

Herbert Weiß: Überlegungen zur Wiedererrichtung der S-Bahn-Strecke von Berlin-Wannsee nach Stahnsdorf, zur Verlängerung der bisher in Teltow endenden Bahn ins Stahnsdorfer Gewerbegebiet und zu einem möglichen Ringschluss zwischen beiden Strecken

Kommt die Bahn? - Die Bahn muss kommen!

Ursprünglich war das Auto von seinen Erfindern als Ergänzung zu den übrigen Verkehrsträgern gedacht. Es entwickelte sich jedoch immer weiter zum Synonym für Verkehr schlechthin. Viele Stadtväter und Verkehrsplaner haben offenbar die anderen Möglichkeiten der Fortbewegung vergessen - mit dem Bus oder dem Fahrrad zu fahren und auch einmal ein Stück zu Fuß zu gehen. Oder eben die Bahn zu benutzen. Selbst viele begeisterte Autofahrer ziehen für eine Fahrt in die Großstadt die öffentlichen Verkehrsmittel dem eigenen Fahrzeug vor, um sich den Stress im zähflüssigen Verkehr und eine mühsame Parkplatzsuche zu ersparen. Es gibt weitere Gründe, das Auto mal eben stehen zu lassen. Man denke z. B. nur an die kürzlich zu Ende gegangene "fünfte Jahreszeit". Oder eine zeitweilige oder dauernde gesundheitliche Beeinträchtigung. Irgendwann fordert schließlich das Alter seinen Tribut.

Manchmal treibt auch das eigene Gewissen dazu, etwas für die Gesundheit zu tun, für die Umwelt im Allgemeinen und das Klima im Besonderen. Und nicht zuletzt auch der Gedanke an die Endlichkeit der Erdölvorräte. Machen wir uns nichts vor! Der dramatische Anstieg des Ölpreises, dessen Folgen für die Europäer nur durch den schwindsüchtigen Dollar abgemildert wurden, war kein kleiner Betriebsunfall, sondern ein deutlicher Hinweis, dass die wirtschaftlich machbare Ölförderung sich ihrem Höhepunkt (Peak Oil) annähert oder diesen bereits erreicht hat. Ebenso wenig kann man den Preisverfall innerhalb der letzten Monate als Rückkehr zur Normalität betrachten. Vielmehr ist diese Entwicklung auf einen dramatischen Nachfrageeinbruch infolge der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise zurückzuführen, die eben auch die Autohersteller mit voller Härte trifft. Eine wirtschaftliche Belebung - mit der unserem frischgebackenen Bundeswirtschaftsminister zufolge bereits im kommenden Herbst zu rechnen sein könnte - dürfte auch den Kraftstoffpreisen erneut einen kräftigen Auftrieb geben.

Zwar ist auch bei dem für die Bahn bedeutenden Strompreis mit einer weiteren Erhöhung zu rechnen. Jedoch wird diese Teuerung weniger drastisch ausfallen. Ein erheblicher Teil der Energie lässt sich aus Wind und Sonne gewinnen. Hinzu kommen die Möglichkeiten anderer erneuerbarer Energiequellen. Für den Straßenverkehr bleiben langfristig nur Äthanol, Rapsdiesel und Biogas. Die Erzeugung dieser Energieträger geht allerdings - sofern sie nicht aus Abfallstoffen gewonnen werden - zu Lasten der Nahrungsmittelproduktion. Die Hauptlast des Personen- und Güterverkehrs sollte daher über die Schiene rollen und dem Bus - obwohl bei einem vergleichbaren Auslastungsgrad im Verbrauch deutlich günstiger als der Pkw - eine ergänzende Funktion zukommen.

Sollte nicht länger in Frieden ruhen: Die Friedhofsbahn

Die Bezeichnung "Friedhofsbahn" für die bis zum Mauerbau an die nordwestliche Peripherie Stahnsdorfs führende S-Bahn-Strecke war nicht ganz glücklich getroffen, als man sich nach der Wiedervereinigung Deutschlands um die Erneuerung dieses Bahnanschlusses bemühte, auch wenn dieser ursprünglich errichtet wurde, um den seit 1909 bestehenden Südwestkirchhof der Berliner Stadtsynode mit der deutschen Reichshauptstadt zu verbinden.

Die Bahn wurde damals für Stahnsdorf selbst zur wichtigsten Verkehrsverbindung und trug erheblich zum Wachstum des Ortes bei. Die Besiedlung erfolgte im Wesentlichen nach dem gleichen Schema: Zunächst wurde im hinteren Teil des Grundstückes ein kleines Sommerhäuschen als provisorischer Wohnsitz errichtet und von dort aus der eigentliche Hausbau bewältigt. Später nutzte man das Hüttchen als Geräteschuppen oder als Hühnerstall.

Die Sprengung der S-Bahnbrücke im April 1945 konnte den Untergang des Dritten Reiches nicht verhindern. Sie wurde drei Jahre nach Kriegsende wiederhergestellt. In der Nacht zum 13. August 1961 fuhr der letzte Zug. Die Strecke wurde demontiert und 1976 das Bahnhofsgebäude gesprengt, welches man bewusst dem Verfall preisgegeben hatte.

Da einige Jahre nach dem Mauerbau - der bekanntlich das SED-Regime nicht dauerhaft erhalten konnte - der Verlauf der Autobahn verändert wurde, müsste, um diese zu überqueren, bei einer Erneuerung dieser Strecke

auch die Brücke über den Teltowkanal erhöht werden. Zudem wäre am Bahnhof Berlin-Wannsee eine neue Brücke zur Überquerung von Wannseebahn und Wetzlarer Bahn erforderlich. Das ist nicht ganz unkompliziert, aber durchaus machbar.

Für die in der näheren Umgebung des beseitigten Bahnhofs Wohnenden wäre eine Erneuerung dieser Bahnstrecke selbst bei den gegenwärtig noch recht günstigen Kraftstoffpreisen eine attraktive Alternative zum Auto. Selbst vom Osten und Süden des Ortes aus wären so z. B. Messegelände und Olympiastadion wesentlich besser zu erreichen. Nicht zu vergessen die Berliner, die den Südwestkirchhof und den unmittelbar nördlich davon gelegenen Wilmersdorfer Waldfriedhof besuchen oder einfach nur einen Ausflug ins Grüne unternehmen wollen.

Weiter geht's - bitte einmal Gewerbegebiet!

Von der anderen Seite wurde bereits ein wichtiger Schritt getan: Die Weiterführung der S-Bahn von Lichterfelde-Süd bis Teltow. Das bisherige Fahrgastaufkommen blieb jedoch weit hinter den Erwartungen zurück. Eine wesentliche Ursache dürfte in der "Tarifmauer" an der Berliner Stadtgrenze liegen. Denn die äußeren Berliner Bereiche liegen bekanntlich in der Tarifzone B, Teltow dagegen in der Zone C - als einzelner Bahnhof. Das mindert natürlich den Anreiz, die Bahn zu benutzen, zumal viele Teltower lediglich Strecken zurücklegen, wie sie innerhalb einer Tarifzone üblich sind. Über die Ostspange und die Lichterfelder Allee ist die südliche Peripherie Berlins mit dem Auto schnell erreicht. Zumindest als Übergangslösung wäre es günstig, den S-Bahnhof Teltow-Stadt der Tarifzone B zuzuordnen. Die darüberliegenden Bushaltestellen könnten problemlos weiterhin in der Tarifzone C verbleiben. Trotz Mindereinnahmen pro einzelnen Fahrgast würde sich mit Sicherheit die Bilanz durch die wesentlich erhöhte Zahl der Reisenden deutlich verbessern, da im näheren Umkreis zahlreiche Teltower wohnen.

Am nächsten vorläufigen Endpunkt ist die Bevölkerungsdichte zwar etwas weniger hoch, dafür sind im Stahnsdorfer Gewerbegebiet und im Green-Park zahlreiche Arbeitsplätze entstanden bzw. erhalten geblieben. Weitere werden hinzukommen.

Ein Haltepunkt könnte und sollte auch an der Teltower Iserstraße - am Rande eines großen Wohngebietes - eingerichtet werden. Auf dem nahen Gelände der einstigen beiden Großbetriebe entwickelte sich in den letzten Jahren das Techno Terrain Teltow mit zahlreichen Gewerbebetrieben, Einkaufsstätten, Facharztpraxen und dem AOK-Verwaltungszentrum.

Der Ringschluss - Vision oder Alptraum?

Bereits zu Beginn der Besiedlung des westlichen und südlichen Teils Stahnsdorfs war die Weiterführung der am Südwestkirchhof endenden Bahn durch den Ort über Teltow bis nach Berlin-Lichterfelde geplant. Dem hatte man auch die Straßenführung in diesen Bereichen angepasst. Man beachte nur einmal den Verlauf von Bahnhofstraße und Friedrich-Naumann-Straße, die von der Potsdamer Allee bis zur Bergstraße parallel zueinander einen großen Viertelkreis beschreiben. Dieses Vorhaben wurde nicht wegen mangelnder Wirtschaftlichkeit aufgegeben. Vielmehr hatten es die beiden Weltkriege, die Weltwirtschaftskrise sowie die Teilung Deutschlands und seiner Hauptstadt verhindert. Der Protest einiger Anwohner, die dadurch ihre Interessen beeinträchtigt sehen, ist zwar durchaus verständlich. Jedoch sollte man den Status der Freihaltetrasse, der selbst zur DDR-Zeit beachtet wurde, nicht voreilig zugunsten einer kurzsichtigen Siedlungspolitik verändern. Denn der Ringschluss würde das Mobilitätspotenzial der beiden zuvor genannten Teilstrecken beträchtlich steigern und so auch den innerörtlichen Individualverkehr zur S-Bahn vermindern.

Die Regio-Tram - Alternative, Blödsinn oder Ergänzung?

Ganz neu ist die Idee nicht. Es gab bereits eine Straßenbahnlinie von Berlin-Tempelhof bis zur Machnower Schleuse, die sich als ein recht zuverlässiges Verkehrsmittel bewährt hatte. Und die Überlegung, diese bis Potsdam weiterzuführen. Einige Monate, nachdem durch den Mauerbau die Verbindung an das Berliner Schienennetz unterbrochen war, wurde die Reststrecke stillgelegt, da der Wartungsaufwand für die Fahrzeuge zu hoch gewesen wäre.

Das Konzept wurde vor einigen Jahren wieder aufgegriffen. Teilweise betrachtet man es als realistische Alternative oder auch als Ergänzung zur S-Bahn, teilweise als "völligen Blödsinn".

Fakt ist: Eine in Ost-West-Richtung verlaufende Regio-Tram könnte Teltow und Stahnsdorf miteinander und mit Potsdam verbinden und wäre für viele Bürger bequem fußläufig zu erreichen. Zudem wären keine zusätzlichen Brückenbauwerke notwendig, es müssen keine feuchten Wiesen durchquert werden und so wäre die Tram auch aus diesen Gründen wesentlich kostengünstiger. Für eine schnelle Anbindung der Region an das Berliner ÖPNV-Netz wäre allerdings die S-Bahn im Vorteil, zumal das Teilstück nach Teltow bereits besteht. Andererseits könnte die Regiotram - als Mehrsystembahn ausgeführt - auch diese Aufgabe wahrnehmen. Oder aber sich mit der S-Bahn gegenseitig ergänzen. Wie auch immer - man würde es sich zu einfach machen, diese Möglichkeiten als Unfug abzutun.

Die Stammbahn - mehr als eine Randerscheinung

Auch die älteste preußische Bahnlinie wurde ein Opfer von Krieg und Mauerbau. Hauptargumente der Gegner einer Wiederherstellung der Bahn sind die Zerstörung des Waldaufwuchses auf dem ehemaligen Todesstreifen und die mit dem Zugverkehr verbundene Lärmbelästigung. Hier rächt es sich - wie auch bei der Stahnsdorfer Ringschlußstrasse, dass im Zuge der Wiederherstellung der deutschen Einheit (die nach dem Sturz Honeckers vorprogrammiert war) nicht entschlossen geplant und gehandelt wurde.

Vom nördlichen Bereich Kleinmachnows und den unmittelbar angrenzenden Gebieten Zehlendorfs wären Potsdam und die Berliner City mit der Stammbahn wesentlich besser zu erreichen. Allerdings sehen es die Befürworter etwas zu optimistisch, wenn sie behaupten, es würde sich dadurch die Verkehrssituation für die gesamte Region entscheidend verbessern. Die östliche Hälfte Teltows und die Stadtmitte sind durch die Regionalbahn und die S-Bahn bereits wesentlich günstiger erschlossen. Auch die Stahnsdorfer wird man damit kaum anlocken können. Für sie wäre die Stammbahn nur durch die Möglichkeit des Umsteigens von der nach Wannsee führenden S-Bahn in Dreilinden interessant

Die Bahn als Job- und Geldmaschine: Heute mit den Kosten von morgen rechnen

Gegen eine Erweiterung des Streckennetzes zur besseren Erschließung der Region gibt es jedoch erhebliche Vorbehalte. Nicht zuletzt von der Deutschen Bahn AG selbst. Das Argument mangelnder Wirtschaftlichkeit mag unter einem rein betriebswirtschaftlichen Aspekt durchaus zutreffen. Jedoch gilt das praktisch für alle öffentlichen Verkehrsmittel.

Volkswirtschaftlich betrachtet sieht die Rechnung allerdings erheblich anders aus. Denn der motorisierte Individualverkehr verursacht eine erheblich höhere Umweltbelastung durch Lärm und Schadstoffe sowie einen beträchtlichen Flächenverbrauch. Dadurch entstehen weitere Folgekosten - nicht zuletzt wegen der gesundheitlichen und sozialen Auswirkungen - und eine zunehmende Beeinträchtigung der Lebensqualität. Zu eben dieser Lebensqualität gehört auch die Freiheit, das Auto mal stehen zu lassen und ganz entspannt als Fahrgast zu reisen.

Hinzu kommt ein wesentlich stärkerer Verbrauch nichterneuerbarer Rohstoffe - insbesondere des Erdöls (wie bereits angeführt) - die sich dadurch ständig verteuern. Die Entscheidungsträger sollten daher bei ihren Planungen bereits heute mit den Kosten von morgen rechnen

Schließlich bleibt anzumerken, dass ein erheblicher Teil der Personalkosten bei der Bahn selbst oder bei den für sie tätigen Unternehmen in Form von Steuern und sonstigen Abgaben sogleich in andere öffentliche Kassen fließen. Und dass auch der arbeitslose Zugführer, Gleisbauarbeiter und Waggonbauer oder die beschäftigungslose Fahrkartenverkäuferin alimentiert werden müssen. Schließlich sind solche Personaleinsparungen nicht ohne Einschränkungen des Angebotes zu realisieren. Zwar tragen die Bürger der Region, die auf ihr Auto angewiesen sind, nicht unerheblich zum Mineralölsteueraufkommen bei, jedoch fließen noch größere Beträge in die Kassen der Ölkonzerne und Förderstaaten. Das Geld der Fahrgäste und

die staatlichen Zuschüsse für die öffentlichen Verkehrsmittel verbleiben dagegen zunächst weitgehend als Kaufkraft im Lande.

Rücksicht auf Mensch, Natur und klamme Kassen

Meckern sehen manche Zeitgenossen als die erste Bürgerpflicht. Und doch steckt in jeder Kritik ein realer - wenn auch manchmal ein etwas kleiner - Kern. Es gehört einfach zu einem guten Stil, die Belange der Ringschlussgegner im o. g. Bereich, aber auch der weiter nördlich oder östlich wohnenden Betroffenen ernst zu nehmen. Teilweise wurde ihnen wohl beim Kauf von Lokalpolitikern zugesichert, die S-Bahn-Pläne seien ohnehin schon längst abgeschrieben. Hier gilt es, im Falle eines Falles für angemessenen Schutz gegen Lärm und Erschütterung sowie für eine zügige und schonende Ausführung der Bauarbeiten zu sorgen.

Für die Natur wäre es ebenfalls ein erheblicher Eingriff. Viele teilweise seltene Kleintiere, Vögel, Insekten und Pflanzen fanden hier ein weitgehend ungestörtes Refugium. Um so wichtiger ist es daher, sich bei dem Bau auf das tatsächlich notwendige Maß zu beschränken und keine Schneise freizuschlagen, wie sie für die Errichtung einer Startbahn notwendig wäre. Das Umfeld der Bahnstrecke müsste auch keineswegs den Ansprüchen der Stiftung Preußische Schlösser und Gärten genügen. Beim Bau der Bahnstrecke von Lichterfelde-Süd bis Teltow wurde leider viel Natur vernichtet. Es sollte daher ausreichen, nur das abzuholzen, was im Wege steht oder auf die Strecke stürzen könnte, so dass ein naturnaher und dennoch ordentlicher Gesamteindruck verbleibt. Auch einige Baumstümpfe sollten dabei nicht als störend empfunden werden.

Zwischen dem Teltower S-Bahnhof und der Ruhlsdorfer Straße in Stahnsdorf ist bereits seit geraumer Zeit die als Bahnschacht benannte Streckenführung deutlich erkennbar. Das dazwischen befindliche Teilstück von der Ruhlsdorfer Straße in Teltow und der Iserstraße ist wegen der feuchten Buschwiesen oberirdisch geplant. Die restliche Strecke durch bewohntes Gebiet sollte wegen der notwendigen Straßenquerungen vom Grashüpferviertel beginnend bis zum Standorte des alten Bahnhofes in abgesenkter Lage erfolgen, wie auch z. B. bei der U2 von Krumme Lanke bis Podbielskiallee. Es ist auf jeden Fall mit erheblichen Kosten zu rechnen. Dennoch sollte es möglich sein, diese trotz der Notwendigkeit einer zeitnahen Umsetzung durch eine sorgfältige Planung in Grenzen zu halten. Unstrittig dürfte die Notwendigkeit der Unterquerung der Ruhlsdorfer Straße in Teltow, der Sputendorfer Straße, des Güterfelder Dammes, der Bergstraße und der Potsdamer Allee in Stahnsdorf sein.

An der Iserstraße ergäbe sich jedoch durch die bisherige Planung die Notwendigkeit, etwa 200 Meter westlich eine zweite Brücke für die Biomalzspange zu errichten. Bei dem dort anzutreffenden schwierigen Baugrund - mit den Bodenverhältnissen im Bereich der kürzlich fertiggestellten Nordspange vergleichbar - wäre mit erheblichen Kosten zu rechnen, die sich möglicherweise als Totschlagargument gegen die S-Bahn-Weiterführung erweisen könnten. Es wäre daher zu überlegen, ob die Biomalzspange nicht etwas weiter östlich mit der Iserstraße über eine Brücke geführt werden sollte. Das würde die Fahrstrecke nur geringfügig verlängern.

Für viele Mitarbeiter und Kunden der Gewerbebetriebe und Einkaufsstätten an der Ruhlsdorfer Straße in Stahnsdorf sowie für die dort Wohnenden nimmt man einen solchen Umweg von ca. 200 Metern pro Fahrt in Kauf. Ebenso für den Verkehr zwischen Ruhlsdorf und Stahnsdorf. Denn für diese Straße soll es keine Brücke geben. Sie wird der Planung zufolge über die Quermate auf die neue L 77 entlang des Grünen Weges geführt. Es gäbe jedoch die Möglichkeit, auf den Ausbau des Grünen Weges zu verzichten und statt dessen die Ruhlsdorfer Straße weiterhin zu nutzen und den Verkehr über den Schenkendorfer Weg zur L 40 zu leiten.

Auch für die zwischen den kreuzenden Straßen liegenden Bereiche sollten die bisher für Fußgänger und Radfahrer benutzbaren Wege durch den Bau von Brücken, die einen wesentlich geringeren Aufwand erforderten, nach Möglichkeit erhalten bleiben: zwei im Bereich der Buschwiesen, eine entweder für den Grünen Weg oder für die Ruhlsdorfer Straße (Stahnsdorf), zwei für des Grashüpferviertel, eine für den Amselsteg (Verbindung von Bahnhofstraße und Friedrich-Naumann-Straße) und eine im Bereich des alten (und hoffentlich bald wieder neuen) S-Bahnhofes. Die Brücken für die Alte Potsdamer Landstraße und den Teerofenweg sind noch vorhanden und werden auch benutzt.