

Regionalverkehr

Der SPNV-Plan des Landes Brandenburg Infrastruktur und Kostenentwicklung

aus SIGNAL 07/1996 (Oktober 1996), Seite 22 (Artikel-Nr. 10003499)

Deutscher Bahnkunden-Verband

Brandenburg e.V.

Die Vorstellung des Ende Juni beschlossenen »Nahverkehrsplanes für den Schienenpersonennahverkehr 1996 - 2001 (SPNV-Plan) des Landes Brandenburg wird nunmehr nach Darstellung des Linienkonzeptes (siehe SIGNAL 5/96) mit den Bereichen Infrastruktur- und Kostenentwicklung fortgesetzt.

Dreh- und Angelpunkt bei der Umsetzung des Linienkonzeptes 2001 sind der Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. Durch die Lage Berlins mitten in Brandenburg hat das Land dabei deutliche Startvorteile, denn allein neun auf Berlin zulaufende Radialstrecken werden mit erheblichen Bundesmitteln aus den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz ertüchtigt und stehen dann auch für den Regionalverkehr zur Verfügung (siehe Tabelle auf Seite 23). Die bisher nicht festgesetzten Investitionssummen auf der Stettiner und Nordbahn zeigen jedoch, daß die in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommenen Bahnstrecken mit länderübergreifender Bedeutung eher langfristig einzuordnen sind. Hinzu kommt die deutliche Priorität der bisherigen und absehbaren Bahninvestitionen in Strecken mit hohem Fernverkehrsanteil der Deutschen Bahn AG.

Neben weiteren Lückenschlüssen für die S-Bahn wurde zwischen den Ländern, der Deutschen Bahn AG und dem Bund die Aufnahme von sogenannten "Musterstrecken" für den Dreijahresplan Schiene nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (1995-97) vereinbart. Das Land Brandenburg wählte dabei die Strecken Schwedt - Angermünde und Hennigsdorf - Neuruppin - Wittenberge (Prignitz-Express), das Land Berlin die v.a. Brandenburg durchquerende Ostbahn zwischen Berlin und Küstrin-Kietz aus. Die Finanzierung erfolgt u.a. durch zur Verfügung gestellte Altlastenmittel nach §22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes. Daß auch diese Vorhaben sehr zögerlich angegangen werden und die volle Höhe des Investitionsbedarfes kaum bereitgestellt wird, zeigt sich am fehlenden Baufortschritt beim Prignitz-Express und an der Rückstellung der geplanten Elektrifizierung zwischen Schwedt und Angermünde.

Es ist abzusehen, um wieviel schwieriger sich schließlich die weiteren Ausbaumaßnahmen (Maßnahmen 15 bis 28) finanzieren lassen, ohne die die Regionalbahn in Brandenburg abseits der Hauptstrecken kaum attraktiver wird. Der Bund wird sich auf die Position zurückziehen, daß durch seine Investitionen in die Hauptstrecken sowohl der Nahverkehrsanteil laut Bundesschienenwegeausbaugesetz als auch der Altlastenanteil abgegolten und für weitere Strecken keine Mittel vorhanden sind. Vom Land Brandenburg selbst ist nicht zu erwarten, daß GVFG-Mittel für - grundsätzlich mögliche Schieneninvestitionen - bereitgestellt werden. Es verbleibt die Finanzierungsvariante nach §8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes, also die Verwendung der sogenannten x-Mittel für Bahninvestitionen. Diese Möglichkeit hat sich das Land Brandenburg aber selbst deutlich eingeschränkt: Erstens müssen nach dem eigenen ÖPNV-Gesetz 25% davon

