



Nahverkehrsplan statt Regionalfaktoren

Brandenburg muss mehr für den Erhalt der Schiene tun

Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember erlebte das Land Brandenburg eine der umfangreichsten Einstellungen von Schienenpersonennahverkehr (SPNV) seit vielen Jahren. Neben der schon seit einigen Monaten bekannten Abbestellung des Verkehrs auf dem Abschnitt Werneuchen—Tiefensee hat sich das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) Ende September entschieden, den SPNV auf weiteren Strecken abzubestellen:

- Pritzwalk—Putlitz,
- Neuruppin—Herzberg (Mark),
- Neustadt (Dosse)—Neuruppin und
- Templin—Joachimsthal.

Zusätzlich wurde beschlossen, die seit Jahren geplante Modernisierung des seit 1998 gesperrten Abschnitts Beeskow—Bad Saarow-Pieskow nicht durchzuführen und damit auch dort auf den SPNV zu verzichten.

Damit aber nicht genug: Auf einigen Strecken wurde das Angebot ab dem 10. Dezember drastisch reduziert. So wird die Strecke Löwenberg—Rheinsberg nur noch im Ausflugsverkehr bedient. Zwischen Kyritz und Pritzwalk wird nur noch ein 2-Stunden-Takt angeboten. Auf den Strecken Ruhland—Falkenberg (Elster), Hennigsdorf—Velten, Beeskow—Frankfurt (Oder) und Pritzwalk—Meyenburg wurden ebenfalls einige Zugverbindungen gestrichen.

Mit dieser deutlichen Politik gegen das umweltfreundliche und zukunftssträchtige Verkehrsmittel Eisenbahn geht das Land Brandenburg im Vergleich zu den anderen Bundesländern einen einsamen Weg als Reaktion auf die Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes. Nur in Thüringen werden noch ähnliche Abbestellungen durchgeführt.

Fehlendes Konzept

Bisher zeichneten sich die Entscheidungen der Landesregierung zum Schienenverkehr dadurch aus, dass weder Ziel noch Konzept zu erkennen waren. Mehrfach wurden wichtige Bestandteile aus dem Eisenbahnnetz stillgelegt, um dann wenige Jahre später genau an den entstandenen Trennstellen anzusetzen und weiter zu „sägen“. Beispiele hierfür sind Wriezen—Tiefensee (1998) und die Einstellungen am ehemaligen Templiner Kreuz: 1996 nach Fürstenberg (Havel), 2000 nach Prenzlau, 2006 nach Joachimsthal.

Ein Nahverkehrsplan für den SPNV existiert in Brandenburg schon seit Jahren nicht mehr – die letzte Fortschreibung des

im ÖPNV-Gesetz vorgesehenen und 1996 aufgestellten Nahverkehrsplans fand 1998 statt. Ein für die Jahre 2003 bis 2007 vorgesehener Nahverkehrsplan kam über „interne Abstimmungen“ innerhalb der Ministerien nie hinaus. Selbst das vorwiegend zu Werbezwecken im Vorgriff auf diesen Nahverkehrsplan von der Landesregierung angefertigte und veröffentlichte „Bahnkonzept 2009“ spielte offenbar bei den 2006 getroffenen Entscheidungen keine Rolle. Für die nun abbestellten Verkehre wurde darin noch ein „langfristiges strategisches Interesse“ angegeben oder gar „Bedeutung für die regionalen Entwicklungsschwerpunkte“ attestiert.



Endstation Tiefensee. Aber seit 10. Dezember enden die ODEG-Züge auf der OE 25 bereits in Werneuchen. Diese Abbestellung wurde bereits im Mai 2006 entschieden – ohne Diskussion oder gar Anhörung der betroffenen Kommunen und Fahrgäste.
Foto: Florian Müller

Was in Brandenburg fehlt, ist eine völlige Neuausrichtung der gesamten Verkehrspolitik. Nur so können in den kommenden Jahren weitere SPNV-Einstellungen und Angebotskürzungen verhindert werden. Ein typisches Beispiel für brandenburger Verkehrspolitik findet man im Norden des Landes: Der Nahverkehr auf der Bahnstrecke Wittstock—Mirov wurde 1998 vom Land abbestellt. Im kommenden Jahr soll parallel zur Bahnstrecke eine Bundesstraße neu gebaut werden – am fehlenden Potenzial wird es nicht liegen.



Übersicht über die Angebotsreduzierungen seit 10. Dezember 2006.

Quelle: MIR Brandenburg, Ergänzungen: IGEB



Vertrages 2012 in Netzen auszuschreiben, nicht die einzelnen Linienläufe. Bei der Netzbildung für solche Ausschreibungen sind Verkehrsgewohnheiten und Verkehrsbeziehungen wie auch betriebswirtschaftliche Überlegungen (Mischung von nachfragestarken Zugläufen mit reinen Regionallinien) zu berücksichtigen. Die durch Ausschreibungen eingesparten Mittel sollen mindestens zur Hälfte in die Bestellung von Mehrverkehren fließen. Neu geschlossene Verkehrsverträge sind

Sanierungsmaßnahmen und Erhöhung der Streckengeschwindigkeiten im betroffenen Netz) gegenüberstehen. Wenn als Folge die DB Netz AG Strecken stilllegt, haben andere Infrastrukturunternehmen sowie auch die Kommunen die Möglichkeit, die Strecken zu übernehmen. Das Beispiel Prignitz zeigt, dass dies ein Erfolg werden kann. Dies ist der beste Weg um sicherzustellen, dass für Infrastrukturnutzung ausgegebene Mittel tatsächlich auch für diese verwendet werden.

Selbstverständlich muss das Land mit seinen Fachministerien die Kommunen oder Kreise, die bereit sind, Eisenbahninfrastruktur von der DB Netz AG zu übernehmen, fachlich und finanziell beraten.

Fazit

Das Land Brandenburg muss sich entscheiden: Entweder es bekennt sich zum Schie-

Endzeitstimmung am Städtebahnsteig in Neustadt (Dosse). In „weiser Voraussicht“ wurde hier kaum investiert. Foto: F. Müller

Was ist zu tun?

Laut Ministerium sind bis zum Jahr 2010 insgesamt 142 Millionen Euro einzusparen. Der Berlin-Brandenburgische Bahnkunden-Verband verweist nach wie vor darauf, dass es andere Möglichkeiten gibt, diese Summe zu sparen. Dazu gehört die Aufstellung eines verbindlichen und verlässlichen landesweiten Nahverkehrsplans mit Beteiligung der Regionen und Interessenverbände. Dieser Nahverkehrsplan muss Grundlage für alle weiteren Entscheidungen sein.

Wettbewerb + Transparenz = Geld sparen + Angebot verbessern

Ein in vielen Bundesländern seit Jahren erfolgreich praktizierter Wettbewerb durch Ausschreibung von Verkehrsleistungen führt zu einem besseren Angebot zu geringeren Kosten. In Brandenburg wurden bisher nur relativ schwach frequentierte Strecken abseits der auf Berlin zuführenden Hauptstrecken ausgeschrieben.

Viel interessanter, da für die Eisenbahnverkehrsunternehmen lukrativer, sind jedoch die Regionalexpressstrecken, die nach Berlin hinein oder durch Berlin hindurch führen. Der Verkehrsvertrag für diese Linien wurde seitens des Landes vom nun für die DB tätigen ehemaligen Minister Hartmut Meyer bis zum 15. Dezember 2012 mit eben jener DB zu einem Kilometerpreis abgeschlossen, der weit oberhalb der in anderen Bundesländern erzielten Marktpreise liegt.

Nach Angaben des Ministeriums sind vor Ablauf dieses Vertrages keine Wettbewerbsvergaben der RE-Linien möglich. Um es vorsichtig auszudrücken: Verantwortungsvoller und nicht nur von den Fahrgästen zu erwartender effektiver Einsatz der Steuermittel sieht anders aus!

Darum ist bis spätestens Mitte 2007 ein Ausschreibungskonzept für alle SPNV-Strecken zu erstellen und zu veröffentlichen. Durch zügig einsetzende Vorbereitungen sind alle Nahverkehrsleistungen in Brandenburg zum Auslaufen des DB Regio-

auch dadurch transparent zu machen, dass sie veröffentlicht werden.

