDU im Landtag mitteilte, besteht Brandenburg beim Bund auf Korrekturen.

Mit dem neuen Konzept will die Bahn die Zahl ihrer Kunden bis 2030 verdoppeln und mehr Güter von der Straße auf die Schiene verlagern. Die Züge sollen auf den Hauptverkehrsachsen und in der Fläche pünktlicher, öfter und mit besser abgestimmten Umsteigemöglichkeiten fahren. Alle Fernzüge sollen im Stundentakt verkehren; auf den Hauptverkehrsachsen sogar alle 30 Minuten. Durch optimierte Anschlüsse sollen die Reisezeiten deutlich verkürzt werden. Der endgültige Zielfahrplan für 2030 soll im kommenden Jahr vorliegen. Erste Fahrplanveränderungen sollen bereits 2021 in Kraft treten.

Wie es in der Antwort auf die Anfrage heißt, fehlen im zweiten Entwurf zum „Deutschlandtakt“ unter anderem die Empfehlungen für bessere Bahnverbindungen in die Lausitz, die das Bundeskabinett mit dem „Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen“ beschlossen hatte. Auch das Moderationsverfahren zur Anbindung Wustermarks (Havelland) an den Regionalverkehr sowie Pläne zur Reaktivierung der sogenannten Potsdamer Stammbahn seien nicht berücksichtigt worden.

Änderungsbedarf gebe es auch beim Zugverkehr nach Berlin. Im ersten Entwurf war der Ausbau der Potsdamer Stammbahn noch erhalten. Damit sollen Züge aus dem Westen, die heute in Potsdam enden, nach Berlin weiterfahren. Ebenfalls enthalten in dem Papier war der Regionalbahn-Haltepunkt Wustermark, der nach früheren Plänen wegfallen sollte. Erst nach Bürgerprotesten hatte die Landesregierung in einem Mo-



Abgefahren. Für Brandenburg wichtige Verbindungen kommen in der neuen Version der Pläne für den sogenannten Deutschlandtakt der Deutschen Bahn nicht vor. Der Ausbau der Stammbahnstrecke ist aus dem Entwurf verschwunden.

Foto: Ralf Hirschberger/dpa

derationsverfahren zugestimmt, dass die Regionalbahn 21 auch künftig in Wustermark hält.

Der zweite Gutachterentwurf löste daher Irritationen und Kopfschütteln bei vielen Brandenburgern aus. Nun sollte die Potsdamer Stammbahn nur noch als S-Bahn verkehren. Wesentliche Verbesserungen im Zugverkehr von Brandenburg nach Berlin sollten wegen der starken Auslastung der Berliner Tunnelröhren der Nord-Süd-Strecken nicht möglich sei. Der Regionalzug 21, sollte nun, wie es heißt, auf „Landeswunsch“ nach Berlin-Gesundbrunnen statt nach Wustermark fahren.

Nach Ansicht des Verkehrsexperten der CDU-Landtagsfraktion Rainer Genilke hat Brandenburg wesentliche Ver-

besserungen „offensichtlich nicht angemeldet“. Die Pläne für die Potsdamer Stammbahn hätten aus Brandenburger Sicht „nie zur Diskussion stehen dürfen“. Berlin habe sich mit dem geplanten Flughafen-Express zu Lasten Brandenburgs durchgesetzt. Der geplante 20-Minuten-Takt des Flughafen-Express verhindert Genilke zufolge bessere Zugverbindungen nach Potsdam und Brandenburg/Havel. Der Umfahrung Wustermarks habe der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) bei den Gesprächen mit dem Bund „praktisch zugestimmt“.

Harsche Kritik kam auch vom Fahrgastverband Pro Bahn. Der zweite Entwurf für das Bahnkonzept enthalte „gravierende Mängel, die eher dazu führen, dass Brandenburg viel zu wenig vom Deutsch-

landtakt profitiert“, erklärte der Verband. Bei der Regionalkonferenz am 12. Juni mit dem Bundesverkehrsministerium hätte Brandenburg seine Vorstellungen stärker einbringen können, sagt Verbandssprecher Karl-Peter Naumann. „Während Baden-Württemberg dort sehr laut aufgetreten ist, waren Brandenburg und der VBB viel leiser.“ Die Fahrpläne müssten stärker aus Sicht der Region betrachtet werden und nicht nur aus der Sicht Berlins.

