

## Mobilitätsforum TKS/Berlin-Südwest

– Redebeitrag Hr. Ahlgrimm, Bürgermeister Großbeeren

Als Bürgermeister einer Kommune, in der sich das erfolgreichste Güterverkehrszentrum Ostdeutschlands befindet, muss man beim Thema Mobilität mit seinen Aussagen natürlich grundsätzlich vorsichtig sein. Schließlich wird ein erheblicher Teil des Verkehrs auf den Straßen nicht nur durch den Güterverkehr von und in das GVZ generiert, sondern auch die inzwischen allein in diesem Gewerbegebiet entstandenen über 8.000 Arbeitsplätze führen dazu, dass die Menschen, die dort arbeiten, ihren Betrieb erreichen können und nach Feierabend wieder nach Hause kommen müssen, sofern sie nicht das ausgesprochene Glück haben, in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsortes eine Wohnung gefunden zu haben.

Dabei sind Güterverkehrszentren vom Grunde her vor dem Hintergrund des Gedankens der Verkehrsvermeidung – insbesondere in und um Ballungszentren herum – entstanden. Die Güter sollten nicht erst in die Stadt hinein und dann wieder aus ihr heraus gefahren werden, sondern nach Möglichkeit vor den Toren der Stadt neu kommissioniert und gezielt mit kleineren Einheiten zum Bestimmungsort gebracht werden. Die Langstrecken bis zum Umschlagsort sollten dabei nach Möglichkeit mit Verkehrsträgern wie der Bahn oder dem Schiff erfolgen und auch bei Langstrecke zu einer Entlastung des Straßensystems beitragen.

Die Realität sieht freilich anders aus. Durch unterschiedliche Einflüsse, auf die ich jetzt nicht näher eingehen will, weil sie nicht Thema der heutigen Veranstaltung sind, ist selbst der erste von zwei Bauabschnitten des Containerbahnhofs in unserem GVZ noch längst nicht ausgelastet, während das GVZ selbst bereits um rund die Hälfte seiner ursprünglichen Ansiedlungsfläche aufgrund der hohen Nachfrage erweitert werden musste.

Nicht anders steht es letztlich auch um die Frage der Anbindung dieser Fläche im Rahmen des ÖPNV und des SPNV für die dort beschäftigten Arbeitnehmer. Eine Bahnverbindung mit dem Regionalexpress im Stundentakt, Busverbindungen zum Berliner S-Bahnhof Buckower Chaussee bestenfalls alle 20 Minuten, am Wochenende nur alle zwei Stunden, zu den S-Bahnhöfen Teltow-Stadt und Mahlow nur alle Stunde und während der immer häufiger in den Arbeitsprozess eingebundenen Nachtschicht gar nicht, sind leider die Tagesordnung. Wer aber nicht in halbwegs vertretbarer Zeit mit den „Öffentlichen“ seinen Arbeitsweg bewältigen kann, greift im Regelfall mindestens bei weiteren Anfahrtswegen auf das eigene Auto, günstigstenfalls auf eine Fahrgemeinschaft zurück.

Hier gilt es anzusetzen und grundlegende Veränderungen herbeizuführen. Eine gute und in kurzen Taktfrequenzen verkehrende Anbindung im ÖPNV und SPNV ist nicht nur für solche Gewerbegebiete wichtig und ein erheblicher Standortfaktor, sie ist zugleich auch für die Wohnbevölkerung in den Stadtrandkommunen der benötigte Anstoß, auf das Auto bei den täglichen Wegen verzichten können, weil man nicht mehr stundenlang warten muss, um nach einem Arztbesuch oder einem Einkauf in nächsten Ort wieder nach Hause zu kommen.

Unterstützt werden muss die Ertüchtigung des öffentlichen Nahverkehrs durch gute Fahrradwegeverbindungen, die – jedenfalls in der warmen Jahreszeit – ebenfalls zu einer deutlichen Entlastung des Straßensystems beitragen können, sowie durch eine konsequente Abstimmung der Busfahrpläne auf den schienengebundenen Nahverkehr, um auch weitere Strecken ohne lange Umsteigezeiten bewältigen zu können. Im Gegensatz zu den Kollegen aus Kleinmachnow und Stahnsdorf, aber auch zum Kollegen aus Rangsdorf sehe ich dabei für die Gemeinde Großbeeren derzeit kein Erfordernis, unsere Gemeinde unmittelbar an die S-Bahn anzubinden, sofern die Zubringerfunktion des Busverkehrs endlich an die Taktfrequenz der S-Bahn angeglichen oder zumindest in deren Nähe gebracht wird. Allerdings bin ich auch Realist genug, um zu wissen, dass ein solches Vorhaben mit den heutigen Mitteln und Methoden nur schwer zu bewerkstelligen ist oder extrem aufwändig wird, denn leider können Busse nicht – je nach Fahrgastaufkommen – geschrumpft oder vergrößert werden und jeder Bus, der auf unseren Straßen unterwegs ist, benötigt einen Fahrzeugführer, der den gleichen Personalaufwand bedeutet, egal, ob er nur einen Passagier oder 40 Personen zugleich befördert.

Aus eben diesem Grund hat sich die Gemeinde Großbeeren mit einem Projekt zum autonomen Busverkehr im Güterverkehrszentrum erfolgreich um Fördermittel beworben, um Möglichkeiten ausloten zu können, diese Zubringerdienste zukünftig auch ohne den Faktor Personal, was ja auch überhaupt verfügbar sein muss, abwickeln zu können. Das allerdings ist Zukunftsmusik und setzt voraus, dass autonom fahrende Busse so weit entwickelt werden, dass sie letztlich gleichberechtigt am Verkehr auf öffentlichen Straßen teilnehmen können. Das allerdings, meine Damen und Herren, würde im digitalen Zeitalter nicht nur in den Städten und den größeren Kommunen, sondern auch in den Ortsteilen und in der Fläche des Landes eine Revolution des Mobilitätsgeschehens auslösen können, denn das Smartphone würde uns dann nicht nur die besten Möglichkeiten zum Car-Sharing bieten, sondern uns auch mit dem nächsten verfügbaren autonomen Rufbus zum nächsten Bahnhof bringen können...

Aber, meine Damen und Herren, ich bin Realist! Es werden noch Jahre, möglicherweise sogar Jahrzehnte vergehen, bis eine solche Vision zur Realität werden kann. Und zum „Nulltarif“ sind solche Lösungen auch nicht zu haben, weder für die politisch Verantwortlichen in Bund, Ländern und Kommunen, noch für den Verbraucher, der diese Leistungen in Anspruch nehmen möchte.