

Boom-Town Ludwigsfelde

Aber Politiker vernachlässigten Bahn-Infrastruktur /
Bahn nach Berlin kommt 10 Jahre zu spät

LUDWIGSFELDE/BERLIN – 3.1.2004 (khd/zt). Vor 150 Jahren brauchte die Anhaltische Bahn von Berlin-Lichterfelde bis ins märkische Ludwigsfelde, ne knappe halbe Stunde. Auch der Fahrplan von 1949 gibt für diese Strecke eine Fahrzeit von 29 Minuten an. Und heute – immerhin fast 15 Jahre nach dem Mauerfall – benötigt die Bahn in der Form des Schienen-Ersatzverkehrs (SEV für RB 32) stolze 52 Minuten. Denn der Bus 621 tuckert im Stundenabstand gemächlich durch Lichterfelde und Teltow sowie über die Dörfer bis zum Bahnhof Ludwigsfelde am südlichen Berliner Autobahn-Außenring (A 10, E 30, E 55) – der Straße „Paris – Moskau“.

Nun wäre eine solche Busfahrt zu einem Berliner Vorort kein Drama. Sie ist aber ein starkes Hemmnis für den Pendler-Verkehr – auch wegen des zeitaufwendigen Umsteigens. Denn um Ludwigsfelde herum hat sich inzwischen reichlich Industrie angesiedelt wie Mercedes-Benz/Daimler-Chrysler, BMW/Rolls-Royce, das MTU-Turbinenwerk. Im benachbarten Großbeeren ist ein großes Güterverteilzentrum entstanden. Auch der Häusle-Bau hat stark zugenommen, bis nach Thyrow und Trebbin hin. Das ganze Gebiet um Ludwigsfelde im Brandenburger Landkreis Teltow-Fläming boomt. Es ist derzeit die wachstumsstärkste Region der Bundesrepublik – nicht mal München kann da mithalten.

Da sei es extrem unvernünftig gewesen, daß die Politik im Land Brandenburg – aber auch im Land Berlin [Ed: die das Abwandern von Steuerzahlern verhindern wollte], nicht mit Nachdruck dafür gesorgt habe, daß eine im Speck-Gürtel liegende Wachstums-Region solide und rechtzeitig an den öffentlichen Nahverkehr (hier Regional- oder S-Bahn) im Verflechtungsgebiet

mit der Metropole Berlin angeschlossen worden ist, kritisieren nicht nur Umweltschützer. Die Politik habe nur dafür gesorgt, daß das Gebiet um Ludwigsfelde hervorragend per Lkw und Auto erreichbar ist, heißt es.

Und so quält sich jeden Morgen eine riesige Auto-Schlange nach Berlin über die B 101 und den engen Abzweig Osdorfer Straße rein und zum Abend wieder aus der Stadt raus zu den seit 1990 neu entstandenen Wohnquartieren im Süden Berlins. Erst mit der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhof Berlins (Lehrter Bahnhof) im Jahr 2006 werden auf der Anhalter Bahn wieder Regionalzüge von Berlin über Teltow, Großbeeren bis Ludwigsfelde und weiter über Thyrow, Trebbin nach Jüterbog fahren – 10 Jahre zu spät!

„Das Wichtigste auf lange Sicht ist die Infrastruktur.“

Peer Giesecke,
Chef des Brandenburger
Landkreises Teltow-Fläming.



10 Jahre zu spät!

BERLIN – 4.1.2004 (khd). So sind sie, unsere an sich nur dem Gemeinwohl verpflichteten Politiker des ausgehenden 20. Jahrhunderts – egal, ob sie Diepgen (CDU), Platzek (SPD), Stolpe (SPD, [Stolpes Fehler]) oder Wowereit (SPD) heißen: Sie predigen regelmäßig die Förderung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV), lassen dann aber mit dem Geld der Steuerzahler überreichlich Straßen und Autobahnen bauen, weil es starke Lobbyisten so „befehlen“.

Natürlich brauchen wir auch (neue) Straßen für einen Individual-Verkehr, zumal die DDR den Straßenbau sträflich vernachlässigt hatte. Aber primär muß immer der ÖPNV revitalisiert bzw. ausgebaut werden, auch um allen Bürgern – nicht nur Autofahrern – verlässliche (neue) Fahrmöglichkeiten zur Arbeit bzw. zum Wohnen zu signalisieren, so daß diese ihre ganz indivi-

duellen Entscheidungen bezüglich der Wahl des Arbeitsplatzes und des Wohnortes treffen können. Das lernt jeder Student der Stadt- und Regional-Planung im ersten Semester.

Landrat Giesecke hat also recht, wenn er die besondere Bedeutung der Infrastruktur betont. Dazu gehört aber auch die (Eisen-)Bahn zum Transportieren von Menschen und Gütern in größeren Mengen. Der Landkreis Teltow-Fläming hätte schon Anfang der 90er-Jahre Geld zum Wiederaufbau der durch die Teilung 1952 unterbrochenen Anhalter Bahn zuschießen sollen, so daß ab 1996 zumindest ab/bis Lichterfelde-Ost (S-Bahn-Anschluß seit dem 28.5.1995) wieder Regionalzüge ins Umland hätten verkehren können.

Aber Anfang 2004 – fast 15 Jahre nach dem Fall der Berliner Mauer – ist noch nicht einmal wieder der Regionalbahnhof in Lichterfelde-Ost (früher Groß Lichterfelde)



▲ **Ein Regional-Express auf dem Weg von Berlin nach Ludwigsfelde.** Seit Ende Mai 2006 fährt die Eisenbahn endlich wieder von Berlin über die Anhalter Bahn direkt ins südliche Umland. Ob inzwischen viele Autofahrer auf die Bahn umgestiegen sind, ist nicht bekannt. (Foto: 12.8.2006 – khd-1100)

entstanden. Die Entscheidung, dieses alles erst im Rahmen des Projekts „Eisenbahn-Knoten Berlin“ bis 2006 zu realisieren, war ein Riesenfehler. Es ist dieser Größenwahn von Politikern, der die Planungen bestimmt. So kam man um 1992 sogar auf die Idee, den teuren und nicht mit der normalen Eisenbahn kompatiblen Transrapid über die neue Nord-Süd-Trasse von Hamburg kommend via Berlin nach Dresden schweben zu lassen. Schließlich brauche man endlich eine Vorzeigestrecke für die deutsche Magnetschwebbahn, hieß es.

Die Wähler werden solche eklatante Fehlplanung bei anstehenden Wahlen und vor allem bei der Volksabstimmung zur Vereinigung von Berlin mit Brandenburg im Hinterkopf haben.

Noch eine Schildbürgerei

24.2.2004 (khd/tsp). Es zeichnet sich eine weitere Schildbürgerei ab. Der Flughafen Berlin-Schönefeld boomt, der Bahnhof Schönefeld wird ausgebaut, doch die meisten Direktverbindungen aus der Berliner Innenstadt sollen 2006 wegfallen. Denn die Eisenbahnplanung „Knoten Berlin“ war abgeschlossen ehe die Entscheidung für den abseits im Südosten Berlins liegenden Großflughafen Berlin-Schönefeld fiel.

Ursprünglich sollte dieser weiter südlich bei Sperenberg entstehen. Dieser Standort liegt dicht an der Anhalter Bahn, so daß auch über die Nord-Süd-Tunneltrasse fahrende ICEs dort hätten halten können. [mehr]

Mehr zu diesem Thema:

[01] [26.12.2003: Revitalisierung der Anhalter Bahn] (khd-Page)

[02] [31.12.2003: Flensburg schrumpft – Ludwigsfelde wächst] (DIE ZEIT)

Das Hauptportal des „khd-research.net“ ist im Internet erreichbar unter der Adresse: <http://www.khd-research.net/>.

Erscheinungsorte sind San José (USA) oder Toronto (Canada). Herausgeber der Publikationen ist: Dipl.-Ing. K.-H. Dittberner, Berlin. Es gilt der Disclaimer.

Der hier im PDF-Format präsentierte Haupt-Artikel wurde erstmals in der Nr. 265 der Ausgabe der »khd-Page« vom 4. Januar 2004 veröffentlicht. Alle im Text unterstrichenen Begriffe sind im Original (im Internet) mit Links (Verweisen) versehen, die zu weiterführenden Informationen im Weltwissensnetz führen.

Die Artikel-Archivierung ist unter folgendem Pfad (URL) erfolgt: <http://www.khd-research.net/Welcome/News07.html#4>.