

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage Nr. 4193
der Abgeordneten Iris Schülzke (fraktionslos)
Drucksache 6/10341

Abgehängter Süden

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Fragestellerin: Als die Bahnstrecke Berlin-Dresden nach einer grundhaften Sanierung am 10. Dezember 2017 wieder in Betrieb genommen wurde, waren Bürger, Pendler und Bahnreisende zuversichtlich. Aufgrund der Baumaßnahmen mussten erhebliche Einschränkungen, Umwege und Belästigungen in Kauf genommen werden. Auch die Kommunen steckten viel Geld in den Ausbau der Bahnstrecke. Doch jetzt die große Ernüchterung. Die Stopps des IC in Elsterwerda verringern sich und eine wesentliche Reduzierung der Fahrzeiten der Regionalzüge bleibt auch aus. Bitter für Pendler. Ein weiteres Problem ist das Straßennetz. So hat die B 87 nur noch eine ergänzende Funktion für die Flächenerschließung und Verkehrsanbindung der Region - Sicherung der bedarfsgerechten Nutzung vorrangig im Rahmen der Erhaltungsmaßnahmen (Drucksache 6/10034). Der Zustand der Landesstraßen ähnelt teils einer rübenackerähnlichen Flickenteppiche.

1. Wie haben sich die Haltepunkte im Land Brandenburg entlang der Strecke Berlin-Dresden entwickelt? (Bitte für die Jahre 2000, 2010 und aktuell alle Haltepunkte auflisten und wie viele Züge halten dort!)

zu Frage 1: In der folgenden Tabelle sind die Anzahl der vom Land Brandenburg im SPNV bestellten Abfahrten pro Tag (Verkehrstage Montag - Freitag) entlang der Strecke Berlin - Dresden aufgeführt:

Fahrplanjahr	2000/2001	2010	2019
Blankenfelde (TF)	74	78	80
Dahlewitz	74	78	80
Rangsdorf	74	78	80
Dabendorf	74	78	80
Zossen	74	78	80
Wünsdorf-Waldstadt	56	53	54
Neuhof (bei Zossen)	18	18	20
Baruth (Mark)	20	28	29
Klasdorf-Glashütte	0	8	9
Golßen (Niederlausitz)	18	18	18
Drahnsdorf	18	18	18

Luckau-Uckro	38	28	28
Walddrehna	18	18	18
Doberlug-Kirchhain	19	29	29
Rückersdorf	20	19	19
Hohenleipisch	20	19	19
Elsterwerda	21	25	26
Prösen Ost	22	22	24

2. Wie viele Halte und Zugverbindungen sind nach dem Ausbau der Strecke weggefallen? (Bitte auflisten und begründen!)

zu Frage 2: Das Land Brandenburg hat nach Ausbau der Strecke im SPNV keine Halte und Zugverbindungen abbestellt. Aufgrund eines Trassenkonflikts mit einem Fernverkehrszug wird bis Juni 2019 vorübergehend ein Zug der Linie RE 7 zwischen Zossen und Wünsdorf-Waldstadt durch einen Bus ersetzt, danach kann das Zugpaar wieder regulär angeboten werden. Nach dem Ausbau der Strecke ist zur Verbesserung der Anbindung von Baruth (Mark) am Abend ein zusätzliches Zugpaar zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Baruth (Mark) mit Halt in Neuhof hinzugekommen.

3. Wie viele IC-Haltepunkte wurden in der Planung/ Ausführung der Bahnstrecke Berlin-Dresden beachtet? (Bitte nach Haltepunkte und Anzahl der Stopps auflisten!)

zu Frage 3: Der Ausbau der Strecke Berlin - Dresden erfolgte durch die DB Netz AG im Auftrag des Bundes. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen durchgeführt. Derzeit werden von DB Fernverkehr sechs IC-Verbindungen (nicht täglich) mit Halt am Bahnhof Elsterwerda angeboten. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 ist die Einführung einer zweistündlichen IC-Linie Dresden - Berlin - Warnemünde mit Halt in Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain geplant.

4. Wurde bei der Inbetriebnahme der IC-Haltepunkte eine Zusicherung für einen bestimmten Zeitraum zwischen der Landesregierung und der Deutschen Bahn vereinbart? Wenn ja, bitte nach Haltepunkten und Jahren auflisten.

zu Frage 4: Nein.

5. Mit welcher Summe beteiligte sich das Land Brandenburg am Ausbau der Bahnstrecke Berlin-Elsterwerda-Dresden und mit welcher Summe mussten sich die Kommunen beteiligen? Bitte auflisten für die Jahre 2000 - 2018 nach Jahren, Land, Kommunen und Summen!)

zu Frage 5: Das Land hat sich grundsätzlich für die Jahre 2000 - 2018 nicht am eigentlichen Ausbau der Bahnstrecke Berlin - Elsterwerda - Dresden beteiligt. Im Rahmen von Maßnahmen zur Beseitigung bzw. Änderung von Bahnübergängen an der Strecke hat sich das Land als Straßenbaulastträger gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz unmittelbar an den Kosten wie folgt beteiligt:

Angaben in Tausend EUR

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
0,11	27,61	1,69	26,24	6,94	15,00	0,00

2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
0,28	8,81	1.148,23	1.504,44	5.953,22	10.593,01	943,11

Darüber hinaus hat das Land die Kommunen bei der Finanzierung ihres Anteiles an den kreuzungsbedingten Kosten gemäß Rili KStB wie folgt anteilig unterstützt:

Angaben in Tausend EUR

2014	2015	2016	2017	2018
925,88	1.472,00	1,280,50	4.960,00	3.992,79

Der dabei von den Kommunen aufzubringende Eigenanteil in den fünf Jahren betrug 8,261 Mio. EUR. Eine Ausweisung nach Jahren ist hier nicht möglich.

6. Was wird konkret von der Landesregierung unternommen, dass sich Verkehrsanbindungen für die Bürger und Pendler im Süden Brandenburgs nicht weiter verschlechtern? Liegt ein Konzept vor, wo kann man nachlesen?

zu Frage 6:

Schienerpersonennahverkehr

Die Landesregierung hat einen neuen Landesnahverkehrsplan erarbeitet. Am 13. September 2018 erfolgte die Herstellung des Benehmens im zuständigen Landtagsausschuss. Darin werden die konkreten Planungen zum Ausbau des SPNV in Brandenburg ausführlich dargestellt. Das Angebot im SPNV soll demnach in den kommenden Jahren landesweit um bis zu 10 Mio. Zug-Kilometer ausgeweitet werden. Auch für den Süden Brandenburgs sind darin viele Verbesserungen vorgesehen. Unter anderem sind enthalten:

- Wiederaufbau der Dresdner Bahn zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde zur Verkürzung der Fahrzeiten aus Südbrandenburg nach Berlin
- S-Bahn nach Rangsdorf im Rahmen des Projektes i2030
- Herstellung eines Stundentaktes am Wochenende zwischen Ruhland, Elsterwerda-Biehla und Falkenberg (RB 49 und S 4), bereits seit Dezember 2018 umgesetzt
- Tagsüber Verlängerung der Linie RB 43 Cottbus - Doberlug-Kirchhain - Falkenberg (Elster) nach Herzberg (Elster), bereits seit Dezember 2018 umgesetzt
- Ausweitung des Angebots auf der Strecke Cottbus - Leipzig durch zusätzliche Spätverbindungen, bereits seit Dezember 2018 umgesetzt
- Herstellung von Direktverbindungen zwischen Finsterwalde und Berlin
- Führung der derzeitigen Linie RB 24 von Senftenberg und Calau aus direkt auf die Berliner Stadtbahn (dann als Linie RE 7) ab Dezember 2022
- Einrichtung einer zusätzlichen Linie Cottbus - Senftenberg (Linie RE 13) ab Dezember 2022, dadurch Herstellung eines 30-Minuten-Taktes zwischen den beiden Städten

