

S-Bahn und Regionalverkehr

# Stambahn Berlin--Potsdam reaktivieren!

aus SIGNAL 01/2016 (März 2016), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10003925)  
 BI Stambahn

## Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg braucht wieder schnelle Vorortzüge

Beim Blick auf den Berlin-Brandenburger Schnellbahn-Netzplan kommt einem nicht gleich in den Sinn, dass der Ballungsraum mit schienengebundenem Nahverkehr unterversorgt sein könnte. Betrachtet man jedoch die Bevölkerungsentwicklung und das Angebot genauer, stellen sich in einigen Bereichen gravierende Defizite heraus - mit negativen Folgen für die Mobilität der Einwohner und deren Umwelt.

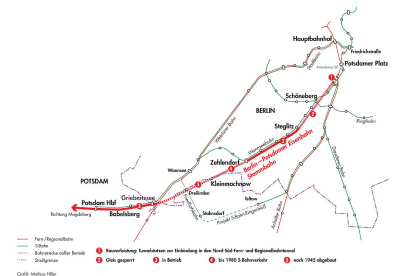
Das SPNV-Angebot in der Region ist zweigeteilt. Auf der einen Seite die Berliner S-Bahn, deren Angebot überwiegend innerhalb der Berliner Stadtgrenzen stattfindet und die mit einer Beförderungsgeschwindigkeit von 38,6 km/h (Mittelwert aller zur Hauptverkehrszeit verkehrenden Zuggruppen) eher für städtische Distanzen geeignet ist. Auf der anderen Seite die schnelleren Regionallinien, deren Schwerpunkt die Bedienung eines riesigen Einzugsgebiets von der Ostsee bis in die Lausitz ist und die daher, sowohl was Takt als auch Verspätungsanfälligkeit betrifft, keine gute Alternative im Nahverkehr sind. Die Defizite treten an der Nahtstelle - oder besser: in der Lücke - zwischen diesen beiden Systemen auf: im Berliner Umland.

### Aufschlussreich: der Sommerfahrplan 1939

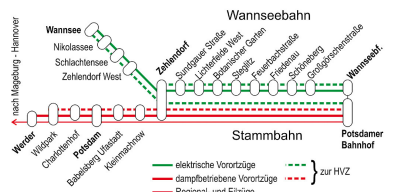
Am deutlichsten wird dies im Korridor der ehemaligen Stambahn von Berlin nach Potsdam, der ersten Preußischen Bahnstrecke. Um zu erkennen, welches Potenzial der Wiederaufbau dieser Strecke für Berlin und Brandenburg bietet, lohnt ein Blick in den Sommerfahrplan 1939.

Damals fuhren auf der Stambahn von dem am Potsdamer Platz gelegenen Potsdamer Bahnhof dampfbetriebene Vorortzüge mit Endbahnhof Werder und Zwischenhalten in Zehlendorf, Kleinmachnow und vier Halten in Potsdam. Sie benötigten für den Abschnitt vom Potsdamer Platz nach Zehlendorf gerade einmal 12 Minuten, bis Potsdam waren es 30 Minuten. Die Züge fuhren in einem 30-Minuten-Grundtakt mit Verstärkungszügen in der Hauptverkehrszeit, so dass in der morgendlichen Spitzenstunde von Wildpark (heute: Park Sanssouci) ein 10-Minuten-Takt nach Berlin bestand. Darüber hinaus fuhren in der Hauptverkehrszeit elektrische Vorortzüge ab Wannsee, die in Zehlendorf auf die Gleise der Stambahn wechselten, um ebenfalls ohne Halt in die Innenstadt zu fahren (»Bankierszüge«).

Heute haben Werder und Potsdam zwar eine schnelle Regionalzugverbindung zur Stadtbahn, an der Mehrzahl der Haltestellen reicht die Frequenz zur Hauptverkehrszeit aber nicht an das frühere Niveau heran. Eine Direktverbindung zum Potsdamer Platz gibt es nicht mehr, entsprechend hat sich die Reisezeit verlängert. Kleinmachnow und Zehlendorfer sind heute auf die Wannseebahn (S 1) angewiesen, deren Abschnitt von Zehlendorf zum Potsdamer Platz mit einer Beförderungsgeschwindigkeit von 32,5 km/h zu den langsamsten Strecken im S-Bahn-Netz gehört; Grund ist der dichte Haltestellenabstand. Inklusive der Zu- und Abwege liegt die Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit bei Nutzung der S-Bahn damit schnell unter 20



(Grafik: Mathias Hiller)



