



# Die S-Bahn-Verbindungen im Südwesten Berlins

## Ein Rück- und Ausblick

In den **streifzügen** 4/98 konnten wir über die Wiedereröffnung alter S-Bahn-Strecken lesen, die inzwischen funktionstüchtig sind: nach Tegel und Spandau. Damit wäre fast der Zustand des öffentlichen Netzes bis zum Mauerbau 1961 erreicht - bis auf die noch offenen Verbindungen im Raum Potsdam - Teltow.

Hier fuhr

1. die sogenannte Friedhofsbahn von Wannsee nach Stahnsdorf (s. **streifzüge** 1/97),
2. die S-Bahn von Lichterfelde-Süd nach Teltow,
3. die sogenannte Stammbahn zwischen Zehlendorf nach Düppel, bis 1945 von Potsdam ins Zentrum, und, was wenige noch wissen,
4. die Straßenbahn 96 von der Kleinmachnower Schleuse nach Lichterfelde (Gleisreste sind heute noch in Teltow und Stahnsdorf zu sehen).

In der Öffentlichkeit ist seit einem Jahr viel von der Wiederinbetriebnahme der Stammbahn zu hören. Vor allem weil dies einige starke Gegner auf den Plan gerufen hat, die meinen, am ehemaligen Mauerstreifen zwischen Klein-

machnow und Zehlendorf weiter ruhig wohnen zu können.

Mein Vorschlag, diese Strecke mit der Stahnsdorfer S-Bahn zu verbinden (s. sz 3/98) fand allorts wohlwollendes Gehör, weil einfach ideal und kostengünstig. Leider kann es nicht realisiert werden, weil Stahnsdorf für eine S-Bahn-Anbindung (noch) zu dünn besiedelt ist und der Südwest-Kirchhof als damaliger „Investor“ dieser Bahn nicht mehr die Bedeutung für Berlin hat. Die Landeshauptstadt hat aber großes Interesse, die ehemalige erste Eisenbahnstrecke zwischen Potsdam und Berlin als schnelle Anbindung wiederzubeleben, obwohl es ein baulich aufwendiges und kostspieliges Vorhaben sein wird.

Die erste Realisierung in dieser Region wird im Jahre 2001 die Neueröffnung der S-Bahn von Lichterfelde-Süd nach Teltow-Stadt sein – eine Trasse, die als Ringschluß nach Stahnsdorf 1937/38 bereits begonnen, aber nie befahren wurde. Da diese mehr den Ortskern von Teltow berührt und damit das nötige Fahrgastaufkommen aufbringt, wird auf der alten Strecke über den alten Teltower Bahnhof keine

Bahnanbindung mehr sein. Die Teltower sind über diese Entscheidung erwartungsgemäß sehr froh, zumal hier eine rege Wohnbebauung im Umfeld des künftigen Bahnhofes stattfindet.

Den Stahnsdorfern, die von 1913 bis 1961 mit der Friedhofsbahn eine günstige Anbindung hatten, gefällt diese Tatsache gar nicht und man hofft auf eine spätere Ringschließung, nun von Teltow her nach Wannsee. Bis dahin werden sie damit getröstet, daß sie in Teltow oder Kleinmachnow schnell erreichbare Bahnhöfe haben werden.

Und es kommt ab und an eine seit DDR-Zeiten umhergeisternde Straßenbahnverbindung zwischen Potsdam und Teltow ins Gespräch. Damals liefen die Verkehrsströme auf Grund der Mauer in Ost-West-Richtung, aber die Zeiten haben sich geändert und viele Einwohner fahren nun nach Berlin. Eine Wiederbelebung der alten 96 in dieser Region ist schon wünschenswert, die hohen Kosten müßten allerdings die Kommunen tragen!

Wenn überhaupt, spricht man offiziell von einer Busspur durch Stahnsdorf und Teltow, auf der später eine Straßenbahn verkehren kann.

Diese Variante (ein Vorschlag des Brandenburger Verkehrsministeriums) ist beachtenswert und würde die KOM, die jetzt im starken Verkehr stecken, attraktiv machen.

Es gibt sogar Vorschläge für eine Halbierung der Fahrpreise in Spitzenzeiten – der VCD Brandenburg wird hier am Ball bleiben.

Als Resümee kann man feststellen, daß die Wiederherstellung ehemaliger öffentlicher Verbindungen nach 40 bzw. 60 Jahren (in der Planung) sich andere Wege – im wahrsten Sinne des Wortes – bahnt.

Gerhard Perzholtz

