

StammBahnPost

Rundschreiben der Bürgerinitiative StammBahn (BIS)
www.stammbahn.de

Nr. 119

November 2016

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freundinnen und Freunde,

wir laden ein zum nächsten **StammBahnTisch** am

**Mittwoch, den 30. November 2016 von 18:30 bis 20.30 Uhr
in Kleinmachnow, Uhlenhorst 2 Ecke Karl-Marx-Straße**

EisCafé Kleinmachow, Tel. 033203.22344

<http://www.eiscafe-kleinmachnow.de/>

Bus 622 Haltestelle KIm-Uhlenhorst (nähe Kammerspiele)

Der/die Bürgermeister/in in Kleinmachnow wird am 27.11.2016 gewählt. Wir haben die beiden Kandidaten, den Amtsinhaber Michael Grubert (SPD) und die von CDU und FDP getragene Herausforderin Uda Bastians-Osthaus gebeten, ihre Position zur Stammbahn darzulegen. Hier die Stellungnahmen:

Michael Grubert „Nur mit einer attraktiven Schienenanbindung nach Berlin und Potsdam wird es gelingen, die Pkw-Pendlerströme zu verringern (...). Die Bahn, ganz gleich ob S- oder Regionalbahn, ist ein entscheidender Beitrag zum Klimaschutz. (...) Als Bürgermeister der Gemeinde Kleinmachnow werde ich darauf bestehen, dass in der planerischen Vorbereitung für die Stammbahn und im erforderlichen Planfeststellungsverfahren die Untersuchungen zum Lärmschutz ein besonderer Schwerpunkt sind. Die Rechte der Anwohner sind umfassend und nachdrücklich zu berücksichtigen. Eine Nutzung der Stammbahn für den Güterverkehr gilt es mit allen planerischen Mitteln zu verhindern. (...) Nachdem die Gemeindevertretung sich in einem Beschluss für die Wiederinbetriebnahme der Stammbahn ausgesprochen hat, habe ich gegenüber der Landesregierung und insbesondere gegenüber der zuständigen Ministerin, Frau Schneider, nochmals die besondere Bedeutung der Stammbahn für die Gemeinde Kleinmachnow, den Europarc und die Region TKS insgesamt nachdrücklich hervorgehoben. (...) Die Stammbahn ist als wichtiges Schienenprojekt im Berliner Umland bis zur Stadt Brandenburg von großer Bedeutung. Gemeinsam mit den Bürgermeistern der Städte Potsdam, Brandenburg und Werder erarbeite ich zurzeit einen offenen Brief an den Bundesverkehrsminister Dobrindt und alle Beteiligten, um die Wiederinbetriebnahme zu fordern. Wir brauchen den ernsthaften Willen, mehr Verkehr auf die umweltverträgliche Schiene zu verlagern. Das kommt auch dem Europarc mit 4.000 Arbeitnehmern und damit auch unserem Ort zugute.“

Uda Bastians-Osthaus „Ich halte die Stammbahn für einen wesentlichen Bestandteil eines zukunftsfähigen Nahverkehrskonzepts für Kleinmachnow. (...) Gleichzeitig ist der Wiederaufbau der Stammbahn aber auch eine nicht einfach realisierbare Lösung, weil nach 70 Jahre Stillstand ein Wiederaufbau in erheblichem Maße in gewachsene Strukturen und damit in Belange vieler Menschen eingreifen wird. (...) Wir müssen Lösungen finden, die die Nachbarn der Strecke vor unmäßigen Lärmbelastungen schützen, die den sonstigen Verkehrsfluss per Auto, Rad und zu Fuß zwischen Kleinmachnow und Zehlendorf nicht beschränken und die auch das von allen geschätzten grüne Ortsbild Kleinmachnows nicht gefährden. Eine mögliche, bislang nach meinem Anschein nur unzureichend geprüfte Lösung scheint mir die

Bürgerinitiative StammBahn seit 1999 in Berlin Kleinmachnow Potsdam

Hubertus Böskes (Sprecher), Kleinmachnow
Oswald Richter, Berlin-Steglitz; Simon Heller, Berlin-Schöneberg
Dr. Jens Klocksinn, Kleinmachnow; Mathias Schmitt-Gallasch, Potsdam

