



öffentlich

Betreff:

Untersuchung zur Bedeutung der Stammbahn für Potsdam

Einreicher: Fraktionen Bündnis 90/Die Grünen, CDU/ANW

Erstellungsdatum 05.01.2016

Eingang 922: 12.01.2016

Beratungsfolge:		
Datum der Sitzung	Gremium	Zuständigkeit
27.01.2016	Stadtverordnetenversammlung der Landeshauptstadt Potsdam	Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, sich für die Wiederbelebung der Stammbahn zur Verkehrsentlastung Potsdams einzusetzen

Das Ergebnis ist der StVV im April 2016 vorzulegen.

gez. Peter Schüler
Fraktionsvorsitzender
Bündnis 90/Die Grünen

gez. Matthias Finken
Fraktionsvorsitzender
CDU/ANW

Unterschrift

Ergebnisse der Vorberatungen
auf der Rückseite

Beschlussverfolgung gewünscht:



Termin: 06. April 2016

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 Einbindung der Stammbahn in den südwestlichen Verkehrsraum Berlins ist auch für Potsdam von großer Bedeutung. Nach den Ausführungen des Verkehrsexperten Enrico Bellin vom 4. Januar 2016 (s. Anlage) würde die Stammbahn zu einer wesentlichen Verbesserung der ÖPNV-Verbindungen zwischen Berlin und dem südwestliche Umland und damit zugleich zu Entlastungseffekten vom MIV für die Landeshauptstadt Potsdam führen.

Anlage: PNN, 04.01.2016, Seite 11, „Stammbahn zwischen Potsdam und Berlin - Warum die Stammbahn erste Wahl ist“

Stammbahn zwischen Potsdam und Berlin Warum die Stammbahn erste Wahl ist

PNN, 04.01.2016, Seite 11, von Enrico Bellin



Historisch verwachsen. Ein Straßenschild mit der Aufschrift „An der Stammbahn“ hängt eingewachsen an einer Birke in Kleinmachnow. Die Trasse von einst soll wiederbelebt werden, findet der Berliner Senat. Einige Bahnhöfe der Stammbahn existieren noch, sie werden nur nicht genutzt (Grafik unten). Foto: Ralf Hirschberger/dpa

Brandenburgs Landesregierung will den Schienenverkehr zwischen Mark und Metropole Berlin verbessern. Die Stammbahn würde viele Probleme lösen – nicht nur im Raum Teltow, auch in Potsdam und Werder. Eine Analyse.

In 20 Minuten von Kleinmachnow zum Potsdamer Platz, von Potsdam nach Schöneberg oder von Werder (Havel) und Schwielowsee nach Zehlendorf: Die Stammbahn kann es leisten. Seit 70 Jahren liegt die kürzeste Verbindung zwischen der heutigen Bundes- und Brandenburgs Landeshauptstadt brach. Der Berliner Senat will sie wiederbeleben und fordert eine neue Analyse zu Nutzen und Kosten der Strecke. Aus der Brandenburger Landespolitik hört man noch wenig zu dem Thema. Dabei gäbe es viele Gründe, sich laut und vernehmlich zu Wort zu melden. Wenn über Verbesserungen im Nahverkehr zwischen Berlin und der Mark nachgedacht wird, wie es die Landesregierung mit dem neuen Landesnahverkehrsplan derzeit tut, dann muss die Stammbahn die erste Wahl sein.

Viele Verkehrsprobleme - und eine Lösung

Eine halbe Million mehr Menschen werden in 15 Jahren in Berlin, Potsdam und dem Teltower Raum leben – die Bevölkerung einer Großstadt wie Dresden. Diese Menschen wollen und müssen mobil sein, doch sind die Verkehrswege zwischen den drei Regionen bereits völlig ausgelastet. Im Regionalexpress und den wichtigsten Buslinien gibt es zur Hauptverkehrszeit kaum noch Stehplätze. Auf Potsdams Nuthestraße, Kleinmachnows Karl-Marx-Straße und der Bundesstraße 1 in Berlin herrscht mehr stop als go. Als Lösung der Probleme kommt nur ein Wiederaufbau der Stammbahn von Griebnitzsee zum Potsdamer Platz infrage.

Auf ihr könnten die von Golm in die Berliner Innenstadt fahrenden Regionalbahnen pendeln, die derzeit zur Hauptverkehrszeit halbstündlich einen Umweg über Wannsee nehmen. Leitet man noch die Regionalbahn von Michendorf statt nach Wannsee über die Stammbahn, hat man dort bereits drei Züge pro Stunde, ohne wesentlich mehr Zugfahrten als momentan bezahlen zu müssen. Es müssten lediglich größere Züge eingesetzt werden. Um auch den Verkehr zwischen Potsdam und seinen westlichen Nachbarn besser zu verteilen, wäre ein zusätzlicher Zug aus Werder nötig. An ihn könnte in Potsdam die Regionalbahn aus Caputh und Geltow gekoppelt werden, gemeinsam würden die Züge über die Stammbahn in die Berliner City fahren. Bisher wurde solchen Plänen eine Absage erteilt, da die Bahnstrecke nach Berlin keine weiteren Züge mehr aufnehmen kann. Mit der Stammbahn gäbe es neue Kapazitäten.