Auch Genilke forderte die Landesregierung auf, bei den weiteren Verhandlungen zum dritten Gutachterentwurf die Interessen der Brandenburger Bahnfahrer stärker zu vertreten. „Fehler, die heute gemacht werden, lassen sich erst Jahre später wieder korrigieren.“ (dpa)



- Änderungsantrag
 Ergänzungsantrag
 Neue Fassung

zur Drucksache Nr.

DS 19/SVV/0756

öffentlich

Einreicher: Stadtverordneter Menzel, BVB-Freie Wähler

Betreff: Änderungsantrag zu 19/SVV/0756 „Potsdam braucht die Stammbahn“

Erstellungsdatum 07.08.2019

Eingang 922:

Beratungsfolge:		Empfehlung	Entscheidung
Datum der Sitzung	Gremium		
14.08.2019	Stadtverordnetenversammlung		X

Änderungs-/Ergänzungsvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge bitte folgende Änderung beschließen:

Im Beschlusstext ist das Wort Regionalbahn zu streichen und durch die Worte „S-Bahntrasse im Ringschluss“ zu ersetzen.

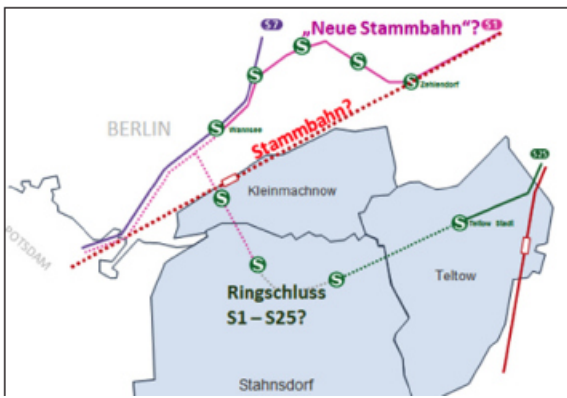
Der Beschlusstext ist um folgenden Satz zu ergänzen: **Alle Alternativen zur Anlage der Streckenführung sollen vor einer Entscheidung sorgfältig geprüft werden.**

Begründung:

Der König wollte damals die schnelle Verbindung von Potsdam nach Berlin für sich. Aber jetzt sollten wir weniger egoistisch, sondern übergreifender, auch im Sinne der Nachbarn entscheiden.

Die Wiederinbetriebnahme der Verbindung für eine S-Bahn erscheint geeignet, um einer ansonsten möglichen Nutzung zur Verlegung von Kriegsmaterial gen Osten zu begegnen, wie es von Friedensbewegten Menschen der Region befürchtet wird. Eine Regionalbahntrasse (Stammbahn) wäre grundsätzlich offen für Fern- und Güterverkehr, mit der Folge von erhöhten Lärmbelastungen, Eingriffe in Wald und Natur. Es wäre damit auch keine deutlich bessere Anbindung von TKS erreicht. Es wäre ein erhebliches Bauwerk (Größe, Höhe, Passierbarkeit), Es wäre mit einem erheblichen Eingriff in die Natur, erheblichen Gefährdungen für den Dreilindener Forst und für die angrenzenden Orte verbunden.

