



Die Heidekrautbahn ist seitdem zu einem populären Thema in den Medien geworden. In Presse, Funk und Fernsehen wurde häufig berichtet. Vor allem die Berliner wurden so und durch die PRO BAHN-Aktivitäten sensibilisiert. Dies führte auch im Regelverkehr zu einem deutlichen Fahrgastzuwachs, insbesondere auf dem Streckenast nach Liebenwalde.

Dieser Erfolg darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, daß eine grundlegende Lösung für die Heidekrautbahn gefunden werden muß. Die Verhältnisse sind bei dieser Bahn nämlich äußerst kompliziert, wie die Landeschefs der PRO BAHN-Verbände Brandenburg und Berlin, Stefan Müller und Gerhard J. Curth, in einem Gespräch mit der Geschäftsführung der Niederbarnimer Eisenbahn AG erfuhren: Die Strecken sind Eigentum dieser NE-Bahn, die wiederum mehrheitlich durch den Hauptaktionär, das Land Berlin, getragen wird. Die Niederbarnimer Eisenbahn AG betrachtet sich jedoch nur als Verwalter der Liegenschaften und möchte Pacht- und Mieteinnahmen kassieren. Einen Bahnbetrieb, wie in den Vorkriegsjahren, möchte sie nicht wieder durchführen.

Diesen führt die Deutsche Reichsbahn seit den 50er Jahren durch. Um die Ausgaben für den Betrieb zurückzuschrauben, wurde schon in den letzten DDR-Jahren Personal abgebaut. In jüngster Zeit wurde mit dem Abzug von Stellwerkpersonal und dem Schließen vieler Fahrkartenausgaben der Personalabbau fortgesetzt. Schließlich verzichtete die Reichsbahndirektion auch auf die Zugbegleiter zwischen Basdorf und Liebenwalde, so daß es auf diesem Abschnitt nicht mehr möglich ist, das Fahrgeld zu entrichten und die Fahrgäste zum Schwarzfahren regelrecht genötigt werden! In einem Gespräch mit dem Präsidenten der Reichsbahndirektion Berlin, Herrn Remmert, wiesen die PRO BAHN-Vertreter Müller und Curth auf diesen unhaltbaren Zustand hin. Herr Remmert war überrascht und versprach, der Sache umgehend nachzugehen.

Da es so nicht weiter gehen kann, muß schnellstens eine grundlegende Lösung gefunden werden. Hier ist vor allem die Frage nach einem allseits akzeptierten Trägerschaftsmodells zu klären. Es ist höchste Zeit, daß sich die beteiligten Länder Berlin und Brandenburg sowie die Kreise und Anliegergemeinden nicht nur verbal zur Heidekrautbahn bekennen, sondern aktiv nach Lösungen suchen, wie der Verkehr auch morgen noch durchgeführt werden kann. Diesen Prozeß soll ein in Basdorf gegründeter "Förderkreis Heidekrautbahn" unterstützen. Sowohl die überaus erfolgreichen Sonderfahrten als auch die gut besetzten Regelzüge von Berlin-Karow nach Groß Schönebeck zeigen, daß die Nachfrage nach einem Regionalverkehrsangebot sehr groß ist und die Berliner "ihre" Heidekrautbahn nicht missen möchten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001657>.

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