Infrastrukturkosten senken

Eine weitere Möglichkeit für Einsparungen ist im Bereich der Infrastrukturkosten zu finden.

Seit 1. Januar 2003 sind neben den Trassenentgelten für bestellte Nahverkehrsleistungen (interessanterweise nur für solche!) bei der DB Netz AG prozentuale Aufschläge zu zahlen. In Brandenburg betrifft dies das Templiner Netz (+ 28%), das Prignitz-Netz (+ 15%), das Westbrandenburg-Netz (+ 35%), das Oder-Spree-Netz (+ 63%) und das Lausitz-Netz (+ 75%). Laut DB AG sollen sie dazu dienen, die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen und solche Netze im Bestand zu sichern.

Diese sogenannten Regionalfaktoren sind aber weder nachvollziehbar und transparent, noch sichern sie den Bestand des Nebennetzes, wie die zahlreichen Abbestellungen der letzten Jahre beweisen. Im Gegenteil. Durch die drastisch verteuerten Kilometerpreise werden sie für Abbestellungen interessant und gefährden so den Bestand.

Die Regionalfaktoren dienen offenbar einzig und allein dazu, auf einfache Art die Einnahmen der DB Netz AG zu erhöhen. Deshalb fordern wir das Land Brandenburg auf, diese Regionalfaktoren ab sofort nicht mehr zu zahlen, da diesen keine adäquaten Gegenleistungen (z. B. verstärkte

SPNV-Einstellungen im Land Brandenburg seit 1995		
Strecke	Einstellungsdatum	Länge (km) in Brandenburg
Uckro—Luckau	1. 3.1995	8
Prenzlau—Strasburg	27. 5.1995	22
Damme—Gramzow	27. 5.1995	10
Angermünde—Bad Freienwalde	27. 5.1995	30
Nauen—Wustermark	27. 5.1995	8
Lübben—Beeskow	27. 5.1995	40
Herzberg (E)—Uckro	27. 5.1995	37
Summe 1995		155
Fürstenberg—Templin	19. 5.1996	30
Küstrin-Kietz—Booßen	1. 6.1996	24
Jüterbog—Sperenberg	1. 6.1996	30
Lübben—Luckau	1. 6.1996	16
Grunow—Peitz	1. 6.1996	34
Forst—Weißwasser	27. 9.1996	21
Summe 1996		155
Wensickendorf—Liebenwalde	30.11.1997	13
Summe 1997		13
Wriezen—Tiefensee	18. 4.1998	26
Herzberg (E)—Falkenberg (E)	18. 4.1998	12
Zossen—Sperenberg	18. 4.1998	10
Bad Saarow—Beeskow	24. 5.1998*	21
Wittstock—Mirow	25. 5.1998	27
Müncheberg—Buckow	27. 9.1998	5
Summe 1998		101
Peitz—Cottbus	27. 5.2000	15
Templin—Prenzlau	28. 5.2000	38
Summe 2000		53
Neustadt (Dosse)—Rathenow	30.11.2003	35
Brandenburg—Belzig	13.12.2003	35
Summe 2001		70
Falkenberg (E)—Riesa	12.12.2004	15
Summe 2004		15
Putlitz—Pritzwalk	9.12.2006	17
Templin—Joachimsthal	9.12.2006	16
Neustadt (Dosse)—Neuruppin	9.12.2006	28
Neuruppin—Herzberg (M)	9.12.2006	14
Tiefensee—Werneuchen	9.12.2006	7
Finsterwalde—Großbräschen	9.12.2006	10
Summe 2006		92
Summe 1995–2006		654

* endgültige Abbestellung durch das Land erst zum 10. Dezember 2006

nenpersonenverkehr als attraktives Verkehrsmittel und wichtigem Bestandteil für regionale Strukturstärkung und -entwicklung oder es betätigt sich weiter als fleißiger Helfer für hohe Gewinne und einen erfolgreichen Börsengang der Deutschen Bahn AG und gibt dieser fast alle zur Verfügung stehenden Mittel für den Betrieb der RE-Linien.

