

Wannsee-Ast der Potsdamer Stammbahn

Überlegungen zum Umgang mit der Entscheidung der i2030-Projektpartner für den abschließlichen Wiederaufbau des Kleinmachnow-Astes einschließlich neuer Südostkurven in Kohlhasenbrück und gegen den Ausbau des Wannsee-Astes:

Einem Mailwechsel mit DB Netz ist folgendes zu entnehmen:

- Auf den Untersuchungsbericht, um den wir gebeten hatten, wurde nicht eingegangen.
- Stattdessen eine Kurzbegründung, vorrangig der unstrittigen Vorteile des Kleinmachnow-Astes.
- Die Realisierung beider Äste wurde nicht untersucht, nur Entweder-Oder.
- Für Wannsee – Zehlendorf hat DB Netz die vollständige Zweigleisigkeit mit Flächenbedarf und städtebaulichen Auswirkungen angesetzt und kommt damit auf einen hohen Ausbau- und Finanzierungsbedarf.
- Um in der NKU eine wirtschaftlich positive Projektbewertung zu erreichen, soll der Verkehrsstrom von der Wetzlarer Bahn zu den Stationen Zehlendorf und weiter nördlich über den Kleinmachnow-Ast gezogen werden. Dass aber auch die Kostenseite mit den aufwändigen Verbindungskurven in Kohlhasenbrück belastet wird, wurde nicht erwähnt.
- Angesichts des hohen Ausbau- und Finanzierungsbedarfs in anderen Bereichen des Knotens Berlin wird der Ausbau beider Wege mit einer wirtschaftlichen Mittelverwendung nicht für vereinbar gehalten.

Welche Ziele bestanden (aus Sicht BSBB)? Wie können sie mit der oben genannten Entscheidung erreicht werden?

Schnelle Verbindungen von der Magdeburger Bahn und Golm zur Nord-Süd-Achse	ja
Schnelle Verbindungen von der Wetzlarer Bahn zur Nord-Süd-Achse	ja, sogar besser
Erschließung Zehlendorf Süd, Kleinmachnow und Dreilinden	ja
Erreichbarkeit des Knotens Wannsee von der Magdeburger Bahn und Golm	ja
Erreichbarkeit des Knotens Wannsee von der Wetzlarer Bahn	50%*
Erreichbarkeit des künftigen Umsteigepunkts Mexikoplatz von der Magdeburger Bahn und Golm	nein
Erreichbarkeit des künftigen Umsteigepunkts Mexikoplatz von der Wetzlarer Bahn	nein
Diesel-Vorlaufbetrieb bis Steglitz	nein**
Kein eigentliches Ziel, aber Mitnahmeeffekt: Schnellere Verbindungen von Wannsee und Mexikoplatz zur Nord-Süd-Achse	nein

*50% deshalb, weil ein Teil der Züge Wannsee bedient, der andere Teil nicht

** wäre zwar mit geringem baulichem Zusatzaufwand möglich, ist aber nicht Bestandteil der Entscheidung

Einflüsse auf die noch ausstehende NKU

Vermiedener Aufwand:

Wiederaufbau Verzweigung in Zehlendorf, Ausbau Zehlendorf – Wannsee (z. T. zweites Gleis, Oberleitungsanlage, Haltepunkt Mexikoplatz), niveaufreie Verzweigungen nördlich Wannsee und am Kreuz Kohlhasenbrück oder weiteres Gleis Wannsee – Kohlhasenbrück, gleis- und treppenseitige Anbindung eines weiteren Bahnsteigs in Wannsee.

Zusätzlicher Aufwand:

Neubau Südostkurven Kohlhasenbrück mit Ein- und Ausfädelungen, teilweise niveaufrei.

Fahrgastpotenzial:

Mehr Fahrgäste im Abschnitt Zehlendorf – Kohlhasenbrück infolge von mehr Zügen von der Wetzlarer Bahn.

Mehr Fahrgäste insgesamt infolge Erreichbarkeit des Fernbahnhofs Südkreuz und evtl. weiterer Stationen auf dem Südostring.

Andererseits weniger Fahrgäste, weil weniger Züge den Bahnhof Wannsee bedienen.

Risiken:

Vorher bekannt und unvermeidbar	Anwohnerklagen wegen Lärm und Naturbeeinträchtigung an der Trasse Zehlendorf – Kleinmachnow – Griebnitzsee
Zusätzlich	Klagen wegen Naturbeeinträchtigung an der Südostkurve Kohlhasenbrück
Vermieden	Anwohnerklagen wegen Geländeerwerb, Lärm und Naturbeeinträchtigung an der Strecke Zehlendorf – Wannsee

Handlungsoptionen und Folgen:

Umplanung fordern	Große Kraftanstrengung, vermutlich vergeblich; Risiko weiterer Verzögerung und der erneuten Infragestellung des Systementscheids.	
Forderung, Zehlendorf und Kohlhasenbrück so zu planen und zu bauen, dass Wannsee-Ast als weitere Baustufe problemlos nachgerüstet werden kann	Kraftanstrengung, die vielleicht erfolgreich sein könnte; Verzögerung möglich, je nach Haltung der Projektpartner; Verkehrliche Ziele nur zum Teil erreicht; Spätere Nachrüstung möglich.	Vorzugsvariante
Forderung sicherzustellen, dass die Planungsverfahren für die Teilstrecken Potsdamer Stammbahn und Südostring sich nicht gegenseitig aufhalten, zumal keine verkehrliche Abhängigkeit besteht.*** Anregen, sinnvolle Teilabschnitte zu bilden und stufenweise inbetriebzunehmen.		Ergänzend dazu
Forderung, weiteres Projekt für den Wannsee-Ast aufzulegen		Zeitversetzt ergänzend dazu
Nichts tun	Verkehrliche Ziele werden auf lange Sicht nicht vollständig erreicht; spätere Nachrüstung erfordert erneuten Umbau	

*** Formale Trennung in zwei Projekte könnte zu verzögertem Planungsbeginn führen.

Vorlaufbetrieb

Verlängerung der RB 37 von Wannsee bis Steglitz im Stundentakt (entspricht Stufe 1 des BSBB-Zielkonzepts).

Könnte nach Bau eines Behelfsbahnsteigs in Steglitz, Sanierung des Bahnsteigs in Zehlendorf und sicherungstechnischen Ergänzungen ohne zusätzliche Fahrzeuge in einem Jahr aufgenommen werden und dann noch etwa 7 Jahre bis Baubeginn stattfinden.