

Diskussionspapier des Fördervereins LSG Buschgraben / Bäketal e. V. zum Projekt des Wiederaufbaus der Stammbahn

– Stand 17.09.2019

Unser Förderverein unterstützt die Entwicklung und Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Region Potsdam – Berlin und erkennt den wachsenden Pendlerbedarf. Grundsätzlich befürworten wir hierzu eine S-Bahn-Lösung, aber auch eine Regionalexpress-Strecke ist für uns denkbar, wenn eine dafür geeignete Trasse gewählt wird.

Nachdem sich unser Verein vor zwei Jahren für die S-Bahn-Lösung für den Wiederaufbau der Stammbahn ausgesprochen hat, scheint diese Variante in den voranschreitenden Planungsüberlegungen weitgehend vom Tisch. Vielmehr steht der Bau einer Regional-/Fernbahntrasse auf der alten Stammbahnstrecke durch den Dreilindener Forst zunehmend Vordergrund.

Der Bau einer modernen Fernbahntrasse, für die auf der Strecke von Zehlendorf bis Griebnitzsee zwölf Überquerungen von Straßen, der Autobahn A 115, dem Teltowkanal und den Fernbahngleisen bei Kohlhasenbrück gebaut werden müssten, ist mit der historischen Bahnstrecke nicht mehr zu vergleichen. Die neue Fernbahntrasse würde ein immenses Bauwerk darstellen, das den Dreilindener Forst zerschneidet mit Schäden für Mensch und Natur, immensen Kosten, später hohen Lärmbelastungen und einer sehr langen Planungs- und Bauzeit. Für den Bau der Trasse durch den Dreilindener Forst würden ca. 40 Hektar wertvoller Laubmischwald vernichtet (Schneise von bis zu 50m Breite und ca. 8,5 km Länge), was im aktuellen Klima- und Waldnotstand alles andere als vernünftig erscheint.

Es gibt zu dem ökologisch kritischen Trassen-Teilstück durch den Dreilindener Forst eine ökologisch verträgliche, klimaschonende und kosten- und zeitsparende Alternative:



Auf einem stillgelegten Gütergleis neben der S1 von Wannsee nach Zehlendorf können Züge auch jetzt schon von Potsdam bis Steglitz fahren („Wannseebahn“). Eine Trassenführung neben bestehenden Gleisen der S1 über Wannsee, Nikolassee bis Zehlendorf ließe sich schnell realisieren, die Strecke ist nutzbar - ohne weitere ökologische Eingriffe in den Dreilindener Forst. Der Umweg auf dieser Trasse zur Trasse durch den Wald beträgt 1,5 km – das heißt 1,5 Minuten bei ca. 60km/h pro Stunde,

ein akzeptabler Zeitnachteil auf der Gesamtstrecke von Potsdam nach Berlin, für den ein wertvolles Wald- und Naherholungsgebiet bewahrt werden kann.

Nicht ganz nachvollziehen können wir das Argument, man würde beim Bau der Stammbahn keinen Wald vernichten, da man auf der alten Trasse baue und deshalb keinen ökologischen Schaden anrichtete. Es besteht auf der Strecke durch den Dreilindener Forst eine alte Sukzessionsvegetation mit wertvollem Laub-Mischwald, der dem Bau der bis zu 50m breiten Trasse weichen müsste:



Das alternative Teilstück der Wannseebahn wird derzeit vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg im Rahmen des Projekts i2030 geprüft und auch seitens der Deutschen Bahn in Erwägung gezogen.

Pro Wannseebahn neben der S1:

- schneller umsetzbar und nutzbar, keine lange Planungszeit,
- Ressourcenschonung (Finanzen, Ökologie!),
- Bewahrung von ca. 40 Hektar Wald,
- Nur ein leichter Umweg / Zeitnachteil ,
(ca. 1,5 Minuten auf der Gesamtstrecke von Potsdam nach Berlin bei Durchschnitt 60 km/h).

Die Variante der Wannseebahn sollte verstärkt Beachtung in der aktuellen Diskussion finden; auch eine stufenweise Umsetzung des Gesamtprojekts könnte überlegt werden. Das Verkehrsproblem muss unter bestmöglichen Klima- und Umweltschutzbedingungen so schnell wie möglich gelöst werden.

Wir würden es sehr begrüßen, wenn in der öffentlichen Diskussion eine Sensibilisierung für das betroffene Waldgebiet und für die alternative Streckenführung erreicht wird. Über einen weiteren Austausch zu dieser Problematik mit allen Interessierten freuen wir uns!

Im Namen unseres Vereinsvorstands,

Dr. Ursula Theiler (Vorsitzende)

Förderverein LSG Buschgraben / Bäketal e. V., Tel. 033203 389922