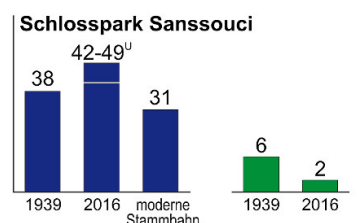
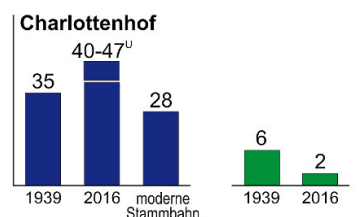
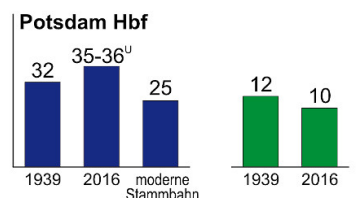
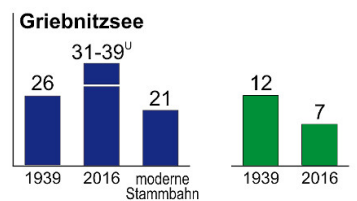
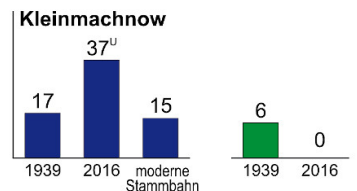
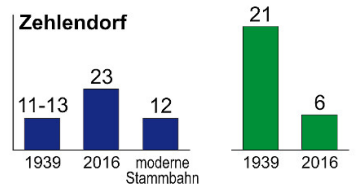
Fahrtenangebot 1939 auf Stambahn und Wannseebahn. (Grafik: BI Stambahn)

### Fahrzeit

zum Potsdamer Platz in Minuten; U = mit Umsteigen, daher ggf. mit variierenden Fahrzeiten

### Zugzahl

direkte Züge nach Berlin in der morgendlichen Spitzenstunde (Stambahn, Wannseebahn und Stadtbahn)



km/h.

Mit dem Auto ist man trotz gelegentlicher Staus schneller, besonders wenn - wie im Korridor der Stammbahn - ein Abschnitt als Stadtautobahn ausgebaut ist. Zum Vergleich: Eine moderne Stammbahn mit allen ehemaligen Halten und zusätzlichen in Steglitz und Schöneberg würde zwischen Potsdamer Platz und Zehlendorf eine Beförderungsgeschwindigkeit von 65 km/h erreichen; vom Potsdamer Platz bis Werder wären es 61 km/h. Sie wäre damit auch in der Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit vom Auto kaum zu schlagen.

Die Vorortzüge der Stammbahn bedienten 1939 ein Einzugsgebiet von Zehlendorf bis nach Werder häufiger als dies heute der Fall ist. Und sie waren schneller, vor allem - aber nicht nur - zu Zielen in der Nähe des Potsdamer Platzes, bei dem es sich immerhin um eines der wichtigsten Zentren im gesamten Ballungsraum handelt. Eklatant ist die Situation für Zehlendorf: Die Anzahl der Abfahrten von Vorortzügen der Stamm- und Wannseebahn in der morgendlichen Spitzenstunde ist gegenüber 1939 um 70 Prozent von 21 auf 6 zurückgegangen, die Fahrzeit zum Potsdamer Platz hat sich in etwa verdoppelt.

### **Einwohnerzuwachs führt zu mehr Verkehr**

Gleichzeitig wuchs die Bevölkerung im Einzugsgebiet der Stammbahn. Wohnten 1939 in den Städten bzw. Gemeinden Werder, (Groß-) Potsdam, Kleinmachnow und dem Bezirk Zehlendorf 249 000 Menschen, waren es 2014 rund 310 000. Und die allgemeine Bevölkerungsentwicklung lässt eine weitere deutliche Zunahme der Einwohnerzahl im Berliner Umland, aber auch in den Berliner Außenbezirken erwarten. Allein für Potsdam werden in den kommenden 15 Jahren 30 000 zusätzliche Einwohner prognostiziert. Eine deutliche Zunahme der Bevölkerung im Berliner Umland und eine damit einhergehende Zunahme der Pendelbeziehungen mit Berlin treffen also auf ein drastisch zurückgefahrenes SPNV-Angebot.

Die Folge ist eine enorme Verkehrsbelastung in den Orten entlang des Weges: in Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg, wo die Bundesstraße 1 jeweils mitten durch das Zentrum führt. Der motorisierte Individualverkehr muss als Ersatz für das unzureichende SPNV-Angebot erhalten. Die Stadt wird dabei mit Durchgangsverkehr aus dem Verflechtungsraum in Richtung Berliner Innenstadt belastet, mit allen bekannten daraus folgenden Problemen, z. B. der Überschreitung der Grenzwerte für Luftschadstoffe, um nur eines herauszugreifen. Wollen wir den mit der Bevölkerung wachsenden Verkehr stadt- und menschenverträglich abwickeln, muss der Durchgangsverkehr auf die Schiene. Dafür ist ein attraktives SPNV-Angebot für Berlin und sein Umland erforderlich, das schneller ist, als die S-Bahn, und mit einem S-Bahn-ähnlichem Takt aufwartet.

### **Stadtbahn schon jetzt überlastet**

Eine Verdichtung des heutigen schnellen Regionalzugangebots von Potsdam über die Wetzlarer Bahn zur Stadtbahn scheidet als Lösung für den Südwesten aus. Zum einen kann die Stadtbahn gar keine zusätzlichen Züge aufnehmen (siehe [SIGNAL 1/2014](#)). Zum anderen fahren die Züge auf der Wetzlarer Bahn an wichtigen Siedlungs-, Arbeits- und Einzelhandelsschwerpunkten vorbei, die nicht zufällig vor allem entlang

der ältesten Bahnstrecke der Region gewachsen sind. Die Reaktivierung dieser Bahnstrecke, der Stammbahn, ist die einzige zukunftsweisende Alternative. (Simon Heller)

*Infos zur BI Stammbahn:*

[www.stammbahn.de](http://www.stammbahn.de)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003925>.

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