

Vom Platz der Einheit zum Großflughafen

Verkehrsbetrieb Vip prüft Straßenbahnverbindung von Potsdam nach Schönefeld / Mehrere Varianten

PEER STRAUBE

„Stellen Sie sich doch mal vor, Sie steigen am Platz der Einheit ein und in Schönefeld wieder aus.“ Was Martin Weis, Chef des Potsdamer Verkehrsbetriebs (Vip), da schwärmerisch als Vision in den Raum stellt, könnte in fünf Jahren bereits Wirklichkeit sein – eine Regional-Straßenbahn, die als Hochgeschwindigkeitsbahn Reisende binnen einer Stunde von der Potsdamer Innenstadt zum Flughafen bringt.

Als einer der Schwerpunkte sei die Anbindung Potsdams an den künftigen Großflughafen Berlin Brandenburg International (BBI) im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (Insek) bereits formuliert, sagte Weis. Flugs nahm der Vip-Chef den Ball auf und ließ sich jetzt vom Aufsichtsrat des Verkehrsbetriebs grünes Licht für einen entsprechenden Prüflauf-

trag geben. Eine Machbarkeitsstudie soll nun Aufschluss über Kosten und mögliche Trassenführungen bringen.

Weis selbst spielte gegenüber der MAZ zwei Varianten durch. „Problemlos“ wäre eine Anbindung des Tramschienenetzes an die Gleise der Deutschen Bahn (DB) am Bahnhof Pirschheide. Dort gebe es genug Platz, auch lägen die Schienen dicht beieinander. Auch am Bahnhof Rehbrücke ließen sich die Anschlüsse verhältnismäßig einfach herstellen, sagte Weis, der dennoch mit einer bereits viel diskutierten anderen Option liebäugelt. Die Streckenführung vom Stern über Stahnsdorf und Teltow sei vor allem wegen der zu erwartenden hohen Fahrgastzahlen sehr attraktiv, sagte Weis. Allerdings dürfte dies die teu-

erste Lösung sein. Auch Weis erklärte, für diese Linie gebe es nur eine Chance, wenn sie als Bundesverkehrswegeprojekt eingestuft wird. Für solche Vorhaben mit einem Aufwand von mehr als 50 Millionen Euro flössen dann üppige Bundesmittel, so Weis.

Da Tram- und Bahnschienen mit 1435 Millimetern die gleiche Spurbreite haben, könnte die Straßenbahn problemlos auch über die Regionalgleise rollen. Allerdings müsste die Tram die Breite ihrer Wagenkästen mit 2,65 Metern auf Bahniveau bringen.

Dafür würde aber auch ein breiteres Gleisbett in der Innenstadt benötigt – ebenfalls Bestandteil der Prüfung. Neu angeschaffte Straßenbahnen müssten abgesehen vom Wagenkastenmaß als so genannte Zwei-System-Bahnen auch in der Lage sein, sowohl

mit 600 Volt Gleichstrom als auch mit 15 Kilovolt Wechselstrom, wie von der Deutschen Bahn genutzt, zu fahren. Entsprechende Typen verkehren laut Weis bereits in Kassel und in Saarbrücken. Um eine Reisezeit zum Flughafen innerhalb von einer Stunde zu ermöglichen, soll die Tram außerhalb der Stadt mehr als 100 Kilometer pro Stunde fahren. Um eine Konkurrenz der Tram mit der Regionalbahn 22 von Potsdam nach Schönefeld zu vermeiden, müsste die letztere gestrichen werden, sagte Weis. Von der DB gebe es dafür schon „grundsätzliche Bereitschaft“.

Im Januar sollen erste Prüfungsergebnisse vorliegen. Im Internetforum „Straßenbahnen in Potsdam“ werden die Vorschläge bereits kontrovers diskutiert. Von „interessant“ bis hin zu „Größenwahn“ reichen dort die Experten-Beiträge.