

# Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

---



## Änderungsantrag

6-4269/20-KT

für die öffentliche Sitzung

Kreistag

14.09.2020

**Einreicher:** Fraktion Bündnis90/Die Grünen

**Betr.:** Änderungsantrag der Fraktion Bündnis90/Die Grünen  
zur Vorlage 6-4231/20-IV - Buskonzept Nordraum Landkreis Teltow-Fläming  
und Erweiterung des Rufbussystems auf die Gemeinde Niedergörsdorf

### **Beschlussvorschlag:**

Zu 4.

Der letzte Punkt wird wie folgt geändert:

c) Die Ergänzung der Stadtbuslinie 702 der Stadt Ludwigsfelde um eine Expressverbindung ohne Zwischenhalt zwischen den Bahnhöfen Ludwigsfelde und Struveshof, sofern gesichert ist, dass die verkürzte Fahrtzeit nicht durch längere Wartezeiten auf den Bahnhöfen aufgehoben wird.

### **Begründung:**

Das Wort „optimal“ bedeutet „bestmöglich“ oder „so gut wie nur möglich“. Es bedeutet, dass eine bessere Lösung nicht möglich ist.

Die Benutzung des Wortes „optimal“ im Zusammenhang mit der Anbindung der südlichen Bereiche des Landkreises an den Flughafen BER über eine Verbindung Anhalter Bahn – Bhf Ludwigsfelde – Stadtbuslinie Ludwigsfelde – Bhf Struveshof – Berliner Außenring ist vollkommen absurd.

Es geht nicht darum, Verbesserungen an der Stadtbuslinie Ludwigsfelde zu kritisieren. Grundsätzlich sind alle Verbesserungen am ÖPNV zu begrüßen. Aber man sollte nicht durch die Verleihung von Attributen wie „optimal“ vorgaukeln, durch die Maßnahme würde eine signifikante Verbesserung der Anbindung an den BER eintreten. Dies lässt sich auch nicht aus der beigefügten Präsentation ableiten.

Tatsächlich ist durch eine Taktverdichtung der Stadtbuslinie zwischen Bhf. Ludwigsfelde und Bhf. Struveshof keine Verbesserung der Anbindung an den BER zu erreichen, so lange die RB22 von Struveshof zum BER trotzdem nur stündlich verkehrt. Dies wird sich nicht ändern, denn der Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg sieht eine solche Taktverdichtung der

RB22 bislang nicht vor. Die Einrichtung einer Expressverbindung mit deutlich verkürzter Fahrtzeit ist sinnvoll, wenn die Anhalter Bahn und die RB22 so aufeinander abgestimmt werden, dass nur minimale Wartezeiten beim Umsteigen entstehen. Dies muss gewährleistet sein. Wenn der Zeitgewinn durch die Expressverbindung durch längere Wartezeiten auf den Bahnhöfen aufgehoben wird, ist die Expressverbindung sinnlos.

In diesem Zusammenhang erscheint sehr fragwürdig, ob der mögliche Zeitgewinn durch eine Expressverbindung wirklich ausreicht, um gemäß der Begründung zur Beschlussvorlage den BER von Luckenwalde in ca. 45 Minuten zu erreichen. Der RE3 benötigt in der Hauptverkehrszeit von Luckenwalde nach Ludwigsfelde 19 bis 20 Minuten. Der Stadtbus 702 benötigt für die Fahrt vom Bahnhof Ludwigsfelde zum Bahnhof Struveshof 12 Minuten. Nimmt man vom Bahnhof Struveshof zum BER eine Fahrtzeit der RB22 von weiteren 12 Minuten an (derzeit Fahrtzeit Struveshof – Flughafen Schönefeld: 14 Minuten) beträgt also die reine Fahrtzeit bereits  $19 + 12 + 12 = 43$  Minuten. Um auf 45 Minuten Gesamtreisezeit zu kommen, hätte man also sowohl in Ludwigsfelde, als auch in Struveshof jeweils genau eine Minute zum Umsteigen, bei den Fahrten des RE3, die 20 statt 19 Minuten benötigen, nur Umsteigezeiten von jeweils 30 Sekunden. Der in der Hauptverkehrszeit eingesetzte RE4 schafft es in 14 Minuten von Luckenwalde nach Ludwigsfelde. Dieser hält aber nicht in Woltersdorf, Trebbin und Thyrow, würde also nur für Luckenwalde und Jüterbog eine geeignete Verbindung darstellen. Die Fahrtzeiten des RE4 in Ludwigsfelde passen jedoch überhaupt nicht zu dem nur stündlich verkehrenden RB22 in Struveshof (Quelle für die Fahrtzeiten: [www.bahn.de](http://www.bahn.de)). Um auf die versprochenen 45-Minuten-Fahrtzeit zu kommen, ist also ein Expressverbindung zwischen Ludwigsfelde und Struveshof notwendig, die zu einer signifikanten Zeitersparnis führt. Bislang benötigt die Stadtbuslinie 702 für diese Strecke 12 Minuten. Mit einem PKW ist die Strecke laut [maps.google.de](http://maps.google.de) in 7 bis 8 Minuten zu schaffen. Nehmen wir an, der Expressbus würde es ohne Zwischenhalte in 10 Minuten schaffen, kommen wir auf eine Gesamtfahrtzeit von  $19 + 10 + 12 = 41$  Minuten. Dann haben wir, um das Ziel von 45 Minuten Gesamtreisezeit zu erreichen, jeweils 2 Minuten Umsteigezeit an den Bahnhöfen Ludwigsfelde und Struveshof. Dazu sind genau aufeinander abgestimmte Fahrpläne zwischen dem RE3 und der RB22 notwendig. Der RB22 zum BER muss in Struveshof genau 14 Minuten nach der Ankunft des RE3 fahren bzw. genau 14 Minuten vor der Abfahrt des RE3 in Ludwigsfelde am Bahnhof Struveshof aus Richtung BER ankommen. **Hier stellt sich die Frage, ob seitens der Bahn die Möglichkeit der Anschlussoptimierung bestätigt wurde.**