Bequemer ans Ziel mit der Stammbahn

Durch die Stammbahn würden mehr Menschen bequemer ans Ziel kommen. Derzeit fahren alle Regionalbahnen ab Potsdam über Wannsee auf der Berliner Ost-West-Achse zum Ostbahnhof. Die Stammbahn würde Potsdam und den Landkreis auf einer zweiten Achse mit der Berliner City verbinden. Die Strecke böte mehr Verknüpfungsstellen zum Berliner Nahverkehr: Am Bahnhof Steglitz könnten Fahrgäste in die U-Bahn-Linie 9 umsteigen, in Schöneberg in die Ringbahn und am Potsdamer Platz in die wichtigste U-Bahn-Linie der Stadt, die U2. Der Fahrgastzuwachs der Region würde sich gleichmäßig auf Berlins Nahverkehrsnetz verteilen – ein Grund mehr, den Stammbahnbau zu forcieren.

Die Planer der Bahn haben dieses Potenzial früh erkannt: Als sie den 2006 eröffneten Nord-Süd-Tunnel durch Berlin bauten, haben sie eine Tunnelröhre für die Strecke vorbereitet und dafür mehr als 20 Millionen Euro investiert. Doch die Politik hat den weiteren Wiederaufbau der Stammbahn bisher ausgebremst: Jörg Vogelsänger (SPD), von 2009 bis 2014 Verkehrsminister in Brandenburg, hat den Neubau von Bahnstrecken kategorisch ausgeschlossen.

Seine Nachfolgerin Kathrin Schneider (SPD) hat zwar eine Untersuchung zu den Pendlerströmen von Brandenburg nach Berlin in Auftrag gegeben, auf deren Grundlage über das zukünftig erweiterte Zugnetz entschieden werden soll. Die Ergebnisse werden im ersten Quartal dieses Jahres erwartet. In Gesprächen verwies Schneider zuletzt oft auf die hohen Baukosten der Stammbahn: Ein Gutachten aus dem Jahr 2008 schätzt sie auf 160 Millionen Euro. Wie aus dem Umfeld der Ministerin zu hören ist, favorisiert sie den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Cottbus, eine Station ist ihr Heimatort Lübben. Doch erst vor vier Jahren war die Strecke von der Bahn auf ein Gleis zurückgebaut worden.

S-Bahn-Verlängerung bis Stahnsdorf?

Auch in der Region gibt es andere Wünsche: Politiker in Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow sowie im Landkreis setzen sich bisher eher für eine S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf ein. Die Gemeinden untersuchen derzeit selbst Kosten und Nutzen dieser wenige Kilometer langen Strecke. Aus regionaler Sicht ist die S-Bahn tatsächlich wünschenswert: Sie würde Stahnsdorf einen enormen Aufschwung bescheren, Zuzug in ein neues Bahnhofsquartier ermöglichen und das Stahnsdorfer Gewerbegebiet wachsen lassen. 15 000 Stahnsdorfer hätten eine direkte Anbindung an Berlin.

Allerdings: Außer den Stahnsdorfern würde die S-Bahn-Verlängerung kaum jemandem nutzen. Die Stammbahn hingegen würde den zusätzlichen Verkehr des wachsenden südwestlichen Speckgürtels aufnehmen. Kleinmachnow ist mit mehr als 20 000 Einwohnern Brandenburgs größte Kommune ohne Bahnanschluss. Laut aktueller Statistik nutzen 58 Prozent der Pendler dort das eigene Auto. Ihr Anteil ist in Kleinmachnow doppelt so hoch wie in Berlin oder Potsdam – ein großes Potenzial für den Umstieg in einen schnellen öffentlichen Nahverkehr.

Pendler würden profitieren

Der Europarc Dreilinden, in dem derzeit 3000 Menschen direkt an der Stammbahntrasse arbeiten, würde an das Schienennetz angebunden, könnte nach eigenen Aussagen dann die Zahl der Arbeitsplätze durch neue Büroflächen verdoppeln. Doch die Effekte gingen weit über Kleinmachnow hinaus: Am Europarc könnte direkt an der A115 ein Park-and-ride-Parkplatz entstehen. Er würde Pendlern aus einem Einzugsbereich von mehr als 40 000 Menschen die Möglichkeit geben, per Bahn in die City zu fahren. Eine mehrfache Anzahl würde an den anderen Stationen profitieren. Und die Landeshauptstadt Potsdam könnte ihre völlig überfüllten Einfallstraßen entlasten.

Die Fahrzeit vom Europarc Dreilinden zum Potsdamer Hauptbahnhof läge auf der Stammbahn unter zehn Minuten – deutlich schneller und attraktiver als die Fahrt mit dem Auto über Avus und Nuthestraße, der größten Potsdamer Einfallstraße, oder über die Wannsee-Route. Und da mit der direkten Durchbindung der Regionalbahn aus Caputh und Geltow nach Berlin und dem zusätzlichen Zug aus Werder auch mehr Pendler aus dem Westen des Landkreises das Auto stehen lassen würden, könnte womöglich sogar der tägliche Stau zwischen Geltow und Potsdam ein Ende finden.

Damit trotz des Bevölkerungswachstums bis 2030 der Verkehrsinfarkt ausbleibt, muss die Brandenburger Politik erkennen, dass die Investition in die Stammbahn unumgänglich ist. Und: In Berlin ist man sowieso schon weiter.