

BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN

Sprecher: Dr. Jens Klocksinn, An der Schneise 7, 14532 Kleinmachnow, Tel. 033203 / 71778 AB

BIS – Rundschreiben III / 1999

29. Dezember 1999

**An die Mitglieder der Bürgerinitiative Stammbahn
sowie alle interessierten Bürgerinnen und Bürger**

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde,

mit dem letzten Rundschreiben in diesem Jahr wollen wir wieder über den aktuellen Stand der Dinge informieren:

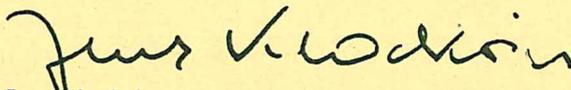
1. **Pressearbeit:** Nach **Berliner Zeitung**, **Märkische Allgemeine Zeitung** und **TELTOWKANAL** hat jetzt auch die **Kleinmachnower Zeitung** (Dezember-Ausgabe) berichtet; die **Morgenpost** (Abo-Ausgabe Potsdam/Zehlendorf) will in diesen Tagen folgen. Es lohnt, die nicht nur freundlichen Leserbriefe (s. Anlage) zu verfolgen – und auch mit eigenen Briefen zu kommentieren!
2. **Öffentlichkeitsarbeit:** Wir wollen ein **Faltblatt** erarbeiten, mit dem wir uns vorstellen und über das Projekt informieren können. Ideen und Vorschläge zur praktischen Umsetzung sind erwünscht. (Wie dringend Aufklärung Not tut, dokumentiert der traurige Baum-Anschlag aus der Straße An der Stammbahn! – s. Anlage)
3. **Bitte vormerken: Termin Info-Veranstaltung:** Die öffentliche Veranstaltung mit den Konzernbeauftragten der **Deutschen Bahn AG** für Berlin und Brandenburg, Debuschewitz und Leister, wird am **Dienstag den 8. Februar 2000** um 19.30 Uhr im Kulturhaus in der Karl-Marx-Straße stattfinden. Näheres dazu beim STAMMbahnTISCH bzw. im nächsten BIS-Rundschreiben.

STAMMbahnTISCH: Das nächste Treffen findet am Dienstag, den **4. Januar 2000 um 19:30 Uhr** im Restaurant Cassandra, Hohe Kiefer 39 in Kleinmachnow, statt.

Bis dahin wünschen wir einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Mit freundlichen Grüßen

Für die BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN



Jens Klocksinn

Jens Klocksinn

BÜRGERINITIATIVE

STAMMBAHN

Die Berlin - Potsdamer Stammbahn

Das Ziel: Die Bahnstrecke von Berlin-Mitte über Kleinmachnow nach Potsdam soll ab 2001 in zwei Bauabschnitten wieder in Betrieb genommen werden. Mit dieser qualifizierten Verkehrsanbindung nach Berlin und Potsdam werden Kleinmachnow und Zehlendorf-Düppel in das schienengebundene Nahverkehrssystem integriert.

Die Planung: Ein von der Deutschen Bahn AG, der Europarc GmbH und der Planungs- und Entwicklungsgesellschaft Kleinmachnow in Auftrag gegebenes Gutachten empfiehlt den von der DB geplanten Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahnstrecke. Im 1. Bauabschnitt soll bis 2001 die Strecke Zehlendorf – Griebnitzsee mit den Haltepunkten Düppel / Kleinmachnow und Dreilinden (Europarc) eingleisig und nicht elektrifiziert wiederaufgebaut werden. Vorgesehen ist Personenverkehr mit Dieseltriebwagen im 30-Min-Takt und einer Reisezeit von 11 Minuten. Im 2. Bauabschnitt soll bis 2006 ein zweigleisiger elektrifizierter Betrieb realisiert werden, der von Zehlendorf auf der bestehenden eigenen Trasse parallel zur Wannseebahn über den Halt Schöneberg direkt nach Berlin-Mitte führt.

Die Strecke: 1838 entstand die Verbindung als erste preußische Eisenbahn, die damit den Stamm des entstehenden Bahnnetzes bildete. Die Strecke führte von Berlin-Mitte über Zehlendorf, Zehlendorf-Süd, Düppel / Kleinmachnow und Griebnitzsee nach Potsdam. Mit der Sprengung der Eisenbahnbrücke über den Teltowkanal im April 1945 war die Verbindung nach Potsdam unterbrochen. Nach Wiederaufnahme des Betriebs zwischen Berlin-Zehlendorf und Düppel im Dezember 1945 fuhr die S-Bahn bis zur vorübergehenden Stilllegung im September 1980.

Der Verkehr: Die Stammbahn ist ein wesentlicher Baustein der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung für die Gemeinde Kleinmachnow. Die Haltestelle Düppel / Kleinmachnow stellt - bei entsprechender Vertaktung der Buslinie 629 - ein Angebot an die wachsende Wohnbevölkerung dar, anstelle des motorisierten Individualverkehrs den schnellen und umweltfreundlichen öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Die Haltestelle Dreilinden (Europarc) schafft einerseits einen verbesserten Zugang für die dort Beschäftigten und bietet sich gleichzeitig als Zustiegsmöglichkeit für die P&R-Nutzer an. Mit der Stammbahn würde der Südwesten von Berlin und das angrenzende Brandenburg unmittelbar mit der im Bau befindlichen Zentralstation Lehrter Bahnhof verbunden.

