

■ Regionalverkehr

Steuermittelfresser RE 4 Ein unverantwortliches Bahnangebot

aus SIGNAL 02/1996 (April 1996), Seite 9 (Artikel-Nr: 10003409)

Deutscher Bahnkunden-Verband Pro Bahn

Landesverband Brandenburg

Es sah auf dem Papier so schön aus: Eine schnelle Bahnlinie mit modernstem Wagenpark verbindet die Landeshauptstadt Potsdam mit der “Boomtown-BUGA-Stadt” Cottbus, und das mit 160 km/h quer durch den dünnbesiedelten Süden Brandenburgs. Zugleich sollte mit dem Zwischenhalt in Wünsdorf das ehrgeizigste Entwicklungsprojekt der Landesregierung an die beiden größten Städte des Landes angeschlossen werden. Im Vorfeld war sogar die Bereitstellung eines Bürowagens mit Telefon, Fax und PC-Anschlüssen für die Landesbediensteten geplant worden. Aber dann kam es ganz anders.

Mittlerweile erweist sich die RegionalExpress-Linie 4 als teurer Flop. Schon mit Einführung der Linie zum Fahrplanwechsel im Mai 1995 wich der Regionalbereich Regionalverkehr Berlin/Brandenburg der Deutschen Bahn AG von bis dahin stets als unabdingbar erklärten Standards für das Produkt RegionalExpress ab: Die Züge fahren lediglich zweistündlich, vier der sieben Zugpaare verkehren nur werktags, und der letzte Zug von Cottbus nach Potsdam startet bereits um 17.01 Uhr. Hinzu kam, daß das Land Brandenburg weder Geld für den Bürowagenumbau hatte noch Anreize für seine Bediensteten schaffte, bei Dienstreisen den Zug und nicht das Auto zu nutzen. Dies und die zögerliche Entwicklung des ehemaligen russischen Hauptquartieres zur "Behörden- und Wohnstadt Wünsdorf" waren wesentliche Gründe für das Ausbleiben der erhofften Verkehrsnachfrage.

Hinzu kommt, daß der RE 4 nicht einmal im abschnitt Finsterwalde - Cottbus als wichtige Regionale Verbindung notwendig ist, weil, nur um einige Minuten versetzt, in beiden Richtungen die InterRegios der Linie Cottbus - Erfurt verkehren. Ein Zufall?

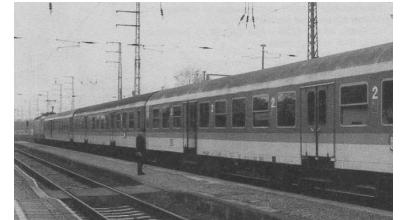
Folge alldessen sind meist vollkommen leere oder äußerst gering besetzte Wagen - und damit ein finanzielles Desaster für das Land als Auftraggeber. Klammert man den Abschnitt Finsterwalde - Cottbus auch als zukünftige RE-Verbindung (z.B. Leipzig - Cottbus, allerdings bitte stündlich versetzt zum Interregio!) aus, ergeben sich zwischen Potsdam-Pirschheide und Finsterwalde 122 unnötige Kilometer pro Zug - das sind werktäglich 1.708 Zugkilometer. Der tägliche Zuschußbedarf, den das Land an die DB AG zahlt, beläuft sich bei heutigen 17,17 DM pro Zugkilometer auf 29.300 DM. Das sind jährlich 8,5 Mio. DM!

Geht man optimistisch von 150 täglichen Fahrgästen aus, subventioniert das Land jeden Fahrgast mit 195 DM. Andererseits begründete Verkehrsminister Hartmut Meyer (SPD) erst kürzlich die Stilllegung von vermeindlich unwirtschaftlichen Nebenbahnen mit der Notwendigkeit der Finanzierung eines attraktiven Angebotes auf den RegionalExpress-Linien und rechtfertigte das Schließen kleiner Bahnhöfe an befahrenen Strecken mit den Kosten von angeblich 170 DM je Zughalt.

Fazit: Das Land Brandenburg und die Deutsche Bahn AG müssen sich schnell vom



(Foto: Marc Heller)



Und wo sind die Reisenden? RE4-Geisterzüge in Blankenfelde (oben) und Wünsdorf. Während im Land Brandenburg immer mehr Regionalbahnstrecken stillgelegt werden, leisten sich Land und Bahn mit der Regional Express-Linie 4 den Luxus eines teuren, aber wenig sinnvollen und wenig frequentierten Angebotes. Mit dem Verzicht auf dieses unsinnige Prestigeprojekt stünden im Land Brandenburg jedes Jahr mehrere Millionen DM für sehr viel vernünftiger Regionalverkehrsangebote zur Verfügung. (Foto: Marc Heller)

teuren Prestigeobjekt RE 4 trennen. Dabei werden Ersatzlösungen schon heute geboten. Die Fahrgäste, die von Potsdam nach Cottbus wollen, sind mit der Kombination RB 22 + RE 2 über Königs Wusterhausen mit 1 Stunde und 46 Minuten Fahrzeit (zuzüglich 15 Minuten Aufenthalt) gegenüber 1 Stunde und 48 Minuten Fahrzeit beim RE 4 praktisch genau so schnell. Die bestehende Regionalbahn Berlin - Elsterwerda erhält in Doberlug-Kirchhain Anschlüsse Richtung Cottbus, und für die Berufspendler zwischen Potsdam und Wünsdorf gibt es neben dem stündlichen Anschluß in Berlin-Schönefeld vielleicht doch noch ein Extra-Zugpaar.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003409>.

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