

Per E-Mail.

An die i2030-Projektpartner

Frau Senatorin Bettina Jarasch
Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Minister Guido Beermann
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

Herrn Alexander Kaczmarek
Konzernbevollmächtigter der Deutschen Bahn

Herrn Martin Fuchs
Geschäftsführer des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg

Vorsorge für den Wannsee-Ast der Potsdamer Stammbahn

Sehr geehrte Frau Senatorin Jarasch, sehr geehrter Herr Minister Beermann, sehr geehrte Herren Kaczmarek und Fuchs,

in den ursprünglichen Unterlagen zum Projekt i2030 waren für die Potsdamer Stammbahn zwischen Berlin-Zehlendorf und Griebnitzsee beide Streckenäste enthalten: über Kleinmachnow und über Wannsee. Unter Abschätzung der Realisierungszeiträume entwickelte das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg das Dreistufenkonzept: 1. Vorlaufbetrieb auf dem vorhandenen Gleis Wannsee – Steglitz, 2. Zweigleisiger Wiederaufbau (Potsdamer Platz –) Abzw Landwehrkanal – Zehlendorf, Elektrifizierung (Potsdamer Platz –) Abzw Landwehrkanal – Wannsee, Ausbau Wannsee – Griebnitzsee, und 3. Zweigleisiger Wiederaufbau und Elektrifizierung Zehlendorf – Kleinmachnow – Griebnitzsee.

Die lange erwartete Systementscheidung der i2030-Projektpartner im Sommer 2022 enthält nun nur den Ast über Kleinmachnow und Verbindungskurven bei Kohlhasenbrück zur Anbindung an die Wetzlarer Bahn. Offenbar wurden aber beide Streckenäste nur in einer Entweder-oder-Betrachtung verglichen und die von uns angestrebte Sowohl-als-auch-Variante nicht untersucht. Damit kann die Potsdamer Stammbahn ihre sich aufdrängenden Verkehrsaufgaben nur teilweise erfüllen, weil der Verkehrsknoten Wannsee von einem geringeren Teil der Züge und der künftige Umsteigepunkt Mexikoplatz (zur verlängerten U 3) gar nicht bedient wird. Langfristig halten wir beides aber weiterhin für erforderlich und sehen hier auch erhebliches Fahrgastpotenzial als Alternative zum MIV.

Wir haben Verständnis für das Bemühen um ein gutes Nutzen-Kosten-Verhältnis, indem auch der Verkehrsstrom von der Wetzlarer Bahn über Kleinmachnow gezogen und Kosten für den zweiten Streckenast gespart werden sollen. Allerdings wird auch die Kostenseite mit den aufwändigen zusätzlichen Verbindungskurven und Überführungsbauwerken am Kreuz Kohlhasenbrück stark belastet.

Wir begrüßen sehr, dass die nächsten Planungsphasen jetzt eingeleitet und vorangetrieben werden. Dabei halten wir es für unbedingt erforderlich, die Streckenverzweigungen in Zehlendorf und Kohlhasenbrück von vornherein so auszugestalten, dass der Streckenast Zehlendorf – Wannsee – Medienstadt Babelsberg/Griebnitzsee in einer späteren Baustufe ohne weiteren Umbau mit ausreichender Streckenkapazität nachgerüstet werden und dann zusätzliche Züge aufnehmen kann.

Außerdem bitten wir, dafür Sorge zu tragen, dass die Einbeziehung des südöstlichen Innenrings in das Teilprojekt nicht zur Verzögerung von Planung und Bau der Potsdamer Stammbahn führt. Wir regen an, zu gegebener Zeit Teilbetriebnahmen vorzubereiten.

Mit freundlichen Grüßen

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg
(Koordinierungsteam)