

■ S-Bahn und Regionalverkehr

Kommt im Sommer das Ende?

aus SIGNAL 01/2016 (März 2016), Seite 13 (Artikel-Nr: 10003924)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Eisenbahn Pritzwalk--Putlitz erneut gefährdet

Ein Stück Eisenbahnnostalgie, doch tatsächlich für den Schülerverkehr genutzt: Noch fahren zwischen Pritzwalk und Putlitz die Uerdinger Schienenbusse durch die Prignitz. Fünfmal am Tag verkehren montags bis freitags die Züge durch die Region, doch dem Eisenbahnverkehr droht hier zum 29. Juli 2016 das Ende.

Ausschreibung der Buslinien ...

Die Begründung mag auf den ersten Blick schwer verständlich sein. Anlass ist die Auflösung der Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP), einer zu hundert Prozent im Besitz des Landkreises Prignitz befindlichen, aber dennoch privatrechtlich organisierten Gesellschaft. Die VGP hält die Liniengenehmigungen der (Bus)linien im Kreis, vergibt aber alle Leistungen an ortsansässige private Verkehrsunternehmen. Mit diesem Konstrukt wollte der Kreis seinen Einfluss auf die Angebotsgestaltung geltend machen; heutigen EUNormen genügt es allerdings nicht mehr. Die EU-Verordnung (EG) 1370/2009 und die folgende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 1. Januar 2013 schränken die Möglichkeiten einer direkten Vergabe des Verkehrs massiv ein. Der Landkreis beschloss 2014, die VGP zum 31. Juli 2016 aufzulösen, und die Buskonzessionen auszuschreiben. Die Konzessionen haben zwei Busunternehmen aus Sachsen und Sachsen-Anhalt erhalten, so der Landkreis in einer Pressemitteilung vom 22. Januar 2016.

... aber keine Vergabe des Schienenverkehrs

Seit 2007 wird auch der Schienenverkehr auf der Strecke Pritzwalk--Putlitz vom Landkreis aus Mitteln für den Schülerverkehr bezahlt und von der VGP bestellt. Um den Verkehr weiter bestellen zu können, hätte der Landkreis diesen nach den Regularien der EU ausschreiben müssen. Auf diese Möglichkeit wurde verzichtet; Angaben zu den Gründen sind nicht bekannt. Auch eine Direktvergabe an klein- und mittelständische Unternehmen wäre hier nach EU-Recht prinzipiell möglich, da die Leistung 300 000 Zugkilometer im Jahr nicht übersteigt.

Schon häufig auf der Kippe

Einstellungspläne für die nicht sonderlich frequentierte Bahn-Strecke gab es bereits zu DDR-Zeiten. Doch ausgerechnet die herrschende Mangelwirtschaft rettete sie über die Jahre: Das Stichwort hieß Energiekrise. Steigende Treibstoffpreise ließen die DDR-Verantwortlichen in den 1980er Jahren mehr auf die Bahn setzen. Die Stilllegungswellen, die es auch bei der Deutschen Reichsbahn bis in die 1970er Jahre gab, wurden weitgehend gestoppt. Zwar musste der weiterführende Abschnitt von Putlitz nach Suckow im Jahr 1980 dran glauben, denn er stand der neuen (Transit-)Autobahn von Berlin nach Hamburg im Weg. Das Stück bis Putlitz aber blieb in Betrieb.



Der Uerdinger Schienenbus des Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnfördervereins (PPEFV) verkehrt montags bis freitags mit fünf Fahrtenpaaren zwischen Pritzwalk und Putlitz im Auftrag der (noch existierenden) Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH (VGP) zum VBB-Tarif. Der Fahrplan ist am Schülerverkehr ausgerichtet. (Foto: Florian Müller, 2014)

Im Jahr 1992 glaubten wieder alle an das Ende: Hochwasser zerstörte eine Brücke. Doch wundersamerweise entschloss sich die Deutsche Reichsbahn zum Wiederaufbau. Das freilich schien auch nur ein kurzzeitiges Aufflackern der letzten Lebenskräfte zu sein. Die neugründete Deutsche Bahn AG hatte keinerlei Interesse an der Strecke.

Doch es nahte ein Retter: Thomas Becken hieß er, ein Eisenbahner aus der Region. Kurzerhand gründete er, zunächst mit drei Leuten, eine eigene Bahngesellschaft, die Prignitzer Eisenbahn (PEG). Im September 1996 übernahm die Gesellschaft mit gebrauchten Bundesbahn-Schienenbussen den Verkehr auf der Strecke, zunächst als Subunternehmer von DB Regio.

Statt der nun für 1998 anberaumten Abbestellung konnte die PEG erreichen, dass das Land den Verkehr direkt bei ihr bestellte. Doch Ende 2006 war damit Schluss. Anlass bot die damalige Kürzung der Regionalisierungsmittel im »Koch-Steinbrück-Paket«. Das Land Brandenburg bestellte den Schienenpersonenverkehr auf gleich fünf Strecken ab, auch Pritzwalk--Putlitz war darunter.