Einzelne Zwischenhalte der Stadtbuslinie in Ludwigsfelde wären verkraftbar, da trotz des Zeitgewinns das „45-Minuten-Ziel“ aus der Begründung kaum zu erreichen sind. Es wäre zu begrüßen, wenn die Beschlussvorlage nicht mit Effekten begründet würde, die kaum zu erreichen sind.

Von Zwischenhalten würde die Stadt Ludwigsfelde profitieren. In diesem Fall müsste die Stadt Ludwigsfelde an den Kosten beteiligt werden.

Die Verdichtung ist also nur erreichbar, wenn die „Verdichtung“ in Gestalt einer Expressverbindung erfolgt und die Fahrpläne von RB22 und RE3 sehr genau aufeinander abgestimmt werden. Ein weiterer Punkt, der im Beschlusstext geändert werden muss, ist die Bezeichnung dieser Lösung als „optimal“.

Diese Lösung stellt immer noch keine „optimale“ Anbindung dar. Es gibt bessere Möglichkeiten zur Anbindung der Anhalter Bahn an den BER.

Eine bessere Lösung ist das, was der Nahverkehrsplan des Landes Brandenburg tatsächlich vorsieht: Eine zusätzliche Zugverbindung vom Bhf. Ludwigsfelde zum BER, die als RB32 (leider erst ab Dezember 2022) stündlich von Ludwigsfelde zum Flughafen BER und dann weiter nach Oranienburg verkehren soll, bietet die Möglichkeit eines direkten Umsteigens von und zur Anhalter Bahn. Mit Inbetriebnahme dieser Linie wird niemand den Umweg über die Stadtbuslinie und den Bhf. Struveshof nehmen. Daher kann die Expressverbindung zum Dezember 2022 eingestellt werden.

Eine noch bessere Möglichkeit wäre der Bau eines Kreuzungsbahnhofes zwischen der Anhalter Bahn und dem Berliner Außenring als Turmbahnhof am Genshagener Kreuz. Hier könnten Reisende in vier Richtungen (BER/Königs-Wusterhausen – Potsdam – Berlin – Luckenwalde/Lutherstadt Wittenberg bzw. Falkenberg) umsteigen, Pendler in diese Richtungen könnte dort vom PKW in den Zug wechseln, da der Standort in unmittelbarer Nähe der A10 und der B101 liegt und ausreichend Platz für Stellplätze vorhanden ist. Der Bedarf an zusätzlichen Pendlerstellplätzen ist gerade durch eine neue Studie im Auftrag des VBB nachgewiesen worden, die noch für solche Stellplätze in den Städten zur Verfügung stehenden Flächen haben jedoch längst ihre Kapazitätsgrenzen erreicht.

Die Städte und Gemeinden entlang der Anhalter Bahn, die sich seit Jahren (teilweise sogar gemeinsam) für eine Verbesserung der Anbindung der Anhalter Bahn an den BER einsetzen, dürften sich sehr darüber wundern, was hier nun als „optimale“ Lösung für die Anbindung an der BER benannt wird. Auch die betroffenen Bürger\*innen aus den südlichen und auch aus den mittleren Bereichen des Landkreises, für die ein Arbeitsplatzwechsel vom Flughafen Tegel zum BER ansteht, und denen es vor der deutlichen Verschlechterung des Weges zur Arbeit gruselt, dürften sich durch die Formulierung verhöhnt fühlen.

**Fazit:** Es bestehen keine Einwände gegen eine Verbesserung des Busverkehrs in der Stadt Ludwigfelde, solange dies nicht zu Lasten der Haushaltsmittel für den ÖPNV im ländlichen Raum geht und dieser dadurch eventuell ausgedünnt würde.

Es ist wichtig, dass die haarsträubende Begründung korrigiert wird. Das Thema „Anbindung der Anhalter Bahn an den BER“ ist durch diese Maßnahme nicht erledigt. Es muss weiterhin auf der Agenda des Landkreises bleiben.

Luckenwalde, 24. August 2020

Fraktion Bündnis90/Die Grünen