

■ Brandenburg

Gefährdet: Bahnverkehr nach Rheinsberg und Rheinsberger Seenbus

aus SIGNAL 01/2011 (März 2011), Seite 11 (Artikel-Nr: 10000602)
DBV Berlin-Brandenburg

Mit welchen großen Erwartungen startete 2008 das Projekt »Rheinsberger Seenbus« (siehe SIGNAL 2/2008). Dank der Initiative und der Bereitschaft zur finanziellen Unterstützung des Projektes, eines schlüssigen Marketingkonzeptes und nicht zuletzt dank der Unterstützung durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zogen alle Akteure an einem Strang. Es gab tatsächlich ein gemeinsames Ziel: die bessere Vermarktung des bestehenden Bahnangebotes im Zusammenhang mit einer optimalen Abstimmung des Busangebotes.

Aber 2010 ist das Engagement leider fast vollständig zum Erliegen gekommen. Die örtliche Busgesellschaft ORP darf ein stark verkürztes Rumpfangebot fahren, Geld von der Stadt Rheinsberg, die ja auch Nutznießer der verstärkten Bahn- und Busnutzung wäre, gibt es nicht mehr, und einige große Tourismusanbieter haben sich ebenfalls zurückgezogen. Hinzu kamen im September 2009 die Neuwahl des Rheinsberger Stadtparlaments und im Januar 2010 die Neuwahl des Bürgermeisters. Der Seenbus wurde zum Wahlkampfthema und durch konträre Positionen quasi zwischen den Fronten zerrieben, denn der neue Bürgermeister ist CDU-Mitglied, während sein damaliger Gegenkandidat, ein vehementer Befürworter des Seenbus-Modells, Mitglied der Linkspartei ist und die Öffentlichkeit mit einigen befremdlichen Forderungen irritierte.

Was nun fehlt, sind Persönlichkeiten, die durch ihren Einsatz nicht nur den Rheinsberger Seenbus, sondern auch die Aufrechterhaltung und Verbesserung des Bahnverkehrs zu ihrem Herzensanliegen machen. Menschen, die sich nicht damit zufrieden geben, dass das alles eben Geld kostet, sondern die in einem gut abgestimmten und nachfragegerechten Bahn- und Busangebot eine Chance sehen, den Bahnverkehr nach Rheinsberg langfristig aufrecht zu erhalten.

Viele Vorschläge liegen auf dem Tisch und warten auf ihre Umsetzung. Da ist beispielsweise die Idee des Flügelzugkonzeptes, dass von der Arbeitsgemeinschaft Rheinsberger Bahnhof ausgearbeitet und favorisiert wird. Von Berlin bis Löwenberg fährt ein Zug, der dann »geflügelt« wird. Ein Triebwagen fährt nach Rheinsberg, der andere nach Templin (siehe SIGNAL 1/2010). Auch wurde immer wieder darauf hingewiesen, dass für Berufspendler und Schüler in den Morgenstunden ein Zugangebot in Richtung Berlin fehlt. Stattdessen fahren mehrere Busse jeden Morgen und Nachmittag parallel zur Schienenstrecke von Rheinsberg nach Löwenberg. Würde hier eine Zugverbindung angeboten werden, würden die Fahrgastzahlen sicherlich sofort steigen. Und wie sieht es aus mit der Einführung von Bedarfshalten und der Wiedereröffnung von »Löwenberg Dorf«? Still ruht der See.

Spezielle Kombiangebote für die Besucher der Rheinsberger Konzerte werden leider durch den neuen Bürgermeister abgelehnt. Das sei in der Vergangenheit schon über mehrere Jahre hinweg erfolglos probiert worden, hätte nur Geld gekostet und wenig Zuspruch erfahren. Mit dieser Einstellung, so viel ist sicher, ist jeder weitere Versuch zur Stärkung von Bahn und Bus zum Scheitern verurteilt.

Offenbar haben die regionalen Politiker den Ernst der Lage nicht begriffen. Es ist, nach fünf Jahren, wieder einmal »5 vor 12«. Denn 2012 läuft die Finanzierungsgarantie des Landes Brandenburg für die Ersatzverkehre aus, die nach den Abbestellungen im SPNV vom Land bezahlt werden. Dann ist Rheinsberg nicht mehr nur im Winterhalbjahr ohne Zugverkehr, und dann gibt es möglicherweise auch den Busverkehr von Gransee nach Rheinsberg, das sogenannte »Alternativangebot«, nicht mehr. Und in einigen Jahren wird endgültig der letzte Zug von Löwenberg nach Rheinsberg abgefahren sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000602>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten