

Regionalverkehr

Quo vadis ? Die Flächenbahn in Brandenburg ist gefährdet

aus SIGNAL 02/1996 (April 1996), Seite 10-12 (Artikel-Nr: 10003430)
Deutscher Bahnkunden-Verband Pro Bahn Landesverband Brandenburg

Der Deutsche Bahnkunden-Verband Pro Bahn Brandenburg e.V. veranstaltete am 11. Januar 1996 gemeinsam mit dem Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr (MSWV) des Landes Brandenburg eine Fachtagung zum Thema »Regionalnetze in Brandenburg - die Zukunft des Schienenverkehrs in den ländlichen Entwicklungsräumen«. Vor 130 geladenen Teilnehmern aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Verkehrsunternehmen präsentierte Pro Bahn ein gleichnamiges Themenpapier, das die Entwicklung regionaler Schienennetze in Brandenburg aus unternehmerischer und betriebswirtschaftlicher Sicht darstellt (siehe SIGNAL 1/96).

Mit der Vereinbarung über die Erbringung von SPNV-Leistungen zwischen dem Land Brandenburg und der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den Zeitraum Mai 1995 bis Mai 1997 ist vorerst abgesteckt, auf welchen Strecken wieviel Verkehr durchgeführt wird. Weitgehende Angebotsänderungen sind demnach zum Fahrplanwechsel Mai 1996 nicht zu erwarten.

Ausgenommen davon sind Betriebseinstellungen auf den elf sogenannten "Anlage-4-Strecken", wo das Land eine Abbestelloption besitzt oder die Übertragung der Verantwortung auf die Landkreise möglich wäre. Letzteres schien von Beginn an ausgeschlossen, da in den Landkreisen bisher keine ernsthaften Überlegungen bestanden, den SPNV in eigener Regie zu bestellen - vor allem aufgrund fehlender Organisationsstrukturen und Angst vor vermuteten ungedeckten Defiziten. So war es dann auch: "Im übrigen hat keiner der Landkreise... seine Bereitschaft erklärt, die Aufgabenträgerschaft für die in der Anlage 4 aufgeführten Strecken... wahrzunehmen", teilte Verkehrsminister Hartmut Meyer am 29. Februar auf eine mündliche Anfrage der Landtagsabgeordneten Anita Tack mit.

Zugleich führte Herr Meyer aus, bei welchen der "Anlage-4-Strecken" das Land Brandenburg von seiner "Option auf Aufgabe des SPNV" Gebrauch macht, indem es hier für den Fahrplan 1996/97 keinen Personenverkehr mehr bestellt hat: Lübben - Luckau, Fürstenberg (Havel) - Templin, Frankfurt (Oder) - Küstrin-Kietz, Grunow - Peitz und Sperenberg - Jüterbog. Aber: "Eine Nichtbestellung von SPNV-Leistungen bedeutet nicht die Stilllegung der Strecke und deren Abbau. Grundsätzlich ist für die Stilllegung einer Strecke ein Stilllegungsverfahren nach § 11 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) erforderlich", fügte der Minister an. Das ist richtig, doch es ändert nichts an der Enttäuschung und Verärgerung in den betroffenen Gemeinden über den derzeitigen Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche.

Ministerialdirigent Ulrich Mehlmann, Abteilungsleiter Verkehrspolitik im MSWV, machte auf der Fachtagung im Januar deutlich, daß das Land für mehr Wettbewerb auf der Schiene eintritt: "Wir wollen den Bahnverkehr in Brandenburg erhalten und ausbauen - allerdings nur mit kostengünstigen Betreiberkonzepten", so Mehlmann. Da die DB AG bisher alleiniger SPNV-Betreiber in Brandenburg ist und vom Land nicht verpflichtet wurde, für sämtliche Leistungen linienbezogene Kosten- und



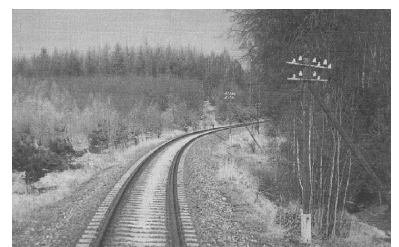
Beeskow ist Knotenpunkt des vom Bahnkundenverband Pro Bahn konzipierten Regionalnetzes Niederlausitz. Hier treffen sich die Bahnstrecken aus Königs Wusterhausen, Fürstenwalde (Spree), Grunow (Niederlausitz) - Frankfurt (Oder)/Cottbus und Lübben. Altes Wagenmaterial sollte allerdings bald aus dem Angebot verschwinden, um nicht die letzten Fahrgäste zu verschrecken. (Foto: Stephan Müller)



(Foto: Marc Heller)



Auch zum Fahrplanwechsel im Sommer 1996 wird im Land Brandenburg wieder auf mehreren Bahnstrecken der Personenverkehr eingestellt. Betroffen sind in diesem Jahr unter anderem die Strecken von Fürstenberg (Havel) über Lychen nach Templin und von Grunow (Niederlausitz) nach Cottbus (bis Peitz). Es werden wohl nicht die letzten sein, denn ein Überdenken der falschen Schienenpolitik ist weder bei der Bahn noch der Landesregierung erkennbar. (Foto: Marc Heller)



(Foto: Marc Heller)



Streckengleis zwischen Templin und Hohenlychen. Rechts: Bahnhof Lychen. Mit der Einstellung der RB 64 zum Sommerfahrplan wird eine der für den Ausflugsverkehr reizvollsten Bahnstrecken im Land Brandenburg aufgegeben. Gäbe es auf dieser Strecke umsteigerfreie

Erlösrechnungen vorzulegen, fehlt dem Land - und damit dem Steuerzahler - allerdings jegliche Kostentransparenz, ob die mit der DB AG vereinbarten Zuschußmittel pro Zugkilometer (1996: 17,17 DM; 1997: 17,37 DM) gerechtfertigt sind.

