

Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming



ANFRAGE

6-4759/22-KT

für die öffentliche Sitzung

Kreistag

02.05.2022

Einreicher: AfD-Kreistagsfraktion

Betr.: Zukunft des Schienengüterverkehrs im südlichen Berliner Umland

Sachverhalt:

Seit Jahrzehnten wird die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene gefordert. Einer der Schwerpunkte der Überlastung des Straßennetzes, insbesondere durch Güterverkehr, sind im südlichen Berliner Umland die A 10 (südlicher Berliner Ring) und die A 12 Richtung Frankfurt/Oder.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat 2015 im Rahmen manueller Straßenverkehrszählungen auf der

- A 10 zwischen dem AD Nuthetal und der AS Michendorf 100.500 Fahrzeuge mit 19,0 % Schwerlastverkehrsanteil,
- A 10 zwischen der AS Königs Wusterhausen und dem AK Schönefelder Kreuz 85.600 Fahrzeuge mit 19,2 % Schwerlastverkehrsanteil,
- A 10 zwischen dem AK Schönefelder Kreuz und der AS Rangsdorf 73.100 Fahrzeuge mit 20,9 % Schwerlastverkehrsanteil,
- A 9 zwischen AD Potsdam und der AS Beelitz-Heilstätten 57.200 Fahrzeuge mit 14,1 % Schwerlastverkehrsanteil,
- A 13 zwischen dem AK Schönefelder Kreuz und der AS Ragow 58.300 Fahrzeuge mit 16,4 % Schwerlastverkehrsanteil

pro Tag ermittelt.¹

Neuere Zahlen, insbesondere aus der Straßenverkehrszählung 2021, hat die Bundesanstalt für Straßenwesen offenbar noch nicht veröffentlicht.²

¹ https://www.bast.de/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/Autobahnen-2015.pdf?__blob=publicationFile&v=4

² <https://www.bast.de/DE/Presse/Mitteilungen/2021/07-2021.html>

Aktuellere Ergebnisse fest verbauter automatischer Zählstellen sind für die hier interessierenden, oben aufgeführten Bereiche auf der Internetseite der Bundesanstalt für Straßenwesen öffentlich nicht verfügbar.³

Das Kombiniertes Verkehr-Straße/Schiene-Umschlagterminal im Güterverkehrszentrum in Großbeeren ist zu drei Vierteln ausgelastet. Bei Vollauslastung sind bis zu 100.000 Umschläge von Seecontainern, Sattelaufliegern und Wechselbrücken zwischen Straße und Schiene und zwischen Schiene und Schiene möglich. Eine Verdoppelung des KV-Terminals im Güterverkehrszentrum Großbeeren ist bauordnungsrechtlich zumindest theoretisch seit 1995 vorgesehen.

Für mehr Güterverkehr auf der Schiene reichen insbesondere die Anhalter Bahn und die Dresdner Bahn als Ausfallachsen aus Berlin Richtung Süden im heutigen Ausbaustandard nicht aus. Spätestens im Falle der Realisierung des Deutschlandtakts im Schienenpersonenverkehr wird es auf diesen beiden Linien schon für den Personenregionalverkehr zu eng.⁴

Seit einigen Jahren werden immer mal wieder Initiativen zur möglichen Reaktivierung aufgegebenen Nebenbahnen wie der Strecke Jüterbog – Zossen – Königs Wusterhausen gestartet, die zumeist in den Neunziger Jahren wegen mangelnden Passagieraufkommens stillgelegt wurden.

Daraus ergeben sich folgende Fragen:

1. Wann erfolgt ein Ausbau des KV-Terminals im GVZ Großbeeren?
2. Liegen aktuellere Zahlen, insbesondere aus der Straßenverkehrszählung 2021 vor, und wenn ja, wie sehen diese aus?
3. Ist bekannt, ob und ggf. wann zwecks Kapazitätserhöhung ein Ausbau der Anhalter Bahn und der Dresdner Bahn um weitere Gleise erfolgen soll?
4. Inwieweit macht stattdessen der Bau einer dritten Bahnlinie Richtung Süden Sinn?
5. Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen wird die Inbetriebnahme der Tesla Gigafactory in Grünheide auf den in der Vorbemerkung genannten Autobahnabschnitten und Schienenwegen durch ihre Arbeitnehmer einerseits und durch Schwerlastverkehr andererseits beim Start und in der maximalen Ausbaustufe verursachen?
6. Welches zusätzliche Verkehrsaufkommen wird das Hochfahren des BER nach Aufhebung der Corona-Maßnahmen auf den in der Vorbemerkung genannten Autobahnabschnitten und Schienenwegen durch seine Arbeitnehmer einerseits und durch Passagiere und Fracht andererseits beim Hochfahren bis zur maximalen Auslastung verursachen?
7. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Landrätin 2040 zwischen der AS Rangsdorf und der AS Ludwigsfelde West?
8. Welche Ansätze gibt es für neue KV-Ost-West-Verbindungen, ggf. durch Neubau, durch Teltow-Fläming hindurch, um einen möglichst hohen Anteil des Güterverkehrs von Polen in Richtung Westen, auch in weiter westlich gelegene Bundesländer und Staaten, auf die Schiene zu verlagern?
9. Welche Ansätze gibt es für den Bau eines Personenfernverkehrs-Kreuzungsbahnhofs im südlichen Berliner Umland, der ein Vorbeifahren von Fernzügen zwischen Polen und westlichen Fernzielen an Berlin vorbei und den Umstieg auf Regionalzüge nach Berlin ermöglicht?

³ https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Aktuell/zaehl_aktuell_node.html

⁴ <https://www.maz-online.de/Lokales/Teltow-Flaeming/Teltow-Flaeming-Gleise-fuer-mehr-Gueterverkehr-fehlen-auf-der-Bahn-von-Berlin-in-Richtung-Sueden>

10. Welche Ansätze gibt es zur Erhöhung des Personenverkehrs und des Güterverkehrs auf dem Eisenbahnaußenring?
11. Welche Ansätze gibt es für den Bau eines neuen, weiter außerhalb liegenden Eisenbahnaußen-rings?
12. Ab welchem Fahrgastaufkommen ist die Wiederinbetriebnahme meist eingleisiger Nebenbahnen wirtschaftlich?
13. Bis zu welchem Fahrgastaufkommen ist eine Buslinie wirtschaftlicher als eine meist eingleisige Nebenbahn?

Luckenwalde, 29. April
gez. Birgit Bessin