Kontakt

info@stammbahn.de
www.stammbahn.de

(teilweise) Verlegung der Stammbahn in einer Troglage zu sein. (...) Besonders wirkungsvoll könnte diese Lösung bei einem Wiederaufbau der Stammbahnstrecke als S-Bahn, da hier zum einen größere Steigungsraten möglich sein dürften als auch mangels Oberleitung eine geringere Höhe für eine Überbrückung notwendig wäre. Auch sonst dürfte der Wiederaufbau als S-Bahn wegen des geringeren Fahrzeuggewichts weniger Lärmbelastungen, insbesondere zu Nachtzeiten, mit sich bringen. Nicht zuletzt erscheint es beim Wiederaufbau als S-Bahn wahrscheinlicher, dass tatsächlich zwei Haltepunkte auf Kleinmachnower Gebiet sowohl am Adam-Kuckhoff-Platz (alter Bahnhof Düppel) als auch am Europarc Dreilinden realisiert werden kann. Bei einem Wiederaufbau als Regionalbahn ist diese Gestaltung schwieriger zu realisieren, da nur etwa 3000 Metern zwischen den beiden Haltepunkten liegen. Daneben hat die jüngste Auskunft des Eisenbahnbundesamtes zunächst besagt, dass eine für den allgemeine Zugverkehr ausgerüstete Strecke nicht bereits planungsrechtlich allein auf Personenverkehr beschränkt werden könnte, so dass eine spätere Nutzung auch für Güterverkehr nicht ausgeschlossen werden könnte. Dies würde die Belastung der Anrainer merklich erhöhen. Hier scheint mir dringend eine Überprüfung der planungsrechtlichen Möglichkeiten notwendig, um entscheiden zu können, ob ein Wiederaufbau als Regionalbahn tatsächlich die beste Variante für den Wiederaufbau ist. Natürlich bietet sie den Vorteil einer sehr viel schnelleren Anbindung an Berlin und auch nach Potsdam (wobei hier der Unterschied nicht so groß wäre) sowie auch in das weitere Brandenburger Umland. Gleichzeitig ist sie nicht nur mit höheren Belastungen der Anrainer, sondern auch mit deutlich höheren Kosten verbunden, da sie den kompletten zweigleisigen Aufbau der Strecke auch zwischen Zehlendorf und Gleisdreieck einschließlich zahlreicher Brückenbauten erfordert und dadurch auch die von vielen erwünschte Nutzung dieser Trasse für einen Fahrrad-Schnellweg verhindert. (...) Die Region TKS gehört zu den am stärksten wachsenden Gebieten Brandenburgs (...). Als Bürgermeisterin werde ich mich daher mit Nachdruck auch gegenüber der Landesregierung für die Interessen Kleinmachnows an verbesserten Schienenanbindungen und deren Aufnahme in den Nahverkehrsplan einsetzen.“

Überraschend hat sich der **S-Bahn-Geschäftsführer Peter Buchner** zur Stammbahn geäußert: Auch er ist jetzt dafür, allerdings als S-Bahn von Zehlendorf über Kleinmachnow und Dreilinden nach Potsdam-Griebnitzsee: <http://www.pnn.de/pm/1130759/> So begrüßenswert die Initiative auch sein mag, übersieht sie doch ein wenig die seit einem guten Jahr wieder verstärkt laufende Diskussion um die Stammbahn als Regionalbahn.

Die Koalitionsverhandlungen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und Partei Die Linke in Berlin sind abgeschlossen, die Zustimmung der Parteigremien steht noch aus. Im Entwurf des **Koalitionsvertrags** ist die Stammbahn mittelbar und konkret erwähnt: „Die ursprünglich abgestimmte Eisenbahnkonzeption Berlin (»Pilzkonzept«) ist auch künftig Grundlage. (...) **Mit der Wiederinbetriebnahme** der Stammstrecke der Heidekrautbahn einschließlich der Weiterführung bis Gesundbrunnen, der Kremmener Bahn (Prignitz-Express) und **der Stammbahn soll die Anbindung des Umlandes an den ÖPNV verbessert werden.**“

Das unterstützen wir gerne. Freundliche Grüße
Hubertus Böskén