Für den ersten Fall ist ein schlüssiges Ausschreibungskonzept für die SPNV-Leistun-

gen unverzichtbar. Auch für den zweiten Fall sollte das Land sich offen bekennen. Um die Fahrgäste und Kommunen nicht jedes Jahr aufs Neue mit der Frage zur Zukunft „ihrer“ Bahnstrecke zu verunsichern, sollten die RB-Linien schnellstmöglich abbestellt werden. Damit können dann neben den laufenden Kosten auch eventuell anstehende Instandhaltungskosten gespart werden, die sich die DB in der Regel zwar vom Bund aber eben auch aus Steuermitteln finanzieren lässt.

Bahnkunden-Verband Potsdam-Mittelmark

Fahrplanausdünnung vertreibt Fahrgäste

Groß war der Jubel der Betroffenen als sie im September 2006 erfuhren, dass die RB 33 nicht wie ursprünglich beabsichtigt zwischen Michendorf und Berlin-Wannsee abbestellt wird. Doch diese Freude wird wohl nur von kurzer Dauer sein, denn der nun vorliegende Fahrplan lässt befürchten, dass es immer noch Bestrebungen gibt, diese Strecke abzubestellen bzw. auf den Zwei-Stunden-Takt zu reduzieren. Anders kann man die Fahrplanzeiten kaum erklären.

Ohne erkennbaren Grund verschiebt man die RB 33-Züge, die zwischen Berlin-Wannsee und Beelitz-Stadt verkehren, in der Fahrplanlage um etwa eine halbe Stunde und begründet dies mit einem Anschluss an den RE 1. Diese Züge fahren aber alle halbe Stunde. Mit der Verschiebung um die halbe Stunde fährt man auch im kurzen Abstand zum RE 7 auf derselben Strecke. Somit fahren die Fahrgäste zur Stadtbahn ohnehin mit diesen Zügen.

Ärgerlich auch, dass die RB 33 zusätzlich störanfällig durch den RE 7 wird. Außerdem fährt die RB 33 jeweils in einer Tageshälfte von Berlin-Wannsee bis Michendorf bzw. umgekehrt ohne Halt durch. Somit entsteht ein unattraktiver und schwer merkbarer Takt, der die Nutzung unattraktiv macht. Erstaunlicherweise akzeptieren dies sowohl Landesregierung (Besteller) als auch der Verkehrsverbund (Regieebene). Dies wundert um so mehr, wenn man betrachtet, dass gerade nach dem Bau großer P&R-Anlagen weitere Fahrgäste für diese Strecke gewonnen werden könnten. Liest man die ursprüngliche Begründung für die zwischenzeitlich geplante Abbestellung, kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, dass man diese Abbestellung im nächsten Jahr wegen erheblich gesunkener Fahrgastzahlen nachholen will. Bleibt zu hoffen, dass sich hier ebenfalls Widerstand formiert. In der jetzigen Form ist der neue Fahrplan ein teures Provozieren einer Abbestellung!

Doch nicht nur die Fahrgäste der RB 33 werden die Lasten des neuen Fahrplans mit „Pulkfahrten“ von RB 33 und RE 7 im Bereich Michendorf tragen, sondern auch die übrigen Verkehrsteilnehmer in der betroffenen Region. Durch die sich nun verlängernden Schrankenschließzeiten wird es zu erheblichen Behinderungen kommen. Zum Teil werden die Übergänge auch von Bussen im Linienverkehr genutzt. Die Fahrplantreue dieser Busse wird sich schwer halten lassen. Als besonders kritisch ist hierbei die Linie 693 (Potsdamer Stadtbus im 20-Minuten-Takt) zu betrachten, die schon bei den jetzigen Schließzeiten (bis zu vier Minuten vor Durchfahrt des Zuges) wiederholt Verspätungen bekommt.

Berlin-Brandenburgischer Bahnkunden-Verband

DB-Trassenpreiserhöhung für Strecken in ländlichen Regionen

Aufschluss über eine von der Deutschen Bahn für 2006 beabsichtigte Erhöhung der Trassenpreise gibt die Antwort der brandenburgischen Landesregierung auf eine Kleine Anfrage des Landtagsabgeordneten Dr. Jens Klocksins (Landtag Brandenburg, Drucksache 4/3215).