Die Arbeit: Die BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN wirbt sowohl in der Öffentlichkeit als auch bei den politischen und institutionellen Entscheidungsträgern für das Projekt.

Der Kontakt: Die BÜRGERINITIATIVE STAMMBAHN trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 19.30 Uhr zum STAMMbahnTISCH im Restaurant Cassandra, Hohe Kiefer 39 in Kleinmachnow. Gäste sind herzlich willkommen!

Wir wollen, dass die STAMMBAHN wieder fährt _____

Anschlag

in der Frage der Stammbahn,

10. Dezember 1999

Wiederaufbau der Stammbahn
Beginn 2001

Neue Initiative BIS fordert:

Unverzügliche Termineinhaltung zum Bau der DB

Die Interessen der Anlieger sollen gewahrt werden, dabei gibt es keine Möglichkeiten in der Natur spazieren zu gehen, sowie mit dem Fahrrad zu fahren.

Die wild gewachsenen Bäume werden abgerodet.

Dazu bekommen die Anlieger nun nach 10 Jahren wieder eine Mauer zwischen Zehlendorf und Kleinmachnow (Lärmschutz).

Fehlt am Düppelübergang an der Schranke nur wiedereinmal eine Passkontrollstelle.

Aber insgeheim reden ... sinnloses Geldverschwenden, Lärm, Mauer usw.

Am Schluß werden wir, die Anwohner, die Leidtragenden sein.

Natürlich außer die „vielen Eisenbahnfreunde“ von der Stammbahn.

Ha, ha, ha

Bleibt bloß alle bei der wenigen Natur.

Macht etwas mehr aus der Natur !

MAZ 21. 12. 99

Das Stammbahn-Projekt wird von der Bahn AG bagatellisiert

Offenbar sind die Befürworter der Stammbahn der Bagatellisierung des Vorhabens durch die Bahn AG aufgesessen. Es gibt in Wahrheit keinen einzigen guten Grund zum Neubau der Trasse. Mit Vorbedacht spricht die Bahn von „Wiederinbetriebnahme“ und verschweigt, dass Hunderte Anwohner in Kleinmachnow und Zehlendorf alle Folgen einer 13 Meter breiten, zweispurigen, elektrifizierten Trasse in Kauf nehmen sollen, auf der jegliche Art von Schienenverkehr einschließlich Güterverkehr mit bis zu 160 km/h betrieben werden soll. Ebenso suggeriert die DB eine Verkehrsanbindung Kleinmachnows an Berlin und Potsdam, und Herr Kloocksin folgt dem unreflektiert, als ob diese Gegend ein Verkehrsniemandesland wäre. Ein einfacher Blick auf die Karte beweist das Gegenteil – was nicht bedeutet, dass der Busverkehr nicht der Optimierung besonders in Abstimmung mit der BVG bedarf. Es bedeutet keinesfalls den Neubau der Stammbahn, zumal das gleiche Unternehmen

Bahn mit dem Ausbau der S1 ab Steglitz Richtung Wannsee für den Fünf-Minuten-Trakt sich auf nahezu paralleler Strecke selbst Konkurrenz machen würde. Die gleiche Oberflächlichkeit wird deutlich bei der Argumentation, die Stammbahn brächte einen nennenswerten Umstieg von Auto auf die Schiene mit sich. Im Gegenteil. Die zwei extrem randständigen Haltepunkte Europarc/Düppel belasten durch Parkraumsuchverkehr und Staus sowie durch den Bahnübergang alle Verkehrsteilnehmer und Anwohner zusätzlich, abgesehen von den Kosten für die Gemeinden. Beim Stichwort Kosten verweigert sich die Bahn nun schon jahrelang. Aus gutem Grund, wie man annehmen muss, denn eine einfache Kosten-Nutzen-Rechnung (die Fahrgastzahlen einschließen müsste) gibt es nicht. Die Bahn räumt aber schon lange ein, dass gerade der Regionalteil des Vorhabens, den die Befürworter so eingengt im Blick haben, sich keinesfalls lohnen wird und auch nicht

das eigentliche Ziel der Unternehmung darstellt. Über diese Aspekte hinaus wird ein Punkt völlig vernachlässigt, der jedoch ein Denken über den Sachverhalt, wie er reiche ich meinen Schreib-tisch am schnellsten“ hinaus verlangt. Vielleicht sollte sich Herr Kloocksin einmal zu Fuß seinen Wohnort besser ergründen. Dann würde er merken, dass ein Erholungsgebiet entlang und rund um den ehemaligen Grenzstreifen entstanden ist, das von Hunderten Naturfreunden, Radfahrern, Hund-

und Pferdeliebhabern intensiv genutzt wird – ein wahres Symbol für das oft zitierte Zusammenwachsen. Und genau das darf nicht wieder geopfert werden zugunsten überzogenen Anspruchsdenkens und dem Bequemlichkeitsgehabe Einzelner. Übrigens befinden sich unter den fast 2000 schriftlich bekundeten Einwendungen gegen dieses sinnlose Millionengrab „Stammbahn“ auch 15 bis 20 Anlieger, die genau wussten, dass der Stadtrand nicht die Stadtmitte ist.

Dr. W. Schwanke, Düppel