

■ Brandenbrug

Baldiges Ende des Schienenverkehrs auf der Strecke Brandenburg - Belzig?

aus SIGNAL 04/2002 (September/Oktober 2002), Seite 23 (Artikel-Nr. 10002266)
DBV Potsdam-Mittelmark

Kommunale Busgesellschaften und Vertreter des Landkreises Potsdam-Mittelmark plädieren für Abbestellung des SPNV auf der RB 52.

Es überrascht nicht besonders, dass mal wieder die Einstellung des Verkehrs auf diesem Abschnitt des verbliebenen Teils der ehemaligen Brandenburgischen Städtebahn forciert wird. In den letzten Jahren wurde seitens der DB Regio immer wieder betont, dass man an dem Betrieb dieser Strecke aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr interessiert ist, trotz der vom Land bis 2004 bestellten SPNV-Leistungen (2-Stunden-Takt).

Da der Besteller bisher nicht gewillt war, DB Regio aus dem Vertrag zu entlassen, wurde im Jahr 2001 seitens DB Netz versucht, die Strecke aufgrund von technischen Mängeln stillzulegen. Allerdings hatte DB Netz über die gezahlten Trassengebühren jährlich einen sechsstelligen Betrag für die Schieneninfrastruktur eingenommen und wollte nun dieses Geld nicht mehr in den Unterhalt der Strecke investieren. Nach Ansicht des DBV und des Verkehrsministeriums handelte es sich hierbei deshalb um eine unrechtmäßige Stilllegung. Das sah auch das Eisenbahn-Bundesamt so und verlangte die Instandsetzung der Strecke und die Wiederaufnahme des Betriebes - der SPNV wurde fortgeführt. Bis zum heutigen Tag wurden verschiedene Gutachten zum bisherigen Betrieb und zu den verkehrlichen Perspektiven der Strecke erstellt.

Grundsätzlich wurde dabei festgestellt, dass die Fahrgastzahlen (100 pro Tag) einen Weiterbetrieb der Strecke nur im Personenverkehr nicht sinnvoll erscheinen lassen. Dies sieht auch der DBV so. Hauptprobleme sind hierbei die zu langen Fahrzeiten, fehlende Anschlüsse in Belzig und die ungünstige Lage einiger Haltepunkte zu den Wohnsiedlungen. Um diese Probleme zu verringern und einen attraktiven SPNV anbieten zu können, müssen die Streckenhöchstgeschwindigkeit angehoben werden und neue Haltepunkte errichtet und/oder verschoben werden. In den Gutachten werden dafür 2 bis 2,5 Millionen Euro Investitionskosten veranschlagt; diese Preise sind an die von DB Netz veranschlagten Kosten angelehnt. Bei einer Ausführung dieser Arbeiten durch Dritte kann man von einem wesentlich geringeren Kostenrahmen ausgehen. Die in den Gutachten veranschlagten jährlichen Betriebs- und Infrastrukturkosten von 1,5 Millionen Euro (für einen 2-Stunden-Takt) bis 2,2 Millionen Euro (Stundentakt) sind sicherlich sehr hoch angesetzt. Neben diesen Investitionen ist zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit unabdingbar die größtenteils parallel verlaufenden Buslinien an die Eisenbahninfrastruktur anzupassen. Dies gestaltet sich bei der Lage der anzufahrenden Orte und unter Berücksichtigung der Erfordernisse im Schülerverkehr sicher nicht sehr einfach. Die Busunternehmen gehen bei einer derartigen Anpassung von erheblichen Mehrkosten im Busverkehr aus, die letztlich der Landkreis übernehmen müsste.

Aufgrund der vorliegenden Gutachten forcieren nun einflussreiche Mitglieder des Kreistages und verschiedene Dezernenten im Schulterchluss mit den kommunalen Busunternehmen und DB Regio die Einstellung des Personenverkehrs zwischen

Brandenburg und Belzig. Stattdessen soll, wie bereits im Entwurf des neuen Nahverkehrsplanes für Potsdam-Mittelmark enthalten, ein so genannter Regiobus parallel zur bestehenden Bahnlinie von Brandenburg über Belzig und Treuenbrietzen nach Jüterbog eingerichtet werden. Damit steht nach Einschätzung des DBV in absehbarer Zeit auch die Einstellung der Bahnverbindung Treuenbrietzen - Jüterbog zur Diskussion. Die endgültige Entscheidung zur Zukunft der angesprochenen Bahnstrecke liegt beim Besteller der SPNV-Leistungen und damit beim Verkehrsministerium des Landes Brandenburg. Bei der Abwägung müssen nach Meinung des DBV nicht nur die »nackten« Fahrgastzahlen berücksichtigt werden - geht es nach diesen, wird im Land Brandenburg zukünftig nur noch Schienenpersonennahverkehr auf den Hauptstrecken von und nach Berlin betrieben. Auch strukturpolitische Sachverhalte müssen berücksichtigt werden - auch wenn es viele Kommunen vergessen haben: ein Gleisanschluss ist ein nicht zu unterschätzender Standortvorteil. Gerade in den Bereichen außerhalb Berlins und des Speckgürtels kann nicht nur die günstige Lage zur nächsten Autobahn oder einer voll ausgebauten Bundesstraße das einzige Ziel sein. Auch eine entsprechende Eisenbahninfrastruktur mit flexiblen Betreibermodellen ist vorzuhalten.

Die verbandseigene Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) hat im April dieses Jahres einen langfristigen Pachtvertrag mit DB Netz für die Strecke Belzig - Niemegk abgeschlossen. Dieses relativ spontane Engagement war notwendig, um die vorhandene Infrastruktur in diesem Abschnitt zu sichern. Ziel ist es nunmehr, Güterkunden an dieser Strecke zu akquirieren sowie die Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf dem derzeit stillgelegten Abschnitt in Richtung Treuenbrietzen voranzutreiben.

Perspektivisch ist auch eine Wiederaufnahme des Personenverkehrs erklärtes Ziel der DRE. Auch die nun im Bestand gefährdete Verbindung Brandenburg - Belzig könnte von der DRE übernommen werden, um die Querverbindung zwischen den beiden Hauptstrecken der Magdeburger und der Wetzlarer Bahn sicherzustellen. Um auf die Probleme beim Erhalt der Strecke Brandenburg - Belzig - Treuenbrietzen hinzuweisen, wird der Regionalverband zusammen mit dem Bundesverband und der DRE im Rahmen der diesjährigen Schienenverkehrs-Wochen eine Veranstaltung in Belzig durchführen. Dabei sollen die Vertreter des Landkreises und der betroffenen Kommunen sowie interessierte Bürger und potenzielle Güterverkehrskunden auf die Chancen bei Übernahme der Infrastruktur sowie der Betriebsführung durch Dritte aufmerksam gemacht werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002266>.

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