

STAMM BAHN POST

Rundschreiben der Bürgerinitiative Stammbahn (BIS)

www.stammbahn.de

Nr. 157

Mai 2020

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Freundinnen und Freunde,

es sind ernüchternde Zeiten für Ehrenamtliche und andere Engagierte: Das zentrale Medium der direkten Kommunikation steht nicht zur Verfügung, und ist auch nicht ersetzbar. Mit Blick auf die allgemeine gesundheitliche Gefährdungslage sagen wir die für den kommenden Sonnabend angekündigte **Radtour entlang der Stammbahn-Trasse** und den monatlichen **StammBahnTisch** ab. Wir werden uns weiter gedulden müssen, und hoffen auf den StammBahnTisch am 10. Juni in Griebnitzsee!

Derzeit wird im **Bündnis Schiene Berlin Brandenburg** (BSBB) der Stammbahn-Korridor diskutiert. Dabei halten einige wenige die Stammbahn für grundsätzlich nicht erforderlich, erkennen auch keinen Kapazitätsengpass auf der Stadtbahn und wollen das Industriegleis entlang der Wannseebahn zwischen S-Bf Wannsee und S-Bf. Zehlendorf in Betrieb nehmen. Wir kommentieren die Kernaussagen des BSBB-Papiers (fett markiert)

1. **"verbesserte Anbindung aller Stationen an der Wetzlarer Bahn und Magdeburger Bahn sowie des Raums Beelitz bis Golm"**. Kommentar: Unser Fokus lag und liegt auf Potsdam / Golm, Werder (Havel), Brandenburg a.d.H., weil da der stärkste Zuwachs herkommt; lt. VBB und i2030 mit doppelt so großer Nachfragesteigerung wie über die Wetzlarer Bahn.
2. **Die Ziele sind die „verbesserte Anbindung des Gebiets Kleinmachnow / Stahnsdorf (einschl. Europarc Dreilinden)“ und „15-min-Takt von Golm/Potsdam nach Berlin"**. Kommentar: Hier wird das falsche Ziel noch verengt: die Stammbahn als Berlin-Golm-Shuttle über Kleinmachnow, keine Erschließung von Werder (Havel) und Brandenburg a.d.H.
3. **Es gehe nicht um die "Entlastung der Stadtbahn durch anderen Laufweg [...] denn die Stadtbahn ist nicht überlastet [...]"**. Kommentar: Diese Behauptung widerspricht der Überlastungserklärung der DB Netz AG aus 2014 für den Streckenabschnitt zwischen Charlottenburg und Ostkreuz und schafft die Grundlage für die (falsche) Behauptung, die Stammbahn brauche es nicht zur Aufnahme der Mehrverkehre aus Westbrandenburg. Umgekehrt: Die Stammbahn schafft erst die erforderliche zusätzliche Kapazität, um von Brandenburg a.d.H. und Potsdam (über Kleinmachnow) nach Mitte zu kommen. Und nicht eine eingleisige Industriebahn.
4. **„Verworfen wird die Überlegung, die Regionalbahn-Linie [auf dem Industriegleis über Mexikoplatz] bis Steglitz fahren zu lassen und dafür in Steglitz einen Bahnsteig zu errichten"**. Kommentar: Ein Endpunkt Bf. Zehlendorf, an dem man nicht einmal in eine U-Bahn umsteigen kann, sondern dazu erst mit der S-Bahn weiterfahren muss, hat keine Verteilerfunktion und macht daher wenig Sinn. Auch das bezirkliche Interesse in Steglitz-Zehlendorf dürfte ein anderes sein.
5. **Eine Regio-S-Bahn „mit neuen Halten in Zehlendorf Süd"**. Kommentar: Der Bedarf für einen Haltepunkt Zehlendorf-Süd ist nicht wirklich erkennbar, entspräche - zwischen den Haltepunkten Düppel/Kleinmachnow und Zehlendorf – auch eher einer Erschließung durch eine klassische S-Bahn, nicht durch den Regionalverkehr.
6. **"Der Lärm- und Erschütterungsschutz vor den recht leisen und schwingungsarmen elektrischen Regionalzügen ist [...] durch abschnittsweise Troglage des Bahnkörpers oder mit niedrigen Schutzeinrichtungen zu gewährleisten."** Kommentar: Diese Formulierung nährt die Illusion, dass baulicher Lärmschutz nicht erforderlich und sichtbar sei. Leise Wagen werden nicht reichen, wenn die Bahn auf der 4-m-Dammlage durch Nikolassee/Schlachtensee/Mexikoplatz fährt. Anderes zu behaupten, wäre irreführend!

Wir werden über den Fortschritt berichten!

Freundliche Grüße
Hubertus Böskén

Bürgerinitiative Stammbahn

Hubertus Böskén, Kleinmachnow (Sprecher) * Simon Heller, Berlin-Schöneberg * Oswald Richter, Berlin-Steglitz
* Rudolf Petrasch, Berlin-Zehlendorf * Dr. Jens Klocksin, Kleinmachnow * Hans Marx, Potsdam-Babelsberg *
Elrita Hobohm, Potsdam-Golm

Kontakt: Mobil 0171.5362571 * info@stammbahn.de

www.stammbahn.de