

Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen – Natur schützen“

Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen – Natur schützen“

Positionspapier zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Region

Zum Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen – Natur schützen“ haben sich im November 2019 engagierte Bürger/Innen unserer Region und deren Institutionen zusammengeschlossen, um sich für eine sinnvolle Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in unserer Region einzusetzen. Dabei befürworten sie ausdrücklich Bahn und S-Bahn als ökologische Verkehrsmittel!

Hintergrund der Bildung des Bündnisses sind die voranschreitenden Planungen für eine Reaktivierung der Stammbahn zwischen Potsdam und Berlin. Der Neubau einer modernen Bahnverbindung zwischen Potsdam und Zehlendorf hätte gravierende Auswirkungen auf Mensch und Natur. Es entstünde ein massives, meterhohes Bauwerk, das quer durch die Landschaftsschutzgebiete Parforceheide und Düppeler Forst führt. Es würde den Wald und die anliegenden Orte zerschneiden, verbunden mit immensen Kosten, später hohen Lärmbelastungen und einer sehr langen Planungs- und Bauzeit. Über viele Straßen, den Teltowkanal, andere Bahnstrecken und die Autobahn müssten auf knapp 9 km Strecke mindestens zwölf Brücken gebaut werden. Für den Bau der Trasse durch den Wald würde schätzungsweise eine Fläche von weitaus mehr als 50 Fußballfeldern wertvoller Laubmischwald vernichtet. – **Wir sind der Meinung, dass sich das akute Verkehrsproblem in Zeiten des Klimawandels so nicht sinnvoll lösen lässt!**

Es ginge viel schneller und einfacher - ohne Schäden für Mensch und Natur! Ein derzeit ungenutztes Gleis neben der S1 könnte schon jetzt für den öffentlichen Nahverkehr zwischen Wannsee und Zehlendorf ertüchtigt werden (Teil der alten Wannseebahn). Mit einem kurzen Trassenstück wäre auch der Europarc in Dreilinden leicht anzuschließen (ca. 1,3 km Trasse der Friedhofsbahn von Bahnhof Wannsee). Zusätzlich sollten die Busverbindungen zu den S-Bahnhöfen unserer Region verbessert werden (kürzere Takte in den Stoßzeiten). **So könnte der Verkehrsbedarf unserer Region schnell gedeckt, der Wald erhalten und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.**

Nachteile des Neubaus der Riesentrasse zwischen Potsdam-Griebnitzsee und Zehlendorf	Vorteile der Nutzung der Wannseebahn von Wannsee bis Zehlendorf
<ul style="list-style-type: none">Keine Anbindung an den Umsteigebahnhof Wannsee,	<ul style="list-style-type: none">Anschluss an den Bahnhof Wannsee,Anschluss Europarc Dreilinden leicht realisierbar
<ul style="list-style-type: none">Aufwendige Brückenbauwerke über andere Gleisstrecken, Straßen, Teltowkanal und Autobahn,	<ul style="list-style-type: none">Keine Kreuzungs- und Brückenbauten erforderlich
<ul style="list-style-type: none">Massives Bauwerk, mehrere Meter hohe Lärmschutzwand, evtl. auf einem Bahndamm,	<ul style="list-style-type: none">Gleis vorhanden und in Betrieb,
<ul style="list-style-type: none">Zerschnitt wertvoller Natur- und Naherholungsgebiete und unserer Orte,	<ul style="list-style-type: none">Kein weiterer Zerschnitt von Wald und Stadt,
<ul style="list-style-type: none">Klimaschädlich, Vernichtung großer Waldflächen	<ul style="list-style-type: none">Erhalt wertvoller Natur- und Naherholungsgebiete,
<ul style="list-style-type: none">Immense Kosten (mehrere hundert Millionen Euro)	<ul style="list-style-type: none">überschaubare Kosten der Ertüchtigung der Strecke ,
<ul style="list-style-type: none">Sehr lange Planungs- und Bauzeit (schätzungsweise mehr als 15 Jahre), Verkehrsproblem bleibt so lange ungelöst	<ul style="list-style-type: none">Schnelle, kostengünstige und klimaschonende Lösung des Verkehrsproblems.

Aktionsbündnis „Ressourcen nutzen – Natur schützen“

Die Nutzungsmöglichkeit des vorhandenen Gleises der Wannseebahn findet bislang kaum Gehör.

Das Aktionsbündnis Ressourcen nutzen – Natur schützen fordert deshalb:

- KEINE neue Bahntrasse durch die Landschaftsschutzgebiete Parforceheide und Düppeler Forst,
- Nutzung vorhandener Gleise und Verbesserungen der Busverbindungen
STATT Neubau einer Riesentrasse durch den Wald.

Konkret sehen wir **verschiedene Möglichkeiten zur Deckung des ÖPNV-Bedarfs** in der weiteren Region (Potsdam und Umland nach Berlin) und in der nahen Region (TKS, Zehlendorf, Steglitz), die klima- und ressourcenschonend, zeitsparend und kosteneffizient umgesetzt werden können:

- Nutzung des Gütergleises neben der S1 zur Ertüchtigung des Regionalverkehrs zwischen Potsdam und Berlin,
- Verlängerung der S-Bahn S1 von Wannsee bis zum Europarc Dreilinden und ggf. auch bis Stahnsdorf (Teilstück der Friedhofsbahn),
- Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 von Teltow nach Stahnsdorf,
- Verbesserung des Busnetzes bzw. der Bus-Taktungen von Kleinmachnow und Stahnsdorf zu den umliegenden S-Bahnhalten.

Wir können es uns nicht erlauben, weitere Jahrzehnte mit Diskussionen und Planungen zu verlieren.

Daher fordern wir die Landesregierungen auf, folgende Maßnahmen *jetzt* umsetzen:

- Kurzfristige Bestellung einer Verlängerung des RB33 von Wannsee nach Rathaus Steglitz,
- Errichtung des notwendigen Bahnsteigs Steglitz und Ertüchtigung des Bahnhofs Zehlendorf,
- Prüfung des Einsatzes von batteriegestützten Zügen (Talent 3) bei RB21/22 zur Durchbindung von Potsdam Hauptbahnhof nach Rathaus Steglitz,
- Erste Schritte zur Verdichtung der Bustaktungen in TKS insbesondere in den Hauptverkehrszeiten,
- Einleitung der Planungen zur Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf, sowie der S1 von Wannsee nach Dreilinden bzw. bis Stahnsdorf,
- Stopp der Planungen für den Bau Riesentrasse der Stammbahn quer durch den Dreilindener Forst und unsere Orte!

Die Initiatoren dieses Aktionsbündnisses:

BIK – Bürger für Lebensqualität in Kleinmachnow e. V.

Bürgerinitiative Zehlendorf

Bund für Umwelt und Naturschutz, Bezirksgruppe Berlin-Südwest

Förderverein Landschaftsschutzgebiet Buschgraben / Bäketal e. V.

Schutzgemeinschaft Stammbahn e. V.