

Gemeinde Kleinmachnow						
Antrag		öffentlich				
Datum: 25.02.2016		Einreicher: Fraktion B 90/Grüne			DS-Nr. 014/16/1	
Entgegennahme KSD:						
Verfahrensvermerk:						
<input type="checkbox"/> Genehmigung		<input type="checkbox"/> Anzeige		<input type="checkbox"/> Ankündigung		<input type="checkbox"/> Veröffentlichung
						<input type="checkbox"/> Bekanntmachung
						<input type="checkbox"/> Auslage
Beratungsfolge	Abstimmung			Sitzung		
	JA	NEIN	ENTH	geplant	Endtermin	Bemerkung
Ausschuss für Umwelt, Verkehr und Ordnungsangelegenheiten	8	1	0	24.02.2016	24.02.2016	
Hauptausschuss	8	2	1	07.03.2016	07.03.16	
Gemeindevertretung				07.04.2016	07.04.16	
Betreff: Reaktivierung der Stammbahn Berlin-Kleinmachnow-Potsdam						
Beschlussvorschlag:						
Die Gemeindevertretung und der Bürgermeister setzen sich für die Wiederbelebung der Stammbahn zur Verkehrsentlastung von Kleinmachnow und anderen Umlandkommunen bei den Ländern Brandenburg und Berlin ein.						
Anlage Artikel aus der PNN, 04.01.2016, Enrico Bellin, „Warum die Stammbahn erste Wahl ist.“						
Ausgeschlossen nach § 22 BbgKVerf: <input checked="" type="checkbox"/> Gemeindevertreter						
Beratungsergebnis: <u>beschlossen</u> Gremium: <u>GV</u> Sitzung am: <u>07.04.2016</u>						
einstimmig	Stimmenmehrheit	JA	NEIN	ENTHALTUNG	lt. Beschluss	abw. Beschluss
	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>	
Leiter der Sitzung: <u>fr. Tönnel</u>						
Bürgermeister (Endunterschrift)		<u>B. Sahlmann</u>				
		B. Sahlmann Fraktionsvorsitzende				

Finanzielle Auswirkungen:	Gemeindehaushalt	<input type="checkbox"/> ja	<input checked="" type="checkbox"/> nein
	Beteiligungen	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
	Produktgruppe:		
	Teilhaushalt/Budget:		
	Maßnahmen-Nr:		
Bereits im laufenden Haushalt veranschlagt:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
		EURO:	
Über-/außerplanmäßige Veranschlagung im laufenden Haushalt:	Ergebnis-HH	Jahr	EURO:
	Finanz-HH	Jahr	EURO:
Mittelfristig bereits veranschlagt:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Mittelfristig neu zu veranschlagen:		<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein

Problembeschreibung/Begründung:

Die Diskussion um die Wiederbelebung der 1838 in Betrieb genommenen Stammbahnstrecke (der Stamm der preußischen Eisenbahn) hat zugenommen. Sowohl das Land Berlin als auch das Land Brandenburg wollen eine Nutzen-Kosten-Analyse neu erstellen.

1945 zum Kriegsende war die Strecke nicht mehr durchgängig von Berlin nach Potsdam befahrbar.

Bis 1961 hatte Kleinmachnow eine Schienenanbindung an Berlin, denn die S-Bahn fuhr hier vom S-Bahnhof Zehlendorf bis Kleinmachnow/Düppel noch bis in die 1980er Jahre. Die Reaktivierung der Stammbahn mit zwei Haltepunkten (Düppel/Benschallee und Europarc) als Regionalbahn ist für uns von großer Bedeutung. Es ist ein Beitrag für den öffentlichen Verkehr und zur Entlastung der Umwelt vom KFZ-Verkehr.

Seite: 011
Ressort: P-MITTELMARK
Rubrik: POTSDAM MITTELMARK
Gattung: Tageszeitung

Nummer: 2
Auflage: 9.591 (gedruckt) 8.276 (verkauft) 8.643 (verbreitet)
Reichweite: 0,03 (in Mio.)

Warum die Stammbahn erste Wahl ist

Brandenburgs Landesregierung will den Schienenverkehr zwischen Mark und Metropole Berlin verbessern. Die Stammbahn würde viele Probleme lösen - nicht nur im Raum Teltow, auch in Potsdam und Werder. Eine Analyse von Enrico Bellin

In 20 Minuten von Kleinmachnow zum Potsdamer Platz, von Potsdam nach Schöneberg oder von Werder (Havel) und Schwielowsee nach Zehlendorf: Die Stammbahn kann es leisten. Seit 70 Jahren liegt die kürzeste Verbindung zwischen der heutigen Bundes- und Brandenburgs Landeshauptstadt brach. Der Berliner Senat will sie wiederbeleben und fordert eine neue Analyse zu Nutzen und Kosten der Strecke. Aus der Brandenburger Landespolitik hört man noch wenig zu dem Thema. Dabei gäbe es viele Gründe, sich laut und vernehmlich zu Wort zu melden. Wenn über Verbesserungen im Nahverkehr zwischen Berlin und der Mark nachgedacht wird, wie es die Landesregierung mit dem neuen Landesnahverkehrsplan derzeit tut, dann muss die Stammbahn die erste Wahl sein.

