



Positionspapier zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Region

Zum Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen – Natur schützen“ haben sich im November 2019 engagierte Bürger/Innen unserer Region und deren Institutionen zusammengeschlossen, um sich für eine sinnvolle Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Region einzusetzen. Dabei befürworten sie ausdrücklich Bahn und S-Bahn als ökologische Verkehrsmittel!

Hintergrund der Bildung des Bündnisses sind die voranschreitenden Planungen für eine Reaktivierung der Stammbahn zwischen Potsdam und Berlin. Der Neubau einer modernen Bahnverbindung zwischen Potsdam und Zehlendorf hätte gravierende Auswirkungen auf Mensch und Natur. Es entstünde ein massives, meterhohes Bauwerk, das quer durch die Landschaftsschutzgebiete Parforceheide und Düppeler Forst führt. Es würde den Wald und die anliegenden Orte zerschneiden, verbunden mit immensen Kosten, später hohen Lärmbelastungen und einer sehr langen Planungs- und Bauzeit. Über viele Straßen, den Teltowkanal, andere Bahnstrecken und die Autobahn müssten auf knapp 9 km Strecke mindestens zwölf Brücken gebaut werden. Entlang der Trasse finden sich wertvolle Wälder und Biotopflächen, die zum Teil gesetzlich geschützt sind und nicht zerstört oder beeinträchtigt werden dürfen. – **Wir sind der Meinung, dass sich das akute Verkehrsproblem in Zeiten des Klimawandels so nicht sinnvoll lösen lässt!**

Es ginge viel schneller und einfacher - ohne Schäden für Mensch und Natur! Ein derzeit ungenutztes Gleis neben der S1 könnte schon jetzt für den öffentlichen Nahverkehr zwischen Wannsee und Zehlendorf ertüchtigt werden (Teil der alten Wannseebahn). Mit einem kurzen Trassenstück wäre auch der Europarc in Dreilinden leicht anzuschließen (ca. 1,3 km Trasse der Friedhofsbahn von Bahnhof Wannsee). Durch die Verlängerung der S1 bis Potsdam könnte die Strecke zusätzliches Fahrgastpotenzial aufnehmen. Weiterhin sollten die Busverbindungen zu den S-Bahnhöfen unserer Region verbessert werden (kürzere Takte in den Stoßzeiten). **So könnte der Verkehrsbedarf unserer Region schnell gedeckt, der Wald erhalten und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.**

Nachteile des Neubaus der Stammbahn zwischen Potsdam-Griebnitzsee und Zehlendorf	Vorteile der Nutzung der Wannseebahn von Wannsee bis Zehlendorf
<ul style="list-style-type: none"> Keine Anbindung an den Umsteigebahnhof Wannsee, 	<ul style="list-style-type: none"> Anschluss an den Bahnhof Wannsee, Anschluss Europarc Dreilinden leicht realisierbar
<ul style="list-style-type: none"> Aufwendige Brückenbauwerke über andere Gleisstrecken, Straßen, Teltowkanal und Autobahn, 	<ul style="list-style-type: none"> Keine Kreuzungs- und Brückenbauten erforderlich
<ul style="list-style-type: none"> Massives Bauwerk, mehrere Meter hohe Lärmschutzwand, evtl. auf einem Bahndamm, 	<ul style="list-style-type: none"> Gleis vorhanden und in Betrieb,
<ul style="list-style-type: none"> Zerschnitt wertvoller Natur- und Naherholungsgebiete und unserer Orte, 	<ul style="list-style-type: none"> Kein weiterer Zerschnitt von Wald und Stadt,
<ul style="list-style-type: none"> Klimaschädlich, Vernichtung großer Waldflächen 	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt wertvoller Natur- und Naherholungsgebiete,
<ul style="list-style-type: none"> Immense Kosten (mehrere hundert Millionen Euro) 	<ul style="list-style-type: none"> überschaubare Kosten der Ertüchtigung der Strecke ,
<ul style="list-style-type: none"> Sehr lange Planungs- und Bauzeit (schätzungsweise mehr als 15 Jahre), Verkehrsproblem bleibt lange ungelöst 	<ul style="list-style-type: none"> Schnelle, kostengünstige und klimaschonende Lösung des Verkehrsproblems.



Das Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen, Natur schützen“ fordert deshalb:

- KEINE neue Bahntrasse durch die Landschaftsschutzgebiete Parforceheide und Düppeler Forst,
- Nutzung vorhandener Gleise, Stärkung des bestehenden ÖPNV-Netzes und Verbesserungen der Busverbindungen STATT Neubau einer Trasse durch den Wald, die an wichtigen Knotenpunkten der Region vorbeifährt.

Konkret sehen wir **verschiedene Möglichkeiten zur Deckung des ÖPNV-Bedarfs** in der weiteren Region (Potsdam und Umland nach Berlin) und in der nahen Region (TKS, Zehlendorf, Steglitz), die klima- und ressourcenschonend, zeitsparend und kosteneffizient umgesetzt werden können:

- Nutzung des Gütergleises neben der S1 zur Ertüchtigung des Regionalverkehrs zwischen Potsdam und Berlin, damit verbunden eine Stärkung des Knotenpunktes Wannsee,
- Schaffung weiterer Umsteigemöglichkeiten entlang der Wannseebahn-/S1-Strecke durch Verlängerung der U3 vom Bahnhof Krumme Lanke bis Mexikoplatz, der damit Knotenpunkt für S-, U-Bahn und Regionalzug wird (Vernetzung der Universitätsstandorte Dahlem und Golm!),
- Verlängerung der S-Bahn S1 von Wannsee bis zum Europarc Dreilinden und ggf. langfristig auch bis Stahnsdorf (Teilstück der Friedhofsbahn),
- Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 von Teltow nach Stahnsdorf,
- Verbesserung des Busnetzes bzw. der Bus-Taktungen zu den umliegenden S-Bahnhalten, Optimierung der PlusBus-Verbindungen in der Region.

Wir können es uns nicht erlauben, weitere Jahrzehnte mit Diskussionen und Planungen zu verlieren.

Daher fordern wir, folgende Maßnahmen *jetzt* umzusetzen:

- Kurzfristige Bestellung von Bahn-Regionalverkehr zwischen Wannsee und Rathaus Steglitz,
- Errichtung des notwendigen Bahnsteigs Steglitz und Ertüchtigung des Bahnhofs Zehlendorf,
- Prüfung des Einsatzes von batteriegestützten Zügen (Talent 3) im Regionalverkehr zur Durchbindung von Potsdam-Mittelmark nach Rathaus Steglitz,
- Verdichtung der Bustaktungen in TKS und im Umland insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, Stärkung des PlusBus-Angebots in der Region,
- Einleitung der Planungen zur Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf, sowie Abzweig der S-Bahn von Wannsee zum Europarc Dreilinden bzw. auch langfristig bis Stahnsdorf (Friedhofsbahn),
- Nachweis eines ausreichenden wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Nutzens, bevor weitere Mittel in die Planungen für die Stammbahntrasse quer durch Naherholungs- / Landschaftsschutzgebiete und unsere Orte eingesetzt werden. Grundvoraussetzung für alle weiteren Planungsinvestitionen muss eine allumfängliche Nutzen-Kosten-Untersuchung und Umweltverträglichkeitsprüfung unter Berücksichtigung der oben genannten, kurzfristig umzusetzenden Alternativen sein.

Die Initiatoren dieses Aktionsbündnisses:

BIK – Bürger für Lebensqualität in Kleinmachnow e. V.

Bürgerinitiative Zehlendorf

Bund für Umwelt und Naturschutz, Bezirksgruppe Berlin-Südwest

Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e. V.

Schutzgemeinschaft Stammbahn e. V.