Fortsetzung auf der Rückseite



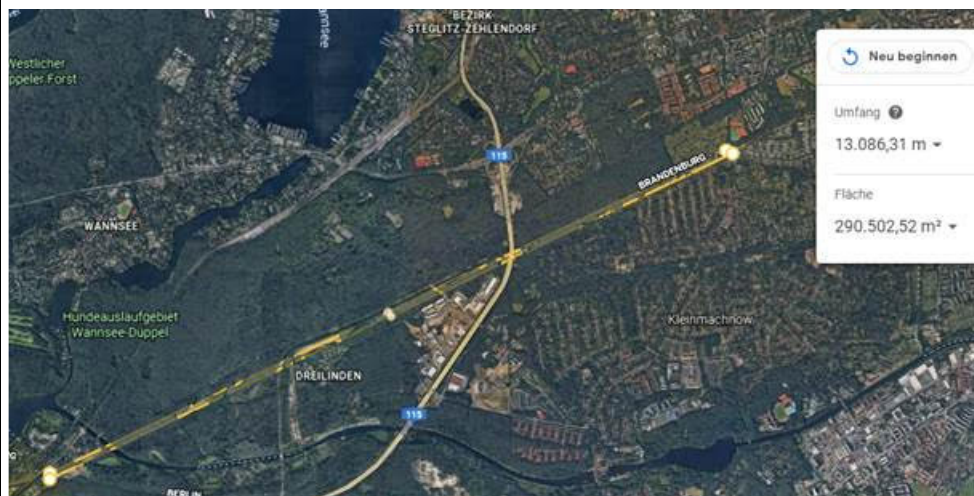
Es besteht ja bereits jetzt die Möglichkeit, auf bestehenden Gleisen mit dem Regionalzug von Potsdam nach Berlin zu fahren => „neuen“ Stammbahn nach Berlin Mitte => im Bild die Strecke über die S-Bahnstationen Wannsee bis Zehlendorf nördlich der geplanten Trasse (Gleis ist im Moment stillgelegt und wird nicht genutzt): Aus dem Libell 170 vom 05.November 2018 sei dazu zitiert:

„Insbesondere bietet sich auch jetzt schon die Möglichkeit, ein betriebsfähiges Güterverkehrsgleis zu nutzen, um Regionalzüge aus Richtung Potsdam nach Berlin Mitte und weiter nach Osten zu führen und die bisherigen Strecken zu entlasten: Auf dem alten „Bankiersgleis“ könnten neben der S1 Regionalzüge von Griebnitzsee über Wannsee nach Zehlendorf und von dort weiter auf der bestehenden Strecke Richtung Potsdamer Platz fahren. Das Landschaftsschutzgebiet Parforceheide und der Dreilindener/Düppeler Forst könnten so geschont werden.“

Vorteil des Nutzens des vorhandenen Gleises: Zeitgewinn, Kostenersparnis und Klimaschutz!!!

Auch aus Klimaschutzgründen ist die durch den Dreilindener Forst geplante Trasse unverantwortlich. Für die Anlage der Trasse ist das Schlagen einer bis zu 50 m breiten Trasse durch den Dreilindener Forst geplant. (siehe B-Pläne für die Trassenführung, Unterlagen kann ich dir ggf. gerne schicken). Der Verlust dieser Waldflächen ist bei der aktuellen Brisanz des Klimaschutzes unverantwortlich, insbesondere, da es einfachere, kostengünstigere und zeitnah umsetzbare Alternativen gibt (Neuplanung der Stammbahntrasse und Bau: dauert ca. 20 Jahre!! Auf dem bestehenden Gütergleis nördlich der geplanten Trasse könnten Regionalzüge schon jetzt von Potsdam über Griebnitzsee – Wannsee nach Berlin fahren)

Gelbe Linie in dem Screenshot = Neue Stammbahntrasse durch den Dreilindener Forst => 50m breit, 6 km lang („nur“ ab Grenze Zehlendorf / Kleinmachnow gerechnet) = ca. 300.000 qm = 30 ha Waldfläche, die verloren gingen aus einem ökologisch sehr wertvollen Waldgebiet zwischen Potsdam und Berlin = Wichtige Frischluftschneise unserer Region!! Abgesehen davon, dass genau auf der alten Grenze beim Bau einer neuen Regionalexpress-Strecke eine neue Mauer entsteht (ca. 6-8 m hoher Bahndamm, der nur an wenigen Stellen für Mensch und Tier passierbar sein würde...)



Unterschrift