Der SPD-Parlamentarier wollte zunächst wissen, wie viel das Land heute für die Trassen an die DB Netz AG zahlt und wie viel nach der Preiserhöhung ab 10. Dezember 2006 gezahlt werden soll. Die Landesregierung antwortete, dass die Trassennutzungsentgelte von den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) an die DB Netz AG entrichtet werden. Das Land beteilige sich mittelbar über den Zuschuss an den Kosten der EVU, d.h. es erfolgten keine direkten Zahlungen an die DB Netz AG. 2006 würden für die Leistungen im Regionalverkehr in Brandenburg bei der DB Netz AG Trassenentgelte in Höhe von ca. 130 Millionen Euro aufgewendet. Bei gleichem Betriebsprogramm wie im Fahrplan 2006 würden für 2007 ca. 137 Millionen Euro fällig, was einer Preissteigerung von über 5 Prozent entspricht. Aufgrund vorgenommener Abbestellungen und daraus resultierender reduzierter Infrastrukturnutzung ab Dezember 2006 würden 2007 jedoch ca. 135 Millionen Euro gezahlt.

Schließlich wollte der Landtagsabgeordnete wissen, wie die Landesregierung

die Auswirkungen auf das landesweite Schienenangebot und die Ziele der Brandenburgischen Verkehrspolitik beurteilt. Gerade zum Zeitpunkt der Kürzung der Regionalisierungsmittel – so die Landesregierung – sei die Preiserhöhung kontraproduktiv, sie widerspreche der Zielstellung, die Schiene zu stärken. Zudem begünstigten die veränderten Trassenpreise Ballungsräume gegenüber der Fläche und den Hochgeschwindigkeitsverkehr gegenüber dem SPNV. „Während alle übrigen Trassenpreise um bis zu 11 Prozent erhöht werden, werden die Trassenpreise für Hochgeschwindigkeitsstrecken um 4,8 Prozent gesenkt. Dies begünstigt fast ausschließlich den Fernverkehr.“ Der Erhöhung der Grundpreise in fast allen Kategorien stehe ein Entfall des Auslastungsfaktors für hoch belastete Strecken in vielen Fällen entgegen, was dazu führe, dass in Ballungsräumen mit vormals vielen Auslastungsfaktoren die Preise sinken und in ländlichen Regionen auch bisher ohne Auslastungsfaktor die Preise stiegen.

Der Berlin-Brandenburgische Bahnkunden-Verband kritisiert das Vorgehen der DB Netz AG, zumal es seit vielen Jahren bereits den unwiderlegten Vorwurf an die DB-Tochter gibt, dass sie gut von den Trasseneinnahmen lebe, aber wenig bis nichts in die Erhaltung des Nebennetzes investiere.

Ihre Anzeige in der Zeitschrift Signal

Anzeigenpreisliste Nr. 15, gültig ab 1. April 2005

6 x jährlich 4200 Exemplare, davon ca. 2200 in Berlin und Umland

→ Rabatte

zwei Ausgaben 5%, vier Ausgaben 10%, sechs Ausgaben 20%, gemeinnützige Vereine 25%, DBV-Mitgliedsorganisationen 35%

→ Zuschläge

4c-Farbanzeige 50%, Satz und Layout 30% (mindestens 40,- Euro), Umschlag-Innenseiten (nur schwarz-weiß) 50%

→ vierte Umschlagseite

nur 4c-Farbanzeige 170 x 200 Layout der Rückseite 1350,- Euro

→ Lieferung Ihrer Vorlage

bitte fertig gestaltet in den Abmessungen Ihrer Anzeige und mit mindestens 300 dpi im PDF-Format auf CD-Rom oder per E-Mail

→ Maße in Millimetern, Preise zuzüglich Mehrwertsteuer

→ Rückfragen und Aufträge bitte an:

GVE Verlag, S-Bahnhof Jannowitzbrücke, Bogen G9, 10179 Berlin
Telefon (030) 78 70 55 11 | Telefax (030) 78 70 55 10
www.gve-verlag.de | info@gve-verlag.de