Um dies zu gewähren sowie regionalen Bahnbetreibern in Brandenburg eine reelle Chance zum Markteinstieg zu ermöglichen, fordert der Bahnkundenverband Pro Bahn Brandenburg vom Land die Durchführung von Ausschreibungen sämtlicher zum Fahrplanwechsel 1997/98 wirksam werdender SPNV-Leistungen auf Linien oder Regionalnetzen. Diese von der EU und dem Bundesgesetzgeber in § 15 AEG ausdrücklich ermöglichten Ausschreibungen sollten bis zum Ende des zweiten Quartals 1996 - und damit rechtzeitig vor Aufstellung des SPNV-Landesnahverkehrsplanes - durchgeführt sein, um den sich weitgehend erst im Aufbau befindlichen regionalen Wettbewerbern sowie der DB AG die nötige Vorbereitungszeit bis zum Mai 1997 einzuräumen.

Regionale Bahngesellschaften (NE-Bahnen) sind in ländlichen Räumen, wie zahlreiche Beispiele aus den alten und mittlerweile auch aus den neuen Bundesländern beweisen, vielfach besser als die DB AG in der Lage, attraktive und kundennahe Angebote im Personen- und Güterverkehr zu machen, und das bei meist deutlich geringerem Zuschußbedarf. Dies liegt sowohl an einer auf die Region zugeschnittenen Unternehmensgröße als auch an einer Unternehmensstruktur, die die Bereiche Personenverkehr, Güterverkehr, Netzbetrieb und Nebenleistungen vereint. Damit sind im Gegensatz zur DB AG vielfältige Synergieeffekte nutzbar, um z.B. die SPNV-Kosten zu senken: - Gemeinsame Fahrwegnutzung (Splittung der Fahrwegkosten),
Gemeinsamer Betriebsmittelpool, Betriebswerkstätten,
Einheitliche Unternehmensführung, Verwaltung und Personal (Senkung des Allgemeinkostenteils).

Voraussetzung ist die unternehmerische Einheit von SPNV, Güterverkehr und Netzbetrieb.

Der Bahnkundenverband hat in seinem Themenpapier "Regionalnetze im Land Brandenburg" die Bildung solcher regionalen Bahngesellschaften vorgeschlagen und dazu betriebswirtschaftliche Kostenschätzungen vorgenommen.

Dabei erfolgte eine Unterteilung des Gesamtnetzes in ein Grundnetz (sternförmig auf Berlin zulaufende Hauptstrecken) und in fünf solcher Regionalnetze (Prignitz, Templiner Kreuz, Niederbarnim, Oderland und Niederlausitz) zwischen den Hauptachsen. Acht der elf "Anlage-4-Strecken" sind in diese Regionalnetze eingebunden. Mit dem gezielten Einsatz von Regionalisierungsmitteln in den Regionalnetzen sind im Verhältnis zu Streckenlänge und SPNV-Angebot überaus hohe Leistungen möglich. So können auf den insgesamt 1.100 Streckenkilometer umfassenden Regionalnetzen (33% des Gesamtnetzes von 3.350 km) 13,7 Mio Zugkilometer (21 % des SPNV-Zielangebotes von 65,5 Mio) mit dem Einsatz ca. 70 Mio DM Regionalisierungsmitteln (10%) angeboten werden.

Für das Regionalnetz Niederbarnim bestehen heute schon konkrete Planungen: Wie Dr. Klaus Duscha, Geschäftsführer der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB), auf der

Fachtagung erläuterte, profitiert der Personenverkehr zukünftig von einem regen Güterverkehr auf der Schiene. Zwischen Berlin und der Schorfheide vereinbarte die regionale Bahngesellschaft für die nächsten vier Jahre eine Verfünffachung des Guttaufkommens. Durch die gemeinsame Nutzung des Fahrwegs, der Betriebsmittel und des Personals kann bei Übernahme des SPNV durch die NEB dessen Kostendeckungsgrad von heute ca. 10 % auf 60 bis 70% gesteigert werden.

Neben der betriebswirtschaftlichen Komponente spielt vor allem der volkswirtschaftliche Nutzen bei der Entscheidung über Erhalt und Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche eine wichtige Rolle. Allein die Sicherung von vielen hundert Arbeitsplätzen in den strukturschwachen Räumen, die bei der Umsetzung des "Zielnetzes 2000" der DB AG mit Sicherheit wegfallen würden, und die Anschubinvestitionen rechtfertigen das besondere Engagement des Landes.

Die Umsetzung der Konzeption "Regionalnetze" bedeutet aus volkswirtschaftlicher Sicht: - Erhalt von sicheren Arbeitsplätzen in strukturschwachen Regionen, Entstehung neuer Arbeitsplätze im Bahnumfeld, Vergabe von Aufträgen an Bahnindustrie und regionale Unternehmen, Optimierung der Kostenstrukturen im gesamten öffentlichen Verkehr (Einsatz von kreislichen ÖPNV-Mitteln für Buszubringer und nicht für Ersatzverkehre),

- Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene (Öko-Nutzen),
Stärkung der Infrastruktur für den Personen- und Güterverkehr in den ländlichen Räumen,
Erhalt von Kulturgut.

Um die sinnvolle Verwendung von Regionalisierungsmitteln und investiven Zuschüssen des Landes nachzuweisen, wird eine solche volkswirtschaftliche Nutzenrechnung z.Zt. durch den Bahnkundenverband Pro Bahn Brandenburg e. V. erarbeitet. Gleichzeitig begann Anfang März das Stellungnahmeverfahren zum Themenpapier "Regionalnetze".

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003430>.

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