

# Der Kreistag des Landkreises Teltow-Fläming

---



**ANTRAG**

**5-2819/16-KT**

für die öffentliche Sitzung

Kreistag	27.06.2016
Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung	06.09.2016
Haushalts- und Finanzausschuss	12.09.2016
Ausschuss für Wirtschaft	12.10.2016
Kreistag	17.10.2016

**Einreicher:** Barthel, Helmut

**Betr.:** Antrag der SPD-Fraktion - Nahverkehrsverbindungen zum BER, nach Potsdam und Berlin sowie innerhalb des Landkreises Teltow- Fläming verbessern

**Beschlussvorschlag:**

- 1. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, sich auf Bundes- und Landesebene sowie im VBB für die Umsetzung folgender Maßnahmen einzusetzen:**
  - 1.1 Einrichtung einer zusätzlichen Regionalbahnlinie zwischen dem BER und dem Bahnhof Ludwigsfelde mit Anschluss von und zum RegionalExpress Richtung Luckenwalde und Jüterbog
  - 1.2 Trassenkapazität der Anhalter Bahn erweitern, um den bestehenden und zukünftigen Schienennahverkehr in hoher Qualität sicherstellen zu können
  - 1.3 Schaffung eines neuen Bahnhaltepunkt zur Anbindung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow an den Außenring
  - 1.4 Führung der Regionalbahnlinie 33 von Jüterbog direkt zum Potsdamer Hauptbahnhof
  - 1.5 Zügiger Wiederaufbau der Dresdner Bahn
  - 1.6 Offensivere Vermarktung der guten Verkehrsangebote und der VBB-Tarife außerhalb der C-Tarifzone
- 2. Die Kreisverwaltung wird beauftragt, die Einrichtung folgender PlusBus-Linien zu prüfen**
  - 2.1 zwischen Ludwigsfelde Bahnhof und Potsdam Hauptbahnhof
  - 2.2 zwischen Waldstadt/Zossen und Potsdam

## **Sachverhalt:**

Eine optimale Anbindung im öffentlichen Nahverkehr ist ein wesentlicher Faktor der Lebensqualität von Menschen sowie für Ansiedlungsentscheidungen von Unternehmen. Die in den letzten Jahren schrittweise realisierte verbesserte Schienenanbindung vieler Teile des Landkreises stößt jedoch zunehmend an Kapazitätsgrenzen. Das vom Kreistag beschlossene Nahverkehrskonzept für den übrigen ÖPNV (Bus) hat sich in der Praxis bewährt. Auch hier erfordern veränderte Bedürfnisse ein zeitnahes Reagieren. Eine dynamisch wachsende Berlin-Umland-Region und die geplante Inbetriebnahme des BER führen zu neuen Erfordernissen bei der Organisation der Mobilität im gesamten Landkreis Teltow-Fläming.

Die bisherigen Nahverkehrsplanungen sind daher auf den Prüfstand zu stellen und gemeinsam mit der Bundes- und Landesebene neue Lösungen zu entwickeln. Der Landkreis soll seine Vorstellungen aktiv in die derzeit zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie 2030 sowie den ab 2017 neu aufzustellenden Landesnahverkehrsplan Brandenburg einbringen.

### **Begründung zu 1.1**

Gegenüber allen anderen Varianten sind hier die kürzesten Fahrzeiten (etwa 35 Minuten von Luckenwalde zum BER) und Umsteigewege möglich. Es ist kein Infrastrukturausbau erforderlich, da das erforderliche Gleis bereits existiert. Die Linie kann autark im Netz betrieben werden und den Anschluss in Ludwigsfelde zu den Regionalexpress-Zügen Richtung Süden sicherstellen. Bei Gewährleistung der Finanzierung und Trassenverfügbarkeit ist eine Verlängerung Richtung Jüterbog zusätzlich zum derzeitigen Angebot möglich, so dass Direktverbindungen zwischen Jüterbog bzw. Luckenwalde und dem BER entstehen. Je nach Betriebs- und Fahrplan-konzept ist die Verknüpfung dieser Linie mit der Regionalbahn zwischen BER und der Berliner Stadtbahn (derzeit RB 14) anzustreben, um umsteigefrei von der Anhalter Bahn in den Ostteil Berlins zu gelangen sowie Direkt- oder Umsteigeverbindungen in den Bezirk Treptow-Köpenick sowie zum Wissenschaftspark Adlershof zu schaffen. Durch den Halt in Birkengrund ist eine Direktverbindung zwischen dem Industriepark Ludwigsfelde zum BER hergestellt. Bei einer Anschlussverbindung mit dem RE 3 Richtung Falkenberg (Elster) profitieren auch der Landkreis Elbe-Elster und der Bundeswehrstandort Holzdorf von einer deutlich besseren Anbindung an der BER.

Diese Verbindung sollte mit dem Fahrplanwechsel 2017/18 in Betrieb gehen. Die Linie dient als Ersatz für die vom Land bislang zugesagte und bis dahin nicht realisierbare Umsteigeverbindung von der Anhalter Bahn über Berlin-Südkreuz zum BER, die ohnehin aufgrund des Tarifumwegs (Berlin A) für die Fahrgäste sehr ungünstig ist. Die Umsteigeverbindung in Südkreuz zur S-Bahn ist mit bis zu 85 Minuten Fahrzeit zwischen Luckenwalde und BER keine Alternative.

### **Begründung zu 1.2**

Schon heute gibt es Trassenengpässe und -konflikte zwischen Fern-, Nah- und Güterverkehr auf der Anhalter Bahn, v. a. durch die Zunahme von Fernverkehrszügen und die niveaugleiche Einbindung der Züge vom Berliner Außenring. Dies wird sich ab Ende 2017 verschärfen, wenn mit vollständiger Inbetriebnahme der ICE-Strecke von Berlin nach München weitere Fernzüge über die Anhalter Bahn geführt werden. Damit der Schienennahverkehr nicht ausgebremst wird und erweitert werden kann, sollten folgende Maßnahmen zur Kapazitätssteigerung aktiv geprüft und bei nachgewiesener Wirksamkeit realisiert werden:

- Ergänzung um dreigleisige Streckenabschnitte und weitere Überholmöglichkeiten
- Weiterentwicklung des Signalsystems (ETCS Level 3), um Zugabstände verkürzen zu können

- Bau einer Nord-Ost-Verbindungskurve im Bereich des Genshagener Kreuzes

### **Begründung zu 1.3**

Analog zur Stadt Ludwigsfelde (neuer Haltepunkt Struveshof) sollte Blankenfelde-Mahlow als größte Gemeinde im Landkreis ebenfalls einen Regionalbahnhaltepunkt an der Ost-West-Strecke erhalten und damit direkt und stündlich mit dem BER, Königs Wusterhausen und Potsdam verbunden werden. Hierzu hat die Gemeindevertretung Blankenfelde-Mahlow 10.12.2015 mit großer Mehrheit einen Grundsatzbeschluss gefasst. Nach Inbetriebnahme der RB-Linie zwischen BER und Ludwigsfelde (siehe Punkt 1) bestünde zudem eine Direktverbindung nach Ludwigsfelde und eine Taktverdichtung Richtung BER. Ein zusätzlicher Halt des BER-Expresszuges zwischen Berlin Hbf und BER in Mahlow ist damit entbehrlich.

Durch Verknüpfung des Außenrings mit der S2 und der Dresdner Bahn (als Stufenkonzept realisierbar) sind hier zudem verkehrlich sinnvolle Umsteige-Verbindungen in Richtung Lichtenrade/Mariendorf, Rangsdorf, Zossen, Baruth und Elsterwerda möglich. Die bauliche und verkehrstechnische Machbarkeit des Projektes ist kurzfristig zu bewerten. Es ist zu sichern, dass mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren für den Ausbau der Dresdner Bahn keine Festlegungen getroffen werden, die die Realisierung dieses Projektes ausschließen.

### **Begründung zu 1.4**

Dieses Projekt war schon Teil des bisherigen Landesnahverkehrsplans Brandenburg und ist deshalb zu forcieren. Hierzu ist der Wiederaufbau einer Eisenbahnbrücke über die Wetzlarer Bahn im Bereich Beelitz erforderlich. Die Landeshauptstadt Potsdam ist dann direkt mit dem südlichen Teil des Landkreises verbunden, durch eine attraktive Anschlussgestaltung in Jüterbog sind deutlich kürzere Fahrzeiten auch in den Landkreis Elbe-Elster sowie nach Lutherstadt Wittenberg möglich. Dies dient auch der langfristigen Sicherung der Strecke.

### **Begründung zu 1.5**

Der fehlende Schienenlückenschluss zwischen Blankenfelde und Berlin-Südkreuz ist dringend erforderlich. Der RE5 kann damit um ca. 15 Minuten beschleunigt werden, damit verkürzen sich die Fahrzeiten für Pendler auf der Achse Blankenfelde – Rangsdorf – Zossen – Baruth erheblich. Zudem ist die vom VBB geplante Verdichtung auf einen Halbstundentakt in der Hauptverkehrszeit möglich. Gleichzeitig wird die Anhalter Bahn entlastet, so dass dort weitere Trassen für den Fern- und Regionalverkehr zur Verfügung stehen. Das Projekt ist seit fast 20 Jahren in Planung. Seit Anfang 2016 liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Lichtenrade vor, die beiden weiteren Planfeststellungsabschnitte (Marienfelde und Blankenfelde-Mahlow) sind derzeit im Verfahren. Landkreis und Gemeinde unterstützen einen zügigen Abschluss mit vernünftigen Lösungen für die Straßenquerungen im Gemeindegebiet Blankenfelde-Mahlow.

### **Begründung zu 1.6**

Die C-Tarifgrenze ist in vielen Köpfen eine „Schallgrenze“ zwischen gut erreichbarem Berliner Umland und dem dahinterliegenden ländlichen Raum. Dabei sind Städte wie Trebbin, Luckenwalde und Jüterbog außerhalb des C-Gebietes (hier Grenze in Thyrow) mit dem Zug besser an Berlin und die Innenstadt angebunden als manche Gemeinde innerhalb des C-Gebietes. Für Zeitkarteninhaber ist der Preissprung an der Tarifgrenze zudem im Verhältnis zum Gesamtpreis nicht allzu erheblich, zumal alle ÖPNV-Angebote im Landkreis genutzt werden können. Die angebotene Tarifkombination aus Berlin ABC+Umlandkreis sollte daher ohne strukturelle Änderung des Tarifsystems als „Zone D“ offensiv vermarktet werden, um die Attraktivität auch dieser Regionen für Pendler zu erhöhen.

Ziel der Vermarktung sollte es auch sein, die Städte und Gemeinden entlang der Anhalter und Dresdner Bahn für Menschen und Unternehmen als attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte zu präsentieren.

### **Begründung zu 2.1**

Die Kombination aus RE 3/4 und der Buslinie 618/619 ist heute schon die schnellste ÖPNV-Verbindung zwischen Luckenwalde, Trebbin und der Landeshauptstadt. Es ist jedoch ein kurzer und abgestimmter Fahrplananschluss erforderlich, dieser ist stündlich und auch am Wochenende zu gewährleisten. Die derzeit bestehenden Buslinien 618/619 können das nicht leisten. Die durch das Land Brandenburg finanzierte Linie 618 wird ab Dezember 2017 außerdem eingestellt. Die Einrichtung einer neuen schnellen Direkt-Verbindung zwischen Ludwigsfelde Bahnhof und Potsdam Hauptbahnhof als „PlusBus“-Linie im VBB-Netz würde die Attraktivität des ÖPNV in Richtung Potsdam deutlich verbessern und dem bereits heute bestehenden hohen Bedarf Rechnung tragen.

### **Begründung zu 2.2**

Mit der Umwandlung der Linie 618 in eine PlusBus-Linie wird auch die Direkt-Anbindung von Zossen/Waldstadt an Ludwigsfelde und die Landeshauptstadt Potsdam gesichert. Zwischen Ludwigsfelde und Potsdam soll die Linie nur die wichtigsten Zwischenhalte bedienen. Diese Linie verbindet das Landesbehördenzentrum in Waldstadt mit der Landeshauptstadt, überschreitet mehrere Kreisgrenzen und übernimmt eine wichtige Netzfunktion in der Region. Eine Mitfinanzierung durch das Land ist daher angemessen, z.B. durch einen besonderen Anreizmechanismus für vertaktete und mit dem SPNV gut vernetzte PlusBus-Linien im Rahmen der Schlüsselbildung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes.

Luckenwalde, den 28. Juni 2016



Vorsitzender der SPD-Fraktion

**Originalantrag vom 8. Juni 2016**