

■ Berlin o Brandenburg

Stammbahn ist überflüssig

aus SIGNAL 02/2009 (Mai 2009), Seite 21-22 (Artikel-Nr: 10000868)
Jürgen Lemke, Kleinmachnow

S-Bahn-Verlängerung Teltow--Stahnsdorf prüfen

Gestatten Sie mir zu der Veröffentlichung der Bürgerinitiative Stammbahn in [SIGNAL 1/2009](#) einige Anmerkungen. Verständlich, dass man als Bürgerinitiative, die sich für den Wiederaufbau der Stammbahn einsetzt, die Welt nicht mehr versteht, wenn das Ergebnis entgegen wirkt. Nun hat jedoch der Gutachter nicht nur drei Varianten gerechnet, sondern es sind ein paar mehr. Alle Zahlen sind mit den führenden Stellen abgestimmt. Die vom Verfasser in diesem Artikel genannten Anmerkungen zur Bahn sind genauso wenig nachvollziehbar, wie die auf der Website der Bürgerinitiative. Schade, etwas mehr Sachverstand möchte man schon von Experten verlangen.

Nicht jeder kann vor seiner Haustür einen eigenen Bahnanschluss haben. Die Menschen müssen also erst einmal zum Bahnhof gebracht werden. Deswegen ist die Anmerkung, den Busverkehr (Linien 620/115) einzuschränken, völlig daneben.

Noch mehr Durchgangsverkehr kann auch die Gemeinde Kleinmachnow gar nicht aufnehmen. Dieser würde nämlich entstehen, wenn in Düppel ein Bahnhof im Tarifgebiet B entstehen würde. Es wäre somit nicht nachvollziehbar, dass die Bewohner von angrenzenden Gemeinden nach Düppel-Kleinmachnow fahren, um dann in die historische Stammbahn einzusteigen.

Die Region braucht die Stammbahn nicht. Hier ist leider die regionale Denkweise nach Alternativen nicht mehr vorhanden. Nichts gegen eine sinnvolle Schienenanbindung. Hierfür bin nicht nur ich stets zu haben. Deswegen gilt es, kostengünstige Alternativen zu prüfen. Anbieten würde sich, wenn erforderlich, eine Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf. Damit wird eine Trennung der Verkehrsströme am Teltowkanal erreicht: Alles, was nördlich vom Teltowkanal ist (also Kleinmachnow), hat schon heute den Komfort, in 12 Minuten an der Schiene zu sein (S-Bahn-Linie 1).

Das Ministerium für Infrastruktur in Brandenburg hat mit Stand Februar 2009 erklärt, dass die Stammbahn nicht volkswirtschaftlich ist. Diese Aussage liegt schriftlich vor und wurde getroffen nach nochmaligem Überprüfen aller Einwendungen nach der Vorstellung der Nutzen-Kosten-Analyse im April 2008. Auch der Alternativvorschlag einer S-Bahn möchte mit Vorsicht bedacht werden. Zwei Bahnschranken auf der Strecke zwischen Zehlendorf und Düppel sind nicht mehr zeitgemäß. Hinzu kommen in der Weiterführung eine Bahnschranke und ein etwas größeres Brückenbauwerk zur Überquerung der Autobahn und des Teltowkanals. Dies ist finanziell nicht vertretbar, wenn es kostengünstige Alternativen gibt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000868>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten