

**Am 27. November
Bürgermeisterin wählen!**

An die Bürgerinitiative Stammbahn
z.Hd. Herrn Hubertus Böskén
Am Bannwald 4a
14532 Kleinmachnow

Kleinmachnow, den 8. November 2016

Ihre Anfrage zum Wiederaufbau der Stammbahn

Sehr geehrter Herr Böskén,
sehr geehrte Mitglieder der Bürgerinitiative Stammbahn,

sehr gerne nutze ich die Gelegenheit, zu Ihren Fragen zu einem Wiederaufbau der Stammbahn Stellung zu nehmen. Ich halte die Stammbahn für einen wesentlichen Bestandteil eines zukunftsfähigen Nahverkehrskonzepts für Kleinmachnow. Gleichzeitig ist der Wiederaufbau nicht ohne Herausforderungen und trifft infolgedessen auch mancherorts auf erheblichen Widerstand. Die vielfältigen, teils kontroversen Interessen in einer guten Lösung auszugleichen, wird nur in einem breit angelegten Dialog gelingen. Genau diese Beteiligung aller interessierten Bürgerinnen und Bürger ist mein wichtigstes Anliegen, und meine Antworten sollen hierfür ein erster Auftakt sein, können entsprechend aber noch keine abschließenden Ergebnisse liefern. Umso wichtiger ist, dass dieser Dialog gestartet und dann offen und konstruktiv fortgeführt wird. Dafür danke ich Ihnen und hoffe, dass Sie in diesem Sinne auch in Zukunft mitwirken werden.

- 1. Mit dem Mauerbau 1961 wurde Kleinmachnow auch vom Schienennetz abgeschnitten. Seit der Wende wird für den Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn geworben, für viele alteingesessene Kleinmachnower ist das auch ein Stück Wiederherstellung der deutschen Einheit. Befürworten Sie den Wiederaufbau der Stammbahn?*

Kleinmachnow braucht eine bessere ÖPNV-Anbindung an Berlin und Potsdam. Langfristig gehört für mich dazu eine leistungsfähige Schienenanbindung. Zunächst braucht es aber schnell Verbesserungen, etwa durch direktere Streckenführungen der Buslinien, insbesondere zum Bahnhof Wannsee, eine höhere Taktfrequenz in den Hauptverkehrszeiten und zumindest die Prüfung eines Rufbus-Systems für die Abend- und Nachtstunden.

Auf Dauer ist aber eine Schienenanbindung für Kleinmachnow dringend wünschenswert. Der Wiederaufbau der Stammbahn ist dafür der zentrale Lösungsansatz, da es das einzige Modell ist, das tatsächlich Kleinmachnow direkt anschließt, sogar mit potentiell zwei Haltepunkten.

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. Deshalb sind kluge Lösungen notwendig, die die verschiedenen im Konflikt stehenden Interessen zu einem bestmöglichen Ausgleich bringt. 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 (teilweise) Verlegung der Stammbahn in einer Troglage zu sein. Schon eine teilweise Versenkung würde die optische und akustische Belastung deutlich mindern und es vor allem auch erleichtern, im Bereich Adam-Kuckhoff-Platz und ggf. auch an der Clauertstraße kreuzungsfreie Übergänge zu schaffen, ohne dass Unterführungen notwendig werden, die zumindest für Radfahrer und Fußgänger wenig attraktiv sind.

Die Realisierbarkeit einer (teilweise) versenkten Führung der Stammbahn sollte auf finanzielle und technische Realisierbarkeit geprüft werden. Angesichts von ca. 1.300 Metern Strecke zwischen dem Abzweig Zehlendorf und der Clauertstraße sowie fast 2.000 Metern zwischen Adam-Kuckhoff-Platz und der A115 wäre auch mit den üblichen Steigungsraten eine deutliche Absenkung erreichbar.

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.

Ich maße mir in dieser Frage noch keine abschließende Meinungsbildung an, sondern halte es für richtig, alle Optionen ergebnisoffen mit allen Vor- und Nachteilen und unter Einbeziehung aller interessierten Kreise zu prüfen, um am Ende die beste Lösung mit dem optimalen Verhältnis aus erzieltm Nutzen und damit verbundenen Beeinträchtigungen zu wählen. Genau diesen Dialog und die für eine Klärung notwendigen Untersuchungen möchte ich mit Nachdruck vorantreiben.

2. *Ein weiteres, wenn auch lokales Schienenprojekt ist der Ausbau der S-Bahn nach Stahnsdorf und ggf. darüber hinaus. Sehen Sie die Stammbahn in Konkurrenz zur Verlängerung der S-Bahn von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf?*

Ich sehe die beiden Vorhaben nicht in Konkurrenz, vielmehr ergänzen sie sich. Es werden ganz überwiegend andere Regionen erschlossen. Letztlich sind beide Vorhaben unterstützenswert. Auch die Verlängerung der S-Bahn von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf würde Kleinmachnow nützen. Gerade für die südlicheren Gemeindeteile würde sich auch so eine attraktive zusätzliche Anbindung an Berlin (nicht allerdings an Potsdam) eröffnen, die aufgrund der kürzeren Distanz auch leichter mit dem Rad erreicht werden könnte als die bisherigen S-Bahnhalte in der Umgebung. Vor allem würde die südliche Variante aber auch Durchgangsverkehr aus Kleinmachnow heraushalten, der heute zu den nördlich gelegenen U- und S-Bahnverbindungen und auch zur A115 durch den Ort fließt. Wegen dieses Durchgangsverkehrs halte ich die Verlängerung der südlichen S-Bahn (oder sogar den kompletten Ringschluss) gerade auch dann für besonders erstrebenswert, wenn es zum Wiederaufbau der Stammbahn kommt. Denn sonst könnten wir uns in der unangenehmen Lage wiederfinden, dass wir aus den südlich gelegenen Gemeinden einen starken Individualverkehrsfluss zu den Stammbahn-Haltestellen in Düppel und Dreilinden hätten mit entsprechender Belastung nicht zuletzt durch Parksuchverkehr im Umfeld der Bahnhöfe.

Deshalb möchte ich mich für die Realisierung beider Varianten einsetzen, die auch beide voneinander unabhängig ihre wirtschaftliche Berechtigung haben, da beide Linien sowohl große Wohnsiedlungen in Kleinmachnow/Zehlendorf bzw. Stahnsdorf als auch jeweils große Gewerbesiedlungen (Europarc Dreilinden bzw. Techno-Park Stahnsdorf) erschließen würden.

3. *Der Wiederaufbau der Stammbahn als Regionalbahn soll die Lebenssituation der Anlieger nicht verschlechtern. Was kann seitens der Gemeinde für den Lärmschutz getan werden?*

Wie zu 1. bereits dargelegt, halte ich es für unabdingbar, beim Wiederaufbau der Stammbahn für einen hinreichenden Lärmschutz für die Anwohner zu sorgen. Dieser hat für mich zwei Komponenten.

Die eine Aufgabe wird darin bestehen, die Nutzung der Trasse – jedenfalls ganz wesentlich – auf den Personenverkehr zu beschränken, der den Anliegern der Strecke auch Nutzen bringt. Sofern zu befürchten ist, dass es in erheblichem Umfang zu einer Nutzung für Güterverkehr käme, bedeutet dies angesichts der Trassenführung entlang von Wohngebieten in Kleinmachnow und Zehlendorf, eine erhebliche Beeinträchtigung. Die Frage, inwieweit bei Aufbau als Regionalbahn planungsrechtlich eine – weitgehende – Beschränkung auf Personenverkehr möglich ist, wird aktuell intensiv diskutiert. Hier scheint das letzte Wort noch nicht gesprochen, und es sollten alle Möglichkeiten ausgelotet werden, wie hier eine Beschränkung erreicht werden kann. Beschränkt man sich auf den Wiederaufbau als S-Bahn (mit den eingangs schon dargelegten Vor- und Nachteilen), stellt sich die Lärmfrage sehr viel weniger drängend, da die Züge leiser und die Nutzung der Strecke – gerade nachts – deutlich weniger intensiv wäre.

Der zweite Aspekt liegt in passiven Lärmschutzmaßnahmen, die die Schallausbreitung mindern. Wie auch schon dargelegt, erschiene mir eine möglichst weitgehende Verlegung der Strecke in Troglage nützlich, auch um die Probleme mit kreuzenden Verkehren zu mindern. Die Realisierbarkeit, auch finanziell, dieser Variante würde ich prüfen lassen. Alternativ müsste man verstärkt auf Lärmschutzwände als Mindestschutz zurückgreifen, die aber optisch natürlich deutlich stärker ins Landschaftsbild eingreifen.

Am Ende wird man hier keine Lösung ohne die Bereitschaft zu Kompromissen unter bestmöglicher Beachtung der widerstreitenden Interessen finden können.

4. *Die Landesregierung Brandenburg arbeitet derzeit an einer Mobilitätsstrategie als Grundlage für den nächsten Landesnahverkehrsplan. Was beabsichtigen Sie zu tun, damit die Landesregierung die Stammbahn als Handlungsziel aufnimmt?*

Die Region TKS gehört zu den am stärksten wachsenden Gebieten Brandenburgs, sowohl bei der Einwohnerzahl als auch bei der Wirtschaftskraft. Beides erfordert eine angemessene Verkehrsinfrastruktur; dazu gehört auch eine Schienenanbindung. Die Nähe zu Berlin darf nicht Grund für wenig Engagement sein, sondern sollte hingegen Anlass für besonderes Augenmerk sein, weil sich hier auch zeigt, dass Berlin und Brandenburg natürlich eine verknüpfte Wirtschafts- und Lebensregion sind, die auch verkehrlich entsprechend eng verknüpft sein müssen, um ihre Stärken gemeinsam

ausspielen zu können. 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.

5. *Die beabsichtigten Haltepunkte Düppel / Kleinmachnow und Dreilinden würden sowohl der Gemeinde Kleinmachnow und dem Bezirk Steglitz-Zehlendorf sowie dem Gewerbegebiet europarc Dreilinden nützen. Was beabsichtigen Sie zu tun, um die gemeinsamen Interessen gegenüber der Deutschen Bahn AG, dem Land Berlin und dem Bund zu adressieren?*

Da es für die Realisierung des Wiederaufbaus der Stammbahn das Zusammenwirken der beiden Länder Berlin und Brandenburg braucht, ist es unerlässlich, dass sich die konkret besonders betroffenen Gemeinden bzw. Bezirke eng abstimmen, um jeweils gegenüber der Landesregierung bzw. dem Senat auf Unterstützung des Vorhabens zu drängen. Natürlich spielt dabei auch der Europarc als endlich zunehmend erfolgreicher Wirtschaftsstandort eine entscheidende Rolle. Die Anbindung per Schiene an Berlin und Potsdam würde hier noch einmal einen nachhaltigen Schub für diesen berlinnahen, aber eben doch Brandenburger Standort bringen und die Chancen für die Ansiedlung weiterer hochwertiger Unternehmen fördern. Gleichzeitig entlastet eine Schienenanbindung die Straßen von Individualverkehr und damit die Umwelt. Dies alles sollte Grund genug auch für die Landesregierungen sein, dieses Vorhaben zu unterstützen und dies mit Nachdruck auch gegenüber der Bahn und dem Bund als Eigentümer durchzusetzen. Am Ende müssen dort aber natürlich schlicht die Verkehrsprognosen einen wirtschaftlich tragbaren Betrieb erwarten lassen; genau darauf deuten die jüngsten Machbarkeitsanalysen – nicht zuletzt dank wachsender Einwohnerzahlen in Kleinmachnow und steigender Gewerbeansiedlungen im Europarc ja hin.

Ich danke Ihnen noch einmal für die Gelegenheit zur Stellungnahme, stehe für Rückfragen und eine Diskussion der angesprochenen Punkte jederzeit zur Verfügung und freue mich auf den weiteren Austausch zu diesem wichtigen Thema.

Mit besten Grüßen

Ihre Uela Baszics