Straßeninfrastruktur

Seitens des Landes werden im Rahmen des Schlüsselprojekts „Lausitz in Bewegung - Lausitz-Takt“ der Lausitzstrategie folgende Straßenbauprojekte verfolgt:

- Neubau OU Cottbus B97/B168, Planfeststellungsverfahren für 2. BA am 22.12.2016 eingeleitet, Bau abhängig von Baurechtschaffung,
- B 97 Netzergänzung Cottbus, Planfeststellungsverfahren am 22.12.2016 eingeleitet, Bau abhängig von Baurechtschaffung
- Das Vorhaben B 169, Ausbau zw. BAB 13, AS Ruhland und OU Plessa befindet sich in der Entwurfsbearbeitung. Der Bau erfolgt in Abhängigkeit von der Erlangung des Bau-

rechts und der notwendigen Mittelbereitstellung durch den Bund (anvisiert ab 2022 in Abhängigkeit von Baurechtschaffung und Finanzierung durch BMVI). Umsetzung mittelfristig vorgesehen (abhängig von Baurechtschaffung)

- Die B 87n Ortsumfahrung (OU) Lübben führt zu einer wesentlichen Entlastung der im Spreewald gelegenen Stadt Lübben (Kreisstadt des Landkreises Dahme-Spreewald) vom Durchgangsverkehr und führt zur Verbesserung der überregionalen und regionalen Erreichbarkeit durch Fahrzeitverkürzung sowie der Anbindung der B 87 an die BAB 13. Zur Zeit werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren erarbeitet.

7. Die Lausitz steht vor einem Strukturwandel. Wie soll sich die Lausitz entwickeln, wenn immer mehr Zugverbindungen wegfallen, welche Alternativen gibt es um die wachsenden Pendlerströme abzufangen?

zu Frage 7: Das Land Brandenburg stützt den anstehenden Strukturwandel auf Seiten der Eisenbahninfrastruktur und des SPNV-Angebots durch deutliche Angebotsverdichtungen in den kommenden Jahren bis 2022 - diesbezüglich wird auf die Antwort auf Frage 6 verwiesen. - Darüber hinaus hat die Landesregierung den Bedarf für den Ausbau und die Elektrifizierung nachfolgender Schienenstrecken als Voraussetzung für den Strukturwandel geltend gemacht:

- die Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz,
- Ausbau/die Elektrifizierung der Strecke Berlin-Cottbus-Görlitz als Schnellzug-Verbindung,
- den zweigleisigen Ausbau der Strecke Cottbus - Lübbenau,
- den Ausbau Cottbus - Leipzig sowie Cottbus - Dresden
- Elektrifizierung der Strecke Cottbus - Forst
- Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen
- Elektrifizierung Görlitz - Grenze Deutschland/Polen, um direkte Verbindungen von Wrocław über Görlitz nach Berlin und zurück zu ermöglichen.

8. Hat die Landesregierung langfristige und tragfähige Lösungen im Bereich des kommunalen Straßenbaus - für die Instandhaltung und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur - in Planung, um Standortattraktivität und Lebensqualität im Süden Brandenburgs zu steigern?

zu Frage 8: Die Planung und der Bau von kommunalen Straßen ist eine Selbstverwaltungsaufgabe der Kommunen. Die Landesregierung fördert verkehrswichtige kommunale Straßenbauvorhaben entsprechend der "Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg - Teil kommunaler Straßenbau - (Rili KStB Bbg 2016) vom 20. April 2016; ABL. Nr. 37, S. 1175. Im Haushalt 2019/20 sind für die Förderung des kommunalen Straßenbaus Mittel in Höhe von 27,1 Mio. € pro Jahr veranschlagt.