

Gemeinde Kleinmachnow						
Beschlussvorlage		öffentlich				
Datum: 14.03.2018		Einreicher: Der Bürgermeister			DS-Nr. 026/18	
Entgegennahme KSD:						
Verfahrensvermerk: ☐ Genehmigung ☐ Anzeige ☐ Ankündigung ☐ Veröffentlichung ☐ Bekanntmachung ☐ Auslage						
Beratungsfolge	Abstimmung			Sitzung		
	JA	NEIN	ENTH	geplant	Endtermin	Bemerkung
Bauausschuss				16.04.2018		
Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten				18.04.2018		
Hauptausschuss				07.05.2018		
Gemeindevertretung				17.05.2018		
Betreff: Stammbahn reaktivieren. Mobilität verbessern. Klima schützen.						
Beschlussvorschlag: Die Gemeindevertretung – bekräftigt ihren Beschluss zur Reaktivierung der Stammbahn Berlin-Kleinmachnow-Potsdam DS-Nr. 014/16/1 vom 07.04.2016, – begrüßt, dass sich die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn AG mit der Rahmenvereinbarung vom 4. Oktober 2017 erstmalig seit 1990 gemeinsam zum Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn positioniert haben, – unterstützt die Bemühungen des Bürgermeisters, sich weiterhin aktiv für die zügige Aufnahme der Planungen und den für den Ort verträglichen Ausbau einzusetzen, – fordert, für das Gemeindegebiet die Haltepunkte Dreilinden (Europarc) und Düppel/Kleinmachnow vorzusehen.						
Anlagen: 1) DS-Nr. 014/16/1 vom 07.04.2016 2) Kartenausschnitt 3) Übersichtskarte Eisenbahntrassen in der Region TKS 4) Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030, Auszug						
Ausgeschlossen nach § 22 BbgKVerf:				Gemeindevertreter		
Beratungsergebnis:		Gremium:		Sitzung am:		
einstimmig	Stimmenmehrheit	JA	NEIN	ENTHALTUNG	lt. Beschluss	abw. Beschluss
Leiter der Sitzung:						
Bürgermeister (Endunterschrift)		Bürgermeister		Fachbereichsleiter(in)		

Finanzielle Auswirkungen:	Gemeindehaushalt	☐ ja	☒ nein
	Beteiligungen	☐ ja	☒ nein
	Produktgruppe:		
	Teilhaushalt/Budget:		
	Maßnahmen-Nr:		
Bereits im laufenden Haushalt veranschlagt:		☐ ja	☐ nein
		EURO:	
Über-/außerplanmäßige Veranschlagung im laufenden Haushalt:	Ergebnis-HH	Jahr	EURO:
	Finanz-HH	Jahr	EURO:
Mittelfristig bereits veranschlagt:		☐ ja	☐ nein
Mittelfristig neu zu veranschlagen:		☐ ja	☐ nein

Problembeschreibung/Begründung:

Was ist die Stammbahn?

Bei der „Potsdamer Stammbahn“ handelt es sich um die 1838 eröffnete erste Eisenbahnstrecke in Brandenburg (siehe [Anlage 2](#), Kartenausschnitt!).

Kriegsauswirkungen führten im April 1945 zu einer Unterbrechung der Trasse, es fuhren nur noch Pendelzüge zwischen Düppel und Bahnhof Zehlendorf. Nach dem Bau der Berliner Mauer 1961 wurde der Pendelbetrieb zwar weitergeführt. Da die Strecke aber auf West-Berliner Gebiet lag, war sie für die Kleinmachnower Bevölkerung nicht mehr zugänglich. Pendler in den Ostteil Berlins mussten nun den Umweg über den südlichen Berliner Eisenbahn-Außenring oder über Buslinien bis zum S-Bahnhof Schönefeld nehmen.

Seit der Einstellung des Betriebes auf dem Abschnitt Zehlendorf–Düppel am 18. September 1980 verfallen die baulichen Anlagen. [Quelle: http://de.wikipedia.org/wiki/Potsdamer_Stammbahn]

Wie ist der Stand?

Die aktuelle Diskussion über die Berlin-Potsdamer Stammbahn wurde ausgelöst durch die ständig steigende Nachfrage im Regionalverkehr.

Grund dafür ist das anhaltende Wachstum der Bevölkerung in Berlin und dem umgebenden Brandenburg, was wiederum zu einem verstärkten Pendleraufkommen von Berufstätigen und Schülern sowie zu mehr Freizeitverkehr führt. Dies gilt auch für die Relation von Magdeburg über Brandenburg a. d. Havel - Werder/Havel und Potsdam nach Berlin-Mitte. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) prognostiziert hier einen Nachfrage-Zuwachs von bis zu 28 Prozent bis zum Jahr 2030 (siehe auch [Anlage 4](#), Entwicklungskonzept Bahn-Infrastruktur i2030, Auszug).

Die Kapazität der Regionalzüge auf der Achse Potsdam-Berlin hat schon heute die Belastungsgrenze erreicht: Die Berliner Stadtbahn, die Eisenbahnstrecke zwischen Charlottenburg und Ostkreuz, wurde durch den Infrastrukturbetreiber DB Netz AG schon im Dezember 2012 als überlastet klassifiziert. Ausweichmöglichkeiten bestehen nicht. Es sei denn, die Potsdamer Stammbahn würde reaktiviert, um Züge auf der bestehenden freien Trasse von Potsdam / Potsdam-Griebnitzsee über Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz und Schöneberg nach Berlin Hbf. zu führen. Eine wesentliche betriebliche Voraussetzung dafür ist bereits geschaffen: Beim Bau des Nord-Süd-Fernbahntunnels in der Berliner Innenstadt in den 2000er Jahren entstand für rund 25 Mio. EUR auch eine Einfädelung für die Stammbahn-Trasse.

