SIGNALARCHIV.DE

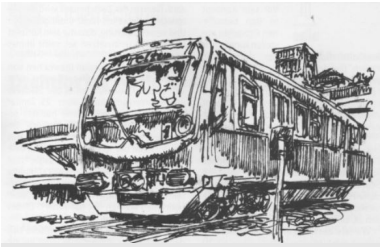
Brandenburg

S-Bahn-Ausbau nach Potsdam und Kleinmachnow gefordert

aus SIGNAL 01/2006 (Februar/März 2006), Seite 13 (Artikel-Nr: 10002844)

Bahnkunden-Verband Potsdam-Mittelmark

Olympiazug in den 60er Jahren im S-Bahnhof Düppel. (Foto: Sigurd Hilkenbach)



Ankunft S-Bahnhof Teltow Stadt. Seit dem 24. Februar 2005, also seit genau einem Jahr, fährt die Berliner S-Bahn ins brandenburgische Teltow. Dass die erhofften Fahrgastzahlen bisher noch nicht erreicht wurden, kann nicht überraschen, da die Fahrt in die Berliner Innenstadt durch Bauarbeiten erheblich beeinträchtigt war. Außerdem kann die Strecke ihre ganze Bedeutung erst erlangen, wenn sie nach Stahnsdorf verlängert wird. (Zeichnung: Thomas Schüller)

Großen Handlungsbedarf sehen die Mitglieder des Bahnkunden-Verbands Potsdam-Mittelmark beim S-Bahnausbau. Auf der Mitgliederversammlung forderten sie einstimmig, endlich mit dem zweigleisigen Ausbau der S-Bahn zwischen Wannsee und Potsdam zu beginnen und so einen empfindlichen Engpass im S-Bahnnetz zu beseitigen. Der stellvertretende Vorsitzende Karsten Müller: »Schon bei der Aufnahme des elektrischen Betriebes 1992 wurde der jetzt noch bestehende Zustand als Zwischenlösung bezeichnet und der zweigleisige Streckenausbau, wie er bis zum Mauerbau 1961 bestand, angekündigt. Getan hat sich nichts."

Acht Minuten schneller

Nach Ansicht des Verbands hätten alle Beteiligten von dem Ausbau etwas. Die Fahrzeiten würden um schätzungsweise sechs bis acht Minuten auf dem fast neun Kilometer langen Abschnitt, der jetzt eingleisig ist, sinken. Die S-Bahnzüge könnten zwischen den Halten eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausfahren und die langen Standzeiten für das Abwarten des Gegenzuges in Wannsee, Griebnitzsee und Babelsberg könnten entfallen. »Die S-Bahnfahrgäste hätten eine wesentlich schnellere Verbindung in die Berliner Innenstadt, die S-Bahn könnte bestimmt einen Zug einsparen und Störungen würden sich nicht sofort auf die gesamte Linie auswirken", so Karsten Müller.

Die Regionalexpress-Züge von Potsdam nach Berlin sind nach Ansicht des Bahnkunden-Verbandes keine echte Alternative. Im Berufsverkehr sind die Fünf-Wagen-Züge ständig so überfüllt, dass Fahrgäste im Oberdeck stehen müssen und Fahrzeiten nicht eingehalten werden, weil das Ein- und Aussteigen zu lange dauert. Die S-Bahn wäre eine echte Alternative.

S-Bahn nach Kleinmachnow

Zweite Forderung: Die S-Bahn muss wieder von Zehlendorf nach Düppel-Kleinmachnow fahren. Der letzte Zug war hier vor dem Reichsbahnerstreik im September 1980 gefahren. Vom Mauerbau 1961 bis zur Stillegung 1980 hatte diese knapp zwei Kilometer lange Stichstrecke keine besondere Verkehrsbedeutung. Über den Wiederaufbau dieser Verbindung, sogar als Lückenschluss bis Griebnitzsee, ist viel und lange gesprochen worden, ohne dass sich auch hier etwas getan hätte.

Mit fast 20.000 Einwohnern gehört Zehlendorfs Nachbargemeinde Kleinmachnow im südlichen Umland heute zu den bevölkerungsreichsten Gemeinden im Land Brandenburg. Tagtäglich quälen sich kilometerlange Autoschlangen auf den engen Straßen aus dem Raum Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf nach Berlin. Neben dem S-Bahn-Wiederaufbau muss es natürlich auch eine attraktive Busanbindung an den alten und neuen Bahnhof Düppel-Kleinmachnow geben, damit viele Autofahrer erst gar nicht in ihr Gefährt steigen müssen.

Der Wiederaufbau wird wegen der Einfachheit der Planungen und des überschaubaren Bauaufwandes bis Dezember 2007 gefordert. Das Gelände ist als Bahnfläche gewidmet und soll im ersten Schritt wieder so aufgebaut werden, dass im 20-Minuten-Takt von Zehlendorf nach Düppel-Kleinmachnow gefahren werden kann. Wenn dann in vielleicht zehn oder zwanzig Jahren tatsächlich die Regionalbahn hier fahren soll, könnten die Stromschienen wieder abgebaut werden. Bis dahin hat sich die S-Bahn schon lange gelohnt.

Und die Finanzierung?

Da die Strecke von Wannsee nach Potsdam bis zum Mauerbau 1961 zweigleisig war, gilt hier die Zusage der Bundesregierung, die Wiederherstellung zu bezahlen. Für Zehlendorf-Kleinmachnow müssten sich die Länder Berlin und Brandenburg einigen. Nach Ansicht des Bahnkunden-Verbandes ist es nur logisch, wenn sich Brandenburg auch an der Finanzierung der in Berlin liegenden Strecke beteiligt, da insbesondere die brandenburgischen Bürger von einem solchen Angebot profitieren würden.

Was fehlt, ist der politische Wille in der Berliner und Brandenburger Verkehrspolitik.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002844.

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