Eine halbe Million mehr Menschen werden in 15 Jahren in Berlin, Potsdam und dem Teltower Raum leben - die Bevölkerung einer Großstadt wie Dresden. Diese Menschen wollen und müssen mobil sein, doch sind die Verkehrswege zwischen den drei Regionen bereits völlig ausgelastet. Im Regionalexpress und den wichtigsten Buslinien gibt es zur Hauptverkehrszeit kaum noch Stehplätze. Auf Potsdams Nuthestraße, Kleinmachnows Karl-Marx-Straße und der Bundesstraße 1 in Berlin herrscht mehr stop als go. Als Lösung der Probleme kommt nur ein Wiederaufbau der Stammbahn von Griebnitzsee zum Potsdamer Platz infrage.

Auf ihr könnten die von Golm in die Berliner Innenstadt fahrenden Regionalbahnen pendeln, die derzeit zur Hauptverkehrszeit halbstündlich einen Umweg über Wannsee nehmen. Leitet man noch die Regionalbahn von Michendorf statt nach Wannsee über die Stammbahn, hat man dort bereits drei Züge pro Stunde, ohne wesentlich mehr Zugfahrten als momentan bezahlen zu

müssen. Es müssten lediglich größere Züge eingesetzt werden. Um auch den Verkehr zwischen Potsdam und seinen westlichen Nachbarn besser zu verteilen, wäre ein zusätzlicher Zug aus Werder nötig. An ihn könnte in Potsdam die Regionalbahn aus Caputh und Geltow gekoppelt werden, gemeinsam würden die Züge über die Stammbahn in die Berliner City fahren. Bisher wurde solchen Plänen eine Absage erteilt, da die Bahnstrecke nach Berlin keine weiteren Züge mehr aufnehmen kann. Mit der Stammbahn gäbe es neue Kapazitäten. Durch die Stammbahn würden mehr Menschen bequemer ans Ziel kommen. Derzeit fahren alle Regionalbahnen ab Potsdam über Wannsee auf der Berliner Ost-West-Achse zum Ostbahnhof. Die Stammbahn würde Potsdam und den Landkreis auf einer zweiten Achse mit der Berliner City verbinden. Die Strecke böte mehr Verknüpfungsstellen zum Berliner Nahverkehr: Am Bahnhof Steglitz könnten Fahrgäste in die U-Bahn-Linie 9 umsteigen, in Schöneberg in die Ringbahn und am Potsdamer Platz in die wichtigste U-Bahn-Linie der Stadt, die U2. Der Fahrgastzuwachs der Region würde sich gleichmäßig auf Berlins Nahverkehrsnetz verteilen - ein Grund mehr, den Stammbahnbau zu forcieren.

Die Planer der Bahn haben dieses Potenzial früh erkannt: Als sie den 2006 eröffneten Nord-Süd-Tunnel durch Berlin bauten, haben sie eine Tunnelröhre für die Strecke vorbereitet und dafür mehr als 20 Millionen Euro investiert. Doch die Politik hat den weiteren Wiederaufbau der Stammbahn bisher ausgebremst: Jörg Vogelsänger (SPD), von 2009 bis 2014 Verkehrsminister in Brandenburg, hat den Neubau von Bahnstrecken kategorisch ausgeschlossen.

Seine Nachfolgerin Kathrin Schneider (SPD) hat zwar eine Untersuchung zu

den Pendlerströmen von Brandenburg nach Berlin in Auftrag gegeben, auf deren Grundlage über das zukünftig erweiterte Zugnetz entschieden werden soll. Die Ergebnisse werden im ersten Quartal dieses Jahres erwartet. In Gesprächen verwies Schneider zuletzt oft auf die hohen Baukosten der Stammbahn: Ein Gutachten aus dem Jahr 2008 schätzt sie auf 160 Millionen Euro. Wie aus dem Umfeld der Ministerin zu hören ist, favorisiert sie den zweigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Cottbus, eine Station ist ihr Heimatort Lübben. Doch erst vor vier Jahren war die Strecke von der Bahn auf ein Gleis zurückgebaut worden.

Auch in der Region gibt es andere Wünsche: Politiker in Teltow, Stahnsdorf und Kleinmachnow sowie im Landkreis setzen sich bisher eher für eine S-Bahn-Verlängerung von Teltow nach Stahnsdorf ein. Die Gemeinden untersuchen derzeit selbst Kosten und Nutzen dieser wenige Kilometer langen Strecke. Aus regionaler Sicht ist die S-Bahn tatsächlich wünschenswert: Sie würde Stahnsdorf einen enormen Aufschwung bescheren, Zuzug in ein neues Bahnhofsquartier ermöglichen und das Stahnsdorfer Gewerbegebiet wachsen lassen. 15 000 Stahnsdorfer hätten eine direkte Anbindung an Berlin.

Allerdings: Außer den Stahnsdorfern würde die S-Bahn-Verlängerung kaum jemandem nutzen. Die Stammbahn hingegen würde den zusätzlichen Verkehr des wachsenden südwestlichen Speckgürtels aufnehmen. Kleinmachnow ist mit mehr als 20 000 Einwohnern Brandenburgs größte Kommune ohne Bahnanschluss. Laut aktueller Statistik nutzen 58 Prozent der Pendler dort das eigene Auto. Ihr Anteil ist in Kleinmachnow doppelt so hoch wie in Berlin oder Potsdam - ein großes Potenzial für den Umstieg in einen schnellen öffentlichen Nahverkehr.