Nr.	Kategorie	Strecke	Investitionssumme ca. Mio. DM
1.	MF	Berlin - Wittenberge - Landesgrenze (- Hamburg)	1.100
2.	MF	Berlin - Rathenow - Landesgrenze (- Stendal - Hannover)	467
3.	MF	Berlin - Wusterwitz - Landesgrenze (- Magdeburg)	800
4.	MF	Berlin - Jüterbog - Landesgrenze (- Leipzig Hbf)	710
5.	MF	Berlin - Elsterwerda - Landesgrenze (- Dresden Hbf)	1.000
6.	MF	Berlin - Frankfurt (Oder) - Bundesgrenze (- Warschau) einschließlich der Bahnhofsumbauten in Erkner und Fürstenwalde (Spreewälder)	618
7.	MF	Berlin - Prenzlau - Landesgrenze (- Skandinavien)	offen
8.	MF	Berlin - Fürstenberg (Havel) - Landes- grenze (- Skandinavien)	offen
9.	MF	Königs Wusterhausen - Lübbenau - Cottbus einschließlich des Bahnhofsumbau in KW	785
Summe 1 bis 9 (ohne Nr. 7 und 8)			5.460
10.	LS	Berlin-Tegel - Hennigsdorf	73
11.	LS	Berlin-Lichterfelde Süd - Teltow Stadt	42
Summe 10 bis 11			115
12.	M	Angermünde - Schwedt (Oder)	34
13.	M	Hennigsdorf - Neuruppin - Wittenberge	279
14.	M	Berlin - Strausberg - Küstrin-Kietz	168
Summe 12 bis 14			481
15.	SP	Löwenberg (Mark) - Templin Stadt	31
16.	SP	Löwenberg (Mark) - Rheinsberg	27
17.	SP	Brandenburg Hbf - Rathenow	67
18.	SP	Elektrifizierung der Maßnahme 17 zwischen Brand- enburg Hbf und Brandenburg Altstadt (RE1)	3
19.	SP	Cottbus - Forst (Lausitz)	47
20.	SP	Regionalbahnsteig Forst Süd	2
21.	SP	Cottbus - Spremberg - Abzweig Graustein (- Hoyerswerda/Görlitz)	36
22.	SP	Fürstenwalde (Spreewälder) - Beeskow	19
23.	SP	Grünow - Beeskow - Königs Wusterhausen	29
24.	SP	Ahrensfelde - Wernauchen	21
25.	SP	Jüterbog - Beelitz Stadt	38
26.	SP	Eberswalde Hbf - Templin Stadt	43
27.	SP	Eberswalde Hbf - Werbig	114
28.	SP	Verbindungskurve südlicher Berliner Außenring - Potsdam Wildpark	15
Summe 15 bis 28			491
Gesamtsumme			6.547

Legende:
 MF Maßnahmen mit Bedeutung für den Fernverkehr
 (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, Bundesschienenwegeausbaugesetz)
 LS Lückenschluß S-Bahn
 M Musterstrecke nach Altlastensanierung
 SP Weitere Ausbaumaßnahmen nach SPNV-Linienkonzept 2001

dem übrigen ÖPNV zur Verfügung gestellt werden, zweitens verbleibt kein Spielraum, wenn die Betriebskostenzuschüsse für die DB AG weiterhin so hoch sind wie heute und bei absehbaren Mehrleistungen in der absoluten Summe steigt.

Unter der Überschrift "Kostensenkungsmaßnahmen im SPNV" wird im Nahverkehrsplan deshalb richtigerweise aufgeführt, den Zuschußbedarf überproportional zu senken. Dies soll u.a. mit der Erhöhung der Kostentransparenz durch die Vorlage streckenbezogener Kosten- und Erlösrechnungen, die Ausschreibung von SPNV-Leistungen auf Teilnetzen, die Nutzung von Synergieeffekten zwischen Personen- und Güterverkehr sowie die Schaffung regionaler Infrastruktur-Betreibermodelle erreicht werden. Auffällig ist die Übereinstimmung dieser Maßnahmen mit dem im Januar vorgestellten Themenpapier "Regionalnetze im Schienenverkehr" des Bahnkunden-Verbandes Brandenburg.

Der SPNV-Plan wurde bekanntgemacht im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg - Nr. 28 vom 23. Juli 1996, das beim Ministerium des Innern, Henning-von-Tresckow-Straße 9/13 in 14467 Potsdam erworben werden kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003499>.

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