

# Landkreis Teltow-Fläming

## Die Landrätin

---



**VORLAGE**

**Nr. 5-2881/16-IV**

**für die öffentliche Sitzung**

### **Beratungsfolge der Fachausschüsse**

Kreistag	05.09.2016
Ausschuss für Regionalentwicklung und Bauplanung	06.09.2016
Haushalts- und Finanzausschuss	12.09.2016
Ausschuss für Wirtschaft	12.10.2016
Kreistag	17.10.2016

**Betr.:** Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Teltow-Fläming

### **Beschlussvorschlag:**

Der Kreistag beschließt:

1. Die Kreisverwaltung wird beauftragt zu prüfen, wie die Einrichtung einer direkten Busverbindung zwischen Ludwigsfelde Bahnhof und Potsdam Hauptbahnhof unter Berücksichtigung der Anbindung der Nord- und Südgemeinden im Landkreis realisiert und finanziert werden kann. Diese Linie soll die Kriterien der Marke „PlusBus“ erfüllen.
2. Die Kreisverwaltung setzt sich des Weiteren auf Bundes- und Landesebene sowie im VBB für die Umsetzung folgender Maßnahmen ein:
  - 2.1 Einrichtung einer zusätzlichen Regionalbahnlinie zwischen dem BER und dem Bahnhof Ludwigsfelde mit Anschluss von und zum Regional Express Richtung Luckenwalde und Jüterbog
  - 2.2 Erweiterung der Trassenkapazität der Anhalter Bahn, um den bestehenden und zukünftigen Schienennahverkehr in hoher Qualität sicherstellen zu können
  - 2.3 Schaffung eines neuen Bahnhalt punktes zur Anbindung der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow an den Außenring
  - 2.4 Führung der Regionalbahnlinie 33 von Jüterbog direkt zum Potsdamer Hauptbahnhof
  - 2.5 Zügiger Wiederaufbau der Dresdner Bahn
  - 2.6 Offensivere Vermarktung der guten Verkehrsangebote und der VBB-Tarife außerhalb der C-Tarifzone
  - 2.7 Erhalt der landesbedeutsamen Buslinie 618 Potsdam – Wünsdorf-Waldstadt bzw. weitere Mitfinanzierung der Buslinie oder einer alternativen Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam (siehe Pkt. 1) durch das Land Brandenburg
  - 2.8 S-Bahn-Verlängerung nach Dahlewitz und Rangsdorf

**Finanzielle Auswirkungen:**

Finanzierung durch:

Produktkonto:	547010.531500
Bezeichnung des Produktkontos:	Zuschüsse an verbundene Unternehmen, Beteiligungen und Sondervermögen
Konto-Ansatz: (bisher)	2.811.000 €
noch verfügbare Mittel:	2.811.000 €
Mehraufwendungen von bis zu	siehe Sachverhalt Pkt. 1

Luckenwalde, den 23.08.2016

Wehlan

## Sachverhalt:

Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis und gehört zu den Schlüsseln für die Zukunftsfähigkeit einer Gesellschaft.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Teltow-Fläming umfasst jährlich Gesamtaufwendungen von fast 7,9 Millionen Euro. Dem stehen Gesamterlöse von knapp 5,4 Millionen Euro gegenüber. Diese setzen sich aus rund 4,8 Millionen Euro Landeszuweisungen (ausschließlich Regionalisierungsmittel des Bundes) und einer guten halben Million Euro Beteiligungen von anderen Landkreisen und Kommunen zusammen. Der Landkreis Teltow-Fläming stellt mehr als 2,5 Millionen Euro als Eigenmittel bereit.

Letztendlich hat mit der Formulierung, dass die Aufgabe „Daseinsvorsorge Mobilität“ eine freiwillige Aufgabe ist, das Land bewusst dem grundsätzlichen Finanzierungsanspruch der Kommunen einen Riegel vorgeschoben. Das muss revidiert werden. Denn der Mobilität kommt in Anbetracht der demografischen Entwicklung zukünftig eine noch viel größere Bedeutung zu. Im engeren Verflechtungsraum sind zusätzliche Pendlerströme zu bedienen, und im strukturschwachen ländlichen Raum muss Mobilität erhalten bleiben. Aus all diesen Gründen sollte das, was das Land gegenüber dem Bund einfordert – eine Dynamisierung der Regionalisierungsmittel um jährlich 2,8 Prozent, der mit 1,8 Prozent durch den Bund gefolgt wird – auch den Umgang des Landes mit den Kommunen bestimmen. Ein weiteres Zurückziehen aus der Finanzierungsverantwortung für den Öffentlichen Personennahverkehr durch Bund und Land sind nicht hinnehmbar.

Die 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. Dabei gilt es, sich der schwierigen Aufgabe im Sinne der Menschen zu stellen: „Die großen ÖPNV-Bedarfe im Norden bedienen ohne den Süden abzuhängen!“. 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 erarbeitende Mobilitätsstrategie 2030 sowie den ab 2017 neu aufzustellenden Landesnahverkehrsplan Brandenburg einbringen.

Zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots für den Landkreis Teltow-Fläming haben die Fraktionen SPD, CDU, DIE LINKE und BVB/Freie Wähler Anträge in den Kreistag eingebracht. Diese Anträge werden mit der vorliegenden Beschlussvorlage der Landrätin gebündelt.

Zu 1.

Die Kombination aus RE 3/4 und der Buslinie 618/619 ist heute schon die schnellste ÖPNV-Verbindung zwischen Jüterbog, 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 soll nach dem Willen der Landesregierung Ende Dezember 2017 eingestellt werden. Die Einrichtung einer neuen schnellen Direktverbindung 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.

Am 11.05.2016 fand ein Arbeitsgespräch am Tisch der Landrätin mit Landtags- und Kreistagsabgeordneten der CDU- und der SPD-Fraktion, der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (VTF mbH), dem Beigeordneten und Leiter des Dezernates IV und den

zuständigen Mitarbeitern der Wirtschaftsförderung statt, bei dem das Thema „PlusBus“ im Zusammenhang mit einer besseren Anbindung des Südens an die Landeshauptstadt besprochen wurde. Hier hat die VTF mbH ihre Potentiallinienanalyse für die Marke „PlusBus“ vorgestellt. Dabei wurde die gute Anbindung des Südens über die Regionalbahnverbindungen der Anhalter Bahn bis Ludwigsfelde in Verknüpfung mit einer schnellen Busverbindung von Ludwigsfelde nach Potsdam als Lösung zur besseren Anbindung des Südens unseres Landkreises an die Landeshauptstadt favorisiert. Somit wären der strukturschwache Süden und der bevölkerungsstarke Norden über den Regionalzug nach Ludwigsfelde und den darauf abgestimmten Buslinien gut und verlässlicher angebunden. Der ländliche Raum wird dadurch gestärkt. Zum anderen würden auch Pendlerbewegungen im Norden des Landkreises und Ludwigsfelde mit dem Krankenhaus und seinen medizinischen Einrichtungen für die Bürger des Landkreises besser erreichbar. Das „PlusBus“-Konzept ist u. a. dadurch gekennzeichnet, dass die Buslinie direkt an den Schienenverkehr und die Ankunftszeiten der Züge angebunden ist. Sie würde auch die Verknüpfung aus dem Bereich Zossen zur Landeshauptstadt gewährleisten, da Zossen gut über Busverbindungen bis Ludwigsfelde angebunden ist, in Zukunft aber die direkte Anbindung zur Landeshauptstadt über die landesbedeutsame Buslinie 618 verlieren soll. Diese neue Schnellbuslinie könnte auch die Kriterien der Marke „PlusBus“ erfüllen.

Aus diesem Arbeitsgespräch heraus hat die VTF mbH den Auftrag erhalten, die Möglichkeiten zur Einrichtung einer schnellen Verbindung in Form einer Schnellbuslinie von Ludwigsfelde nach Potsdam und in diesem Zusammenhang Überlegungen zu Umsetzungsmöglichkeiten der Einführung einer „PlusBus“-Marke im Landkreis zu prüfen und diese im Wirtschaftsausschuss vorzustellen. Diese Analyse ergab einen Mehrbedarf von ca. 400.000 Euro jährlich. Darin sind die Kosten für vier zusätzlich notwendige Fahrpersonale enthalten. Des Weiteren fallen Investitionskosten für zwei zusätzliche barrierefreie Standardlinienbusse von ca. 500.000 Euro bei der VTF mbH an. Am 15.06.2016 informierten Vertreter der Gesellschaft im Ausschuss für Wirtschaft tiefgründig über den Sachstand und die Zusammenhänge.

Hierzu ist eine Informationsvorlage der Landrätin im Kreistag am 27.06.2016 eingebracht worden. Die Einrichtung eines Linienverkehrs nach den Kriterien des „PlusBusses“ würde eine Verbesserung des öffentlichen Personenverkehrs zwischen Ludwigsfelde und Potsdam bedeuten und auch zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten aus den Ortschaften des Südens des Landkreises zur Landeshauptstadt Potsdam führen. Diese Maßnahme kann nur begrüßt werden, eine Aufgabenteilung zwischen schneller „PlusBus“-Linie und erschließender Linie ist möglich. Der Focus sollte auf der Einforderung der notwendigen Rahmenbedingungen liegen – Finanzierung/Finanzierungsbeitrag/Anreize von hochwertigen, den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ergänzenden Buslinien – durch das Land.

#### Zu 2.1

Dem Landkreis Teltow-Fläming wurde bisher als Flughafenanbindung für die Regionen südlich von Ludwigsfelde die Verbindung Anhalter Bahn bis Südkreuz und von dort im dichten Takt zum BER kommuniziert. Mit dem jetzt neu vom VBB verfolgten Konzept ist das nicht mehr möglich, die Fahrzeiten verlängern sich um ein Vielfaches, insofern ist es nur konsequent wenn nach Alternativen gesucht und diese eingefordert werden.

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 Fahrplankonzept ist die Verknüpfung dieser Linie mit der Regionalbahn zwischen dem 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.

Dabei muss geprüft werden, ob eine zusätzliche Bahnverbindung verkehrlich eine sinnvolle Lösung ist und betrieblich sinnvoll umgesetzt werden kann. Hierzu müssen nähere Betrachtungen vorgenommen werden. Aus Sicht unseres Landkreises wäre die Umsetzung dieser Forderung für die Flughafenbindung wünschenswert. Diese Forderung ist aber auch eine gute Grundlage, um über Kompromisslösungen zu verhandeln.

## Zu 2.2

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

Deshalb ist es ein absolut wichtiger Punkt, die Trassenkapazität der Anhalter Bahn zu erweitern. Er sollte eine herausgehobene Priorität haben, da die vorhandene Trassenkapazität eine Erweiterung des Regionalverkehrs nicht zulässt. Im Gegenteil, bei weiterer Zunahme des Fernverkehrs ist formal die logische Konsequenz, dass sich der Regionalverkehr weiterhin unterordnen muss, da der Fernverkehr Vorrang vor dem Regionalverkehr genießt.

Hier ist auch der Landkreis Teltow-Fläming mit teilweise einwohnerstarken Städten und Gemeinden entlang der Anhalter Bahn gegenüber anderen Regionen Brandenburgs bezüglich gegenwärtig vorhandener und in Zukunft ausbaubarer Taktung benachteiligt.

## Zu 2.3

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 am 10.12.2015 mit großer Mehrheit einen Grundsatzbeschluss gefasst. Nach Inbetriebnahme der RB-Linie zwischen BER und Ludwigsfelde (siehe Punkt 1) bestünde zudem eine Direktverbindungen nach Ludwigsfelde und eine Taktverdichtung Richtung BER. Ein zusätzlicher Halt des BER-Expresszuges zwischen Berlin Hauptbahnhof und dem 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 Umsteigeverbindungen 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, da dessen Realisierung absolut wünschenswert ist. Diese Maßnahme muss im Gesamtzusammenhang betrachtet und geprüft werden. Dabei sind viele Aspekte, so u. a. die der RB22, der Buslinie 600, der Einbettung in das gesamte Bussystem zu berücksichtigen. Die Frage, welche Aufgaben die Linie 600 bei der Erweiterung zum Flughafen übernehmen kann und welche Fahrgastströme können damit bedient werden, greift nicht unerheblich in diese Problematik ein.

#### Zu 2.4

Dieses Projekt war schon Teil des bisherigen Landesnahverkehrsplans Brandenburg und soll nach derzeitigem Stand bis 2022 umgesetzt sein. Deshalb ist diese ohnehin geplante Maßnahme 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 und ist deshalb als Maßnahme aus Sicht unseres Landkreises absolut zu unterstützen, da sie für Jüterbog sehr sinnvoll ist, dabei aber auch durch eine relativ kleine Infrastrukturmaßnahme mehrere Angebotsverbesserungen ermöglicht werden, die von den Betriebskosten fast neutral sind. Es gilt zu eruieren, inwiefern eine Beschleunigung möglich ist.

#### Zu 2.5

Die Dresdner Bahn ist sowohl für die Flughafenbindung als auch für den Landkreis insgesamt als Regionalverkehrsangebot von herausragender Bedeutung. Hier sollten unbedingt alle Mittel ausgeschöpft werden, um den Planungs- und Bauprozess zu unterstützen.

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.

Die Probleme der Dresdner Bahn zur Flughafenbindung lassen die Fertigstellung der Dresdner Bahn auf Brandenburger Gebiet in den Hintergrund geraten. Sie ist jedoch essentiell für das Regionalverkehrsangebot bis Wünsdorf. Hier sind noch umfangreiche Baumaßnahmen mit erheblichen Beeinträchtigungen für Anwohner aber auch die Fahrgäste, nach derzeitiger Kenntnis bis 2025, erforderlich. Eine Positionierung, Unterstützung und Koordinierung seitens des Landkreises sollte diesen Prozess begleiten.

#### Zu 2.6

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. Da im Zeitkartenbereich der Ansatz bereits umgesetzt ist und es durchaus gute Erfahrungen gibt, muss durch detaillierte Betrachtungen schnell abgewogen werden, wie sich der Zeitkartenansatz auf die Einzeltickets übertragen lässt.

#### Zu 2.7

Das Liniennetz in Teltow-Fläming umfasst 66 Buslinien, davon 53 in Aufgabenträgerschaft des Landkreises, zwölf in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise und eine – die Linie 618 – als landesbedeutsame Buslinie in Aufgabenträgerschaft des Landes. Durch die Landesregierung ist vorgesehen, wie bereits oben erwähnt, Ende 2017 die landesbedeutsame Buslinie zwischen Potsdam und Wünsdorf-Waldstadt Ende 2017 einzustellen. Die Kündigung der Aufgabenträgerschaft des Landes und die Weiterführung in kreislicher Aufgabenträgerschaft der Linie 618 bindet erhebliche finanzielle Mittel, die nicht ohne Kompensierungsmaßnahmen durch das Land durch den Landkreis bzw. seine Kommunen zu tragen wären. Mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes im Jahr 2005 wurde die Wahrnehmung der ÖPNV-Aufgabe über die kommunalen Aufgabenträger durch den Landesgesetzgeber als „freiwillige Aufgabe“ formuliert. Auf die harten Auflagen der Haushaltsgenehmigung durch die Kommunalaufsicht (Ministerium für Inneres und Kommunales) wird an dieser Stelle verwiesen. Aus diesen Gründen ist der Forderung gegenüber dem Land, die Linie 618 aufrecht zu erhalten, weiterhin Ausdruck zu verleihen. Ergänzend muss noch angemerkt werden, dass durch die Erstaufnahmeeinrichtung für geflüchtete Menschen in Waldstadt-Wünsdorf weitere Bedarfe entstanden sind bzw. entstehen werden.

Sollte der Erhalt der landesbedeutsamen Buslinie 618 nicht möglich sein, ist gegenüber dem Land Brandenburg die Forderung zu bekräftigen, mögliche Alternativenbindungen, wie z. B. die unter Beschlusspunkt 1 dieser Vorlage genannte Einrichtung der „PlusBus“-Linie Ludwigsfelde-Potsdam zu wesentlichen Teilen mitzufinanzieren. Es ist keinesfalls akzeptabel, dass sich das Land Brandenburg aus der Mitfinanzierung des ÖPNV weiter zurückzieht.

#### Zu 2.8

Im engen Verflechtungsraum um Berlin ist das S-Bahnkonzept mit einem eigenen Streckennetz, der hohen Verfügbarkeit (und Pünktlichkeit) die richtige Lösung für die Bewältigung der Aufgaben im Personennahverkehr. Für die Wiederherstellung der S-Bahnverbindung bis Rangsdorf gilt, dass mit verhältnismäßig geringen Investitionen ein überaus großer Nutzen für die ständig wachsende Bevölkerung um Dahlewitz und Rangsdorf, die Firmen in den Gewerbegebieten von Dahlewitz und nicht zuletzt auch den Tourismus im Gebiet um und insbesondere nach Rangsdorf erreicht werden kann.