

## Neudruck

### Antrag

der CDU-Fraktion

#### **Weichen stellen für eine zukunftsfeste Mobilität im ganzen Land**

##### **Der Landtag stellt fest:**

Einige Städte und Gemeinden verfügen über gute und regelmäßige Verkehrsanbindungen. Dies trifft jedoch leider nicht auf alle Regionen zu, insbesondere die Bewohner zahlreicher Kommunen im ländlichen Raum leiden unter ungünstigen Takten und Fahrzeiten sowie langen Umsteigeverbindungen. Auf den besonders nachgefragten Linien des Regionalverkehrs sorgen im Gegenzug Kapazitätsprobleme für ein qualitativ unzureichendes Angebot.

Ziel muss es daher sein, das ganze Land Brandenburg, das Umland von Berlin ebenso wie die weiter entfernten Städte und Regionen, mit einer neuen Netzstruktur besser, das heißt schneller, häufiger, und möglichst direkt von Berlin und Potsdam aus erreichbar zu machen.

Zur zukunftsfesten Gestaltung des Schienenpersonenverkehrs im Land Brandenburg müssen dazu zeitnah verbindliche und konkrete Entscheidungen getroffen werden.

Hierzu sind neben Mehrleistungen im Regionalverkehr auch Investitionen in die Infrastruktur notwendig, um mit der dynamisch wachsenden Nachfrage Schritt zu halten.

##### **Der Landtag möge daher beschließen:**

Die Landesregierung wird mit der Planung und Durchführung eines Mobilitätskonzeptes mit den nachfolgend aufgeführten Parametern sowie dem Zieljahr 2030 beauftragt.

- Die Grundausrichtung des neuen Mobilitätskonzeptes erfolgt anhand folgender Ziele: Schneller, öfter, direkter!
  - o Schneller: Durch eine deutliche Verkürzung der Fahrzeiten im Rahmen einer neuen Liniennetz-Konzeption werden alle Oberzentren in weniger als 60 Minuten vom Berliner Zentrum aus erreichbar sein und alle Mittelzentren in weniger als 90 Minuten erreichbar sein.

- Öfter: Durch eine neue Liniennetz-Konzeption werden deutliche Qualitätsverbesserung für die Städte und Vororte im Berliner Umland erreicht. Kürzere Takte, zusätzliche Kapazitäten sowie möglichst keine langlaufenden Linien als Vorortlinien machen die Mittelzentren im Berliner Umland in 30 Minuten von Berlin aus erreichbar.
- Direkter: Umsteigefreie Verbindungen nach Berlin werden auch für diejenigen Mittelzentren realisiert, die heute nur mit Umsteigen erreichbar sind.

Als weitere Zielvorgaben des neuen Mobilitätskonzeptes werden festgelegt:

- Verkürzung der Fahrzeiten nach Potsdam und mehr umsteigefreie Direktverbindungen nach Potsdam aus allen Landesteilen.
- Verbesserung der Verbindungen nach Leipzig und Dresden für Südbrandenburg, für die Uckermark nach Stettin.
- Abgestimmtes Gesamtkonzept zwischen Fern- und Regionalverkehr für die vom Fernverkehr bedienten Städte zur Stärkung des Fernverkehrs.
- Weiterhin ist der ländliche Raum durch Bündelung vorhandener und neuer Mobilitätsangebote so an das Schienen-Regionalnetz anzubinden, dass möglichst jeder Ort in Brandenburg in maximal 90-120 Minuten vom Zentrum Berlins aus erreichbar wird.

Folgende Innovationen müssen dazu bei zukünftigen Ausschreibungen von Verkehrsleistungen berücksichtigt werden:

- Elektrischer Betrieb auf Strecken ohne Fahrleitung durch eine neue Fahrzeuggeneration (Hybrid, Batterie-elektrisch) statt der heute eingesetzten Diesellokomotiven.
- Das Kuppeln und Flügel von elektrischen und heute mit Diesel betriebenen Fahrzeugen wird zukünftig eine deutlich höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung ermöglichen. Dabei ergeben sich insbesondere neue Möglichkeiten durch die Kuppelung von Fahrleitungs-elektrischen Fahrzeugen und elektrischen Fahrzeugen mit zusätzlicher Batterie.
- Der Einsatz des neuen Signalsystems ETCS im Verkehrsknoten Berlin ermöglicht eine erhebliche Verdichtung der Zugfolge auf Engpass-Abschnitten. Die Länder Berlin und Brandenburg müssen daher im Zuge der Neuausschreibung der Linien auf der Berliner Stadtbahn eine Ausrüstung der Fahrzeuge mit ETCS festschreiben und bei der DB auf die beschleunigte Ausrüstung des Bahnknotens Berlin hinwirken.
- Mithilfe von Sensoren für die Wagentüren, die nicht nur die Zahl der ein- und aussteigenden Fahrgäste mit hoher Zuverlässigkeit erfassen, sondern auch mitgeführte Fahrräder, Kinderwagen, Rollstühle, Senioren-Mobile und E-Scooter, wird ein „lernendes System“ geschaffen, in dem die Besetzung jedes Zuges prognostizierbar und für die Kunden in Echtzeit abrufbar ist. Dies ermöglicht die Lenkung von Fahrgästen und ist eine Maßnahme zur Vermeidung von Verspätungen aufgrund hohen Fahrgastaufkommens.

Durch eine umfassende Ausdifferenzierung und Neustrukturierung des vorhandenen Liniensystems werden genau definierte Angebote für den Vorortverkehr, den ländlichen Raum sowie schnelle Expressverbindungen geschaffen.

Um dieses Linienkonzept umzusetzen ist ebenfalls eine Vielzahl von Infrastrukturmaßnahmen in unterschiedlichen Ausmaßen erforderlich. Dazu gehören unter anderem:

- Elektrifizierung
  - o Ertüchtigung der Strecke Cottbus-Forst
  - o Ertüchtigung der Strecke Cottbus-Spremberg
  - o Ertüchtigung des Bahnhofs Joachimsthal und des Bahnhofs Bad Saarow Klinikum für den Einsatz batterie-elektrischer Fahrzeuge
  - o Elektrifizierung des dritten Gleises („Stammgleis“) Wustermark-Abzweigung Ribbeck
  - o Elektrifizierung des dritten Gleises („Stammgleis“) Rathenow-Stendal
  
- Streckenausbau
  - o Zweigleisiger Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn Griebnitzsee - Zehlendorf - Nord-Süd-Tunnel
  - o Ausbau der Stammstrecke der Niederbarnimer Eisenbahn
  - o Bau einer eingleisigen Verbindungskurve der Kremmener Bahn aus Richtung Velten zum Berliner Außenring Richtung Osten
  - o Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf allen elektrifizierten Strecken, wo derzeit weniger als 120 km/h gefahren wird, auf mindestens 120 km/h
  
- Bahnhöfe
  - o Neubau des oberen Bahnhofs Potsdam Pirschheide
  - o Reaktivierung/Neubau des Bahnhofs Groß Behnitz
  - o Königs Wusterhausen: Trennung S-Bahn / Ferngleise und zweigleisige Durchfahrt Regionalverkehr ohne Querung der S-Bahn
  - o Neubau von Bahnhöfen auf der Potsdamer Stammbahn
  
- S-Bahn
  - o Verlängerung der S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten
  - o Prüfung einer S-Bahnverlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf
  - o Prüfung einer S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf

Als zentrale Bedingung für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts muss eine vor-schnelle Festlegung auf das bisher gefahrene Konzept durch eine Neuausschreibung des „Status quo“ vermieden werden. Erst unter Berücksichtigung der weiteren Entwicklung, also mit der Option auf die zusätzlichen Mehrleistungen, die neue Linienstruktur und die Nutzung neuer Technologien dürfen neue Ausschreibungen erfolgen. Bis dahin müssen alle weiteren Ausschreibungen von Verkehrsleistungen gestoppt werden.

### **Begründung:**

Nadelöhre im Schienenverkehr bremsen in verschiedenen Regionen des Landes die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung nachhaltig aus. Viele Pendler aus den ländlichen Regionen nehmen täglich lange Wege auf sich, beispielsweise kommt der Prignitz-Express nur auf einem zeitraubenden Umweg nach Berlin.

Die Entwicklungschancen der Städte und Gemeinden in Brandenburg sind sehr stark von der Qualität ihrer Verkehrsanbindung abhängig. Die Schnelligkeit und Häufigkeit des Regionalverkehrs mit Verbindungen nach Berlin/Potsdam (bzw. Dresden, Leipzig, Stettin oder Hamburg) entscheiden darüber, ob die Einwohner in ihrer Heimatstadt oder von ihrer Heimatstadt aus einer Tätigkeit nachgehen können.

Neben der wirtschaftlichen Bedeutung von leistungsfähigen Schienenverkehrsangeboten gibt es auch erhebliche Auswirkungen auf die Lebensqualität der Menschen sowie auf die zivilgesellschaftlichen und kulturellen Potenziale und Entwicklungen. Durch moderne Technologie kann auch die Verbindung des ländlichen Raumes zu den Regionalverkehrsbahnhöfen entscheidend verbessert werden. Deutlich spürbar werden die Verbesserungen auch in den Pendlerverkehren in die Städte und Gemeinden im Umland von Berlin.

Durch das vorgeschlagene Konzept für Ausbau und Neustrukturierung des Regionalverkehrs bis 2030 werden die Unterfinanzierung und Vernachlässigung dieses wichtigen Hoffnungsträgers für das Land Brandenburg beendet. Die Einigung mit dem Bund als Zuständigen für die Infrastruktur, mit dem Land Berlin sowie mit anderen Nachbarländern über die Details ist zeitnah und engagiert anzugehen.

Das vorgeschlagene Konzept liefert die Begründung für viele dringend benötigte Infrastruktur-Ausbaumaßnahmen. Der weitere Ausbau des Regionalverkehrs ist dabei nicht nur Verkehrspolitik, sondern auch eine strukturpolitische und wirtschaftspolitische Zukunftsinvestition!

Ingo Senftleben  
für die CDU-Fraktion