

■ Stammbahn oder Radweg?

Stammbahn zwischen Berlin und Potsdam reaktivieren statt überbauen!

aus SIGNAL 05/2015 (November 2015), Seite 22 (Artikel-Nr: 10003896)
 Bürgerinitiative Stammbahn

Lange war es ruhig um die Stammbahn. Nun ist sie zurück auf der Tagesordnung, wenn auch nicht mit der überfälligen Ankündigung zum ersten Spatenstich. Nein, 25 Jahre nach Wiederherstellung der deutschen Einheit wurde der Schlussakt aufgerufen. Ein Innovationszentrum und eine moderne Großstadtpartei haben den ungenutzten Schienenstrang als Ziel ihrer Begierde ausgemacht. Ein Radschnellweg soll her, am besten von der Berliner Innenstadt über Zehlendorf und Kleinmachnow bis Potsdam.

Die 1838 als erste preußische Eisenbahn gebaute und seit 1945 größtenteils ungenutzte Bahnstrecke verbindet die fünf »Großstädte« Berlin, Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf und Potsdam. In jedem anderen Bundesland gäbe es zwischen diesen Städten einen schnellen Regionalzug, dessen Notwendigkeit niemand bezweifeln würde. In Berlin und Brandenburg hingegen scheitert die attraktive Bahnverbindung an der politischen Mauer zwischen den beiden Ländern. Berlin investiert nur im Stadtzentrum und fühlt sich für Brandenburger Pendler nicht zuständig. Brandenburg fördert den ländlichen Raum, um den »Speckgürtel« um Berlin nicht zu bevorzugen. Das Ergebnis: Massen von Autos, die sich mangels echter Alternative tagein, tagaus aus dem Südwesten nach Berlin schieben. Die Bahnstrecke mit einem »Fahrrad-Schnellweg« zu überbauen, wäre das Gegenteil von moderner Verkehrspolitik. Volle Busse und Bahnen zeigen, dass Berlin und Brandenburg mehr davon brauchen!

Fünf gute Gründe für die Stammbahn Die Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn ist verkehrspolitisch nach wie vor sinnvoll: - Die Bevölkerung wächst. In Berlin kommen seit 2011 jährlich mehr als 40 000 Menschen hinzu, in Brandenburg lebt mittlerweile knapp die Hälfte der Einwohner rund um Berlin.

Auf mittlere Sicht kann die wachsende Nachfrage nach Leistungen im Schienenpersonennahverkehr der Relation Potsdam--Berlin-Steglitz--Berlin Hbf und ggf. darüber hinaus nur mit der reaktivierten Stammbahn befriedigt werden.

Die Strecke stellt die schnellste Verbindung für den Fern- und Regionalverkehr von Potsdam in den Zentralen Bereich von Berlin dar und entlastet die an der Leistungsgrenze befahrene Stadtbahn.

Mit dem Angebot eines attraktiven Schienenverkehrs werden Pendler wie Freizeit-Nutzer motiviert, auf das Auto zu verzichten - auch ein Beitrag zu Energiebewusstsein und Klimaschutz.

Mit der Stammbahn wird eine spürbare Entlastung der Durchgangsstraßen und Wohngebiete entlang dieser Verkehrsachse und namentlich in den Bezirken Steglitz-Zehlendorf und Tempelhof-Schöneberg möglich.

Die verkehrsplanerischen Voraussetzungen für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn sind erfüllt. Die Trasse ist seit den 1990er Jahren Bestandteil des Berliner Stadtentwicklungsplans (StEP) Verkehr. Daher wurde beim Bau des Nord-Süd-Tunnels die Einfädelung durch einen Tunnelstützen für 25 Mio. Euro



Im Ruhrgebiet wird auf der Trasse der ehemaligen Rheinischen Bahn ein Radschnellweg zwischen Essen und Duisburg angelegt. Das Foto zeigt den neu asphaltierten Radweg (Mitte), begleitet von einem gesplitteten Fußweg (rechts), am Bahnhof Mülheim/Ruhr (links). Auf der Berlin-Potsdamer Stammbahn-Trasse kämen - so der Plan - noch Beleuchtung, Rampen, Brücken, Fahrrad-Parkhäuser und Service-Stationen hinzu. Da wäre es lebensfremd zu glauben, dass so ein Radweg in 10 oder 20 Jahren zugunsten einer Bahnlinie zurückgebaut werden könnte. Deshalb ist auch die vermeintlich »temporäre Nutzung« faktisch der dauerhafte Ausstieg aus dem Bahnbetrieb, die Option auf eine Reaktivierung der Stammbahn wäre im Wortsinne »verbaut«. (Foto: Florian Müller, Sep. 2015)

bereits baulich vorbereitet. Die Trasse ist weiterhin Bahnfläche und auch in den Flächennutzungsplänen des Landes Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam und der Gemeinde Kleinmachnow als Bahnstrecke dargestellt. Der auf Grundlage eines Staatsvertrages zwischen Berlin und Brandenburg erstellte »Gemeinsame Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum« weist Kleinmachnow als »Potenziellen Siedlungsschwerpunkt« aus, der an das Schienennetz anzubinden ist.

Ermutigend ist die Tatsache, dass auf Ebene der Länder etwas passiert. Brandenburg entwickelt (endlich) eine Mobilitätsstrategie als Grundlage für den neuen Landesnahverkehrsplan 2018-2022, Berlin überprüft seine überholte Bevölkerungsprognose, und die Deutsche Bahn AG hat sich zuletzt mit der Netzkonzeption 2030 zum Ausbau des Schienennetzes bekannt.

Wozu eine Fahrrad-Autobahn?

Die derzeit diskutierte Fremdnutzung oder Bebauung der Trasse als »Fahrrad-Schnellweg« oder »Multifunktionsweg« würde die Option auf eine Wiederinbetriebnahme der Potsdamer Stammbahn auf Dauer zunichtemachen. Auch eine vorerst temporäre Nutzung würde schnell dauerhaft. Es wäre ein geradezu verantwortungsloser Umgang mit öffentlichen Geldern, wenn ein im zweistelligen Millionenbereich liegender Wegausbau nach 10 Jahren wieder zurückgebaut würde. Allein dies spricht gegen die Fahrrad-Autobahn in der geplanten Trassenführung. Was aber besonders befremdet: Fahrrad und Schiene sind Teil des Umweltverbundes aus Bus & Bahn, Fuß & Rad. In den letzten Jahren gab es viele Erfolge bei dem gemeinsame Bemühen, das Monopol des Autos auf den Straßenraum zu brechen: Mit der Initiative jetzt werden Rad und Schiene gegeneinander ausgespielt, und auf der Straße bleibt alles wie gehabt.

Die Stammbahn muss wieder fahren!

Die Bürgerinitiative Stammbahn fordert die Reaktivierung einer leistungsfähigen Bahnverbindung und lehnt eine temporäre oder dauerhafte Fremdnutzung der Trasse ab. Voraussetzung dazu ist die Instandhaltung der Bahndämme und Brückenpfeiler zwischen Berlin und Griebnitzsee, des Bahnsteigs in Zehlendorf sowie des Tunnelstützens an der Einfahrt zum Nord-Süd-Fernbahntunnel durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG. Und wir wollen, dass die Länder Berlin und Brandenburg kurzfristig eine Nutzen- Kosten-Untersuchung durchführen, die die neuen Rahmenbedingungen »Wachsende Stadt und wachsende Region« berücksichtigt.

Udo Dittfurth, Simon Heller, Jens Klocksinn

info@stammbahn.de

www.stammbahn.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003896>.

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