Der VBB, der Berliner Senat und die Deutsche Bahn AG gehen von einer steigenden Nachfrage im Verkehrskorridor Berlin - Potsdam und darüber hinaus aus. Die Wiederinbetriebnahme der seit 1945 unterbrochenen Stammbahn war schon Teil des sog. Pilzkonzeptes für den Wiederaufbau der Eisenbahn in Berlin aus dem Jahr 1992. Der Berliner Senat hält an diesem Konzept weiterhin fest. Mit der Rahmenvereinbarung vom 4. Oktober 2017 haben sich die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn AG - erstmalig seit 1990 - gemeinsam zum Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn positioniert.

Auch benachbarte Kommunen äußerten sich in den letzten Monaten klar zur Stammbahn:

Der Bezirk Steglitz-Zehlendorf von Berlin mahnte im Mai 2017 die „Reaktivierung der Berlin-Potsdamer Stammbahn“ an, der Bezirk Tempelhof-Schöneberg forderte im Juli 2017 einen Haltepunkt am S-Bf. Schöneberg und die Landeshauptstadt Potsdam bekräftigte im Dezember 2017 ihre Position, nach der „auf Grund der wachsenden Pendlerströme aus dem Umland im Berlinverkehr ... für die Steigerung des ÖPNV-Anteils sowie zur Entlastung der Berliner Stadtbahn die vorgesehene Wiederinbetriebnahme der Stammbahn sehr zu begrüßen“ sei.

Wie geht es weiter?

Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots für Kleinmachnow hat angesichts einer Vielzahl von Einwohnerinnen und Einwohnern, die zur Arbeit nach Berlin oder nach Potsdam pendeln, aber auch für die Kinder und Jugendlichen im Ort sowie für die zahlreichen Beschäftigten im Gewerbegebiet Europarc Dreilinden eine große Bedeutung.

Dabei spielt die gute Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine besondere Rolle, um den Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu befördern. Deshalb ist darauf zu achten, dass in Kleinmachnow Haltepunkte sowohl im Bereich Karl-Marx-Straße/Adam-Kuckhoff-Platz (Bahnhof Düppel/Kleinmachnow) als auch im Europarc Dreilinden entstehen.

Eine gute SPNV-Anbindung ist auch wichtig, um die mit dem Kfz-Verkehr zweifellos verbundenen nachteiligen Auswirkungen auf unseren Ort (Schadstoff-Ausstoß, Lärm etc.) wirklich nachhaltig mindern zu können. Nur so werden sich die Ziele erreichen lassen, die mit dem künftigen Integrierten Verkehrskonzept Kleinmachnow unter anderem im Hinblick auf den Klimaschutz angestrebt werden,

Der Wiederaufbau der Stammbahn ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens zu regeln. Die Festlegung der baulichen Ausführung obliegt dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Planfeststellungsbehörde. Dies gilt auch für die nach den Maßgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) aufzubringende Lärmvorsorge, die von der Deutschen Bahn AG umzusetzen ist. Vor allem für die nahe der Trasse gelegenen Wohngebiete ist ausreichender Lärmschutz von elementarer Bedeutung.

Güterverkehr auf der Stammbahn kann als ausgeschlossen betrachtet werden. Es bestehen im Zuge der Trasse keine weiteren Ziel-/Quellbeziehungen, die für Güterverkehr in Betracht zu ziehen sind. Eine Durchbindung von Güterverkehr durch den Nord-Süd-Fernbahntunnel in Berlin-Mitte ist aus Sicherheitsgründen bahnrechtlich unzulässig (Planfeststellung Zentraler Bereich). Die Verbindungskurve zum Berliner Eisenbahn-Innenring südl. Bf. Schöneberg ist abgebaut. Ein Wiederaufbau der Kurve ist nur mit großem Aufwand möglich. Im Verlauf des Innenringes bestehen aber ebenfalls keine Güterverkehrsziele.

Die Stammbahn und die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf

Die Stammbahn steht im Übrigen nicht in Konkurrenz zu anderen Schienenverkehrsvorhaben in der Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf, wie der S-Bahn-Verlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße oder der Durchbindung über die Friedhofsbahn nach Berlin-Wannsee (Ringschluss). Sie bedient andere Verkehrsströme (siehe **Anlage 3**, Übersichtskarte).

Deshalb hat das Land Brandenburg im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2018 (LNVP) den „Korridor Potsdamer Stammbahn“ explizit als „Bedarf zur Weiterentwicklung der Infrastruktur in der Hauptstadtregion“ bezeichnet. Weiter heißt es: „Innerhalb von Brandenburg wird zudem perspektivisch die Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße geprüft.“ (Entwurf LNVP, S. 103).

Die S-Bahn (auf der Trasse der Friedhofsbahn) und die Regionalbahn (auf der Trasse der Stammbahn) ergänzen sich also:

Ein Haltepunkt Stahnsdorf Sputendorfer Straße ist gut für die Nachbarkommune Stahnsdorf.

Ein Haltepunkt Düppel / Kleinmachnow ist gut für Menschen in Kleinmachnow, Zehlendorf, Steglitz, Stahnsdorf, Teltow, Potsdam und darüber hinaus für alle, die sonst noch mit der Regionalbahn über Potsdam bis Magdeburg oder über Berlin Hbf. bis an die Ostsee fahren wollen.

¹ Quelle: Haupka-Verlag, Dt. Ausflugskarte, Maßstab im Original 1 : 100.000, Auszug