

Medien-Information vom 21. April 2021

## **Dringender Bedarf für mehr Züge zwischen Berlin und dem Umland im Südwesten**

### **Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg fordert schnelle Entscheidung über die Vorzugsvariante für den Wiederaufbau der Berlin-Potsdamer Stammbahn ein**

Berechtigerweise ist die Berlin-Potsdamer Stammbahn Bestandteil des Projektes "i2030" der Länder Berlin und Brandenburg. An verschiedenen i2030-Korridoren wird gemeinsam mit dem VBB und der DB AG seit dem Herbst 2017 geplant.

Die meisten Korridore sind noch immer nicht über die Grundlagenermittlung und den Beginn der Vorplanungen hinausgekommen – das ist sehr enttäuschend angesichts des Bedarfs aufgrund der wachsenden Stadt und des Umlands, der Umsetzung der Klimaziele und der dafür notwendigen Verkehrswende, sowie der durch die Politik selbstgesteckten Ziele in den Koalitionsvereinbarungen in Berlin und Brandenburg.

Nach Ermittlung aller Grundlagen sind sich zumindest das Land Brandenburg und die Deutsche Bahn AG im Ergebnis einig: die Stammbahn soll als zweigleisige elektrifizierte Regionalbahnstrecke zwischen Griebnitzsee und Potsdamer Platz wiederaufgebaut werden. Die Strecke wurde als Bahnanlage trotz Teilung nie entwidmet. Erst kürzlich hat der Landtag Brandenburg dazu einen eindeutigen Beschluss gefasst. Auch der Zielfahrplan im Deutschland-Takt sieht eine Nutzung im schnellen Regionalverkehr vor, um zusätzliche Züge in das westliche und südwestliche Umland zu ermöglichen, für die auf der Stadtbahn keine Kapazitäten mehr frei sind.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat dieses Ziel bislang nicht bestätigt, obwohl sich auch das Berliner Abgeordnetenhaus in mehreren Beschlüssen zum Wiederaufbau der historischen Trasse bekannt hat. Vielmehr soll nun auch eine S-Bahn-Variante zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee untersucht werden. Das kostet Zeit, Geld und wertvolle Ingenieurskapazitäten.

Das Nachsehen haben die Pendler, die weiterhin auf attraktive Verbesserungen der Schienenverbindungen hoffen. Die entstehende Verzögerung schafft für die Region weitere Probleme: Während andere Bundesländer die Projektanmeldungen mit konkreten Planungen für die deutlich aufgestockten Mittel aus dem GVFG-Bundesprogramm vorbereiten, kann Berlin die vorhandenen Fördermöglichkeiten aufgrund fehlender Planungen und Variantenentscheidungen vorerst nicht nutzen.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) mit seinen Mitgliedsorganisationen hat für den Südwesten 2019 ein dreistufiges Konzept entwickelt und fordert die Beteiligten auf, jetzt schnellstmöglich die notwendigen Beschlüsse zu fassen und die Umsetzungen zu starten.

Das BSBB-Konzept beinhaltet im Einzelnen:

- Bis 2025 die Regionalbahn-Linie Beelitz Stadt – Wannsee nach Zehlendorf im 60-Minuten-Takt zu verlängern (Nutzung des vorhandenen Gleises der sogenannten Neuen Wannseebahn)
- In der zweiten Ausbaustufe (Zeithorizont 2030) das zweite S-Bahn-Gleis Wannsee – Potsdam Hbf aufzubauen und die S 1 im 10-Minuten-Takt bis Potsdam Hbf zu verlängern, so dass zusammen mit der S 7 zwischen Wannsee und Potsdam Hbf zumindest in der Hauptverkehrszeit ein 5-Minuten-Takt entsteht.

Für den Regional- und Vorortverkehr wird das Gleis zwischen Wannsee und Zehlendorf elektrifiziert, partiell zweigleisig ausgebaut, der Abschnitt Zehlendorf – Potsdamer Platz wieder aufgebaut und elektrifiziert. Die Einbindung der Strecke in den Nord-Süd-Tunnel wurde schon 2006 baulich als Vorleistung realisiert.

Damit ist ein 30-Minuten-Takt Beelitz Stadt – Michendorf – Wannsee – Zehlendorf – Potsdamer Platz – Berlin Hbf mit Halten auch in Schöneberg und Steglitz möglich. Am Mexikoplatz kann ein Seitenbahnsteig eingerichtet werden, wenn die U-Bahnlinie U 3 verlängert wird.

- In der dritten Ausbaustufe (Zeithorizont 2035) schließlich wird der Abschnitt Griebnitzsee – Düppel-Kleinmachnow – Zehlendorf als Regionalbahnstrecke wieder aufgebaut, und dient der verbesserten Anbindung des Gebiets Kleinmachnow / Stahnsdorf einschließlich eines Haltes am Europarc Dreilinden und dem 15-Minuten-Takt von Golm / Potsdam über die Potsdamer Stammbahn nach Berlin.

Für die Bedienung der Stammbahn im 15-Minuten-Takt schlägt das BSBB den Betrieb einer Regio-S-Bahn vor, die die Vorteile des Regional- und S-Bahn-Verkehrs miteinander verbindet und bis ins weitere Umland reicht: dichter merkbarer Takt, moderne klimatisierte Fahrzeuge, zuverlässiger Betrieb und Halte im Stadtgebiet nur an ausgewählten Umsteigestationen sind ihre Merkmale.

Weitere Informationen, u.a. die Langfassung des Zielkonzeptes und Netzpläne, erhalten Sie auf unserer Website <https://buendnis-schiene-bb.de>.