

Bündnis setzt sich für Reaktivierung der Wannseebahn ein

Quelle: Berliner Morgenpost 18. Januar 2020 Artikel von Katrin Lange, Foto: Soeren Stache/ZB

Im Internet unter

<https://www.morgenpost.de/bezirke/steglitz-zehlendorf/article228147785/Buendnis-setzt-sich-fuer-Reaktivierung-der-Wannseebahn-ein.html>

Ein Aktionsbündnis fordert, dass die Wannseebahn genutzt wird. Die Gleise sind noch vorhanden. Doch der Bezirksstadtrat übt Kritik.



Neben den Gleisen der S1 liegen die Gleise der Wannseebahn, die wieder reaktiviert werden könnten.

Über den Wiederaufbau der alten Stammbahn zwischen Potsdam-Griebnitzsee und Zehlendorf wird seit Jahren diskutiert. Mittlerweile gibt es immer mehr Befürworter für den Ausbau der alten Trasse aus dem Jahr 1838, zu ihnen gehört auch das Bundesverkehrsministerium. Doch während Gutachten und Planungen langsam voranschreiten, hat sich ein neues Aktionsbündnis gegründet.

Unter dem Motto „Ressourcen nutzen – Natur schützen“ setzen sich die Mitglieder für die Nutzung der Wannseebahn von Wannsee bis Zehlendorf ein. Die Gleise dafür sind noch vorhanden und liegen neben der Trasse der S-Bahnline 1.

Gravierende Auswirkungen auf Mensch und Natur

„Der Neubau einer modernen Bahnverbindung zwischen Potsdam und Zehlendorf hätte gravierende Auswirkungen auf Mensch und Natur“, so die Kritik des Aktionsbündnisses an der Stammbahn. In dem Bündnis arbeiten verschiedene Bürgerinitiativen und Umweltschutzvereine zusammen, darunter auch der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) Südwest, die Bürgerinitiative Zehlendorf und die Schutzgemeinschaft Stammbahn.

Es entstünde ein massives, meterhohes Bauwerk, das quer durch die Landschaftsschutzgebiete Parforceheide und Düppeler Forst führt, heißt es in einem Positionspapier. Wertvoller Laubmischwald mit einer Fläche von mehr als 50 Fußballfeldern müsste vernichtet werden.

Wannseebahn: Gleise sind schon vorhanden und in Betrieb

Das Aktionsbündnis ist der Meinung, dass sich das akute Verkehrsproblem in Zeiten des Klimawandels schneller und einfacher und ohne Schäden für Mensch und Natur lösen ließe. So könnte das derzeit ungenutzte Gleis neben der S1, das Teil der alten Wannseebahn ist, schon jetzt für den öffentlichen Nahverkehr zwischen Wannsee und Zehlendorf ertüchtigt werden.

Das hätte nach Ansicht der Aktiven mehrfache Vorteile: So sei das Gleis bereits vorhanden und in Betrieb. Die Schienen von der Stammbahn sind hingegen zum großen Teil vor 70 Jahren abgebaut worden. Zudem wären bei der Reaktivierung der Wannseebahn keine Kreuzungs- und Brückenbauten erforderlich. Die Kosten für die Ertüchtigung der Strecke seien überschaubar und Naherholungsgebiete könnten erhalten bleiben.

Ehemalige Bahntrassen im Südwesten



Karte: cs
Foto: BM

Kritik an Wannseebahn vom Bezirksstadtrat für Verkehr

Kritik an diesen Plänen kommt von Michael Karnetzki (SPD), Bezirksstadtrat für Verkehr in Steglitz-Zehlendorf. „Eine Regionalbahnstrecke dauerhaft mit Dieseltrieb und ohne Lärmschutz in Nikolassee und Schlachtensee wollen wir nicht“, sagt Karnetzki zu dem Vorschlag, die Wannseebahn zu reaktivieren.

Und er sei überzeugt davon, dass die Anwohner in Nikolassee das auch nicht wollen. Von den negativen Folgen des Bahnbetriebs an der Wannseebahn seien mehr Menschen betroffen als an der Stammbahn. Vorteile sieht der Stadtrat für „fast niemanden“. Denn die S-Bahn fahre schon auf dieser Strecke. Der Stadtrat warnt davor, die Bewohner in Steglitz-Zehlendorf gegeneinander auszuspielen.

Wannseebahn wäre attraktive Verbindung zur Schloßstraße

Das Aktionsbündnis reagiert „mit großer Verwunderung“ auf die Stellungnahme des Stadtrates. Die Unterstützer widersprechen vor allem der Behauptung, dass die Wiedereröffnung der Strecke keinen Nutzen bringe. „Im Gegenteil bietet sich hier die Möglichkeit, ohne langwieriges Planungsverfahren, mit minimalen baulichen Aufwand sowie in kürzester Zeit eine neue attraktive Verbindung aus dem südwestlichen Umland nach Zehlendorf und zur Schloßstraße in Steglitz zu schaffen“, erklärt das Bündnis.

Eine Leistung, die die S1 nicht erbringen könne. Gern würde man weitere 30 Jahre über den Wiederaufbau der Stammbahn mitdiskutieren, doch die Aufgabenträger für Regionalbahnverkehr müssten jetzt Verbesserungen im regionalen ÖPNV-Angebot zum baldigen Nutzen der vielen Pendler bestellen, so Reinhard Crome von der Bürgerinitiative Zehlendorf.

Regionalbahnen mit Batterien

Auch der Einsatz von Dieselfahrzeugen ist für das Aktionsbündnis kein Thema. So sei es bereits Stand der Technik, dass elektrisch betriebene Regionalbahnen mit Batterien ausgestattet sind und bis zu 100 Kilometer ohne Oberleitung verkehren können.

Derartige Hybridzüge könnten auf dem Abschnitt zwischen Wannsee und Zehlendorf zum Einsatz kommen und einen leisen sauberen Schienenverkehr ermöglichen. Das Schreckensszenario, dass der Stadtrat wegen eines dauerhaften Dieselbetriebs ohne Lärmschutz zeichne, hält das Aktionsbündnis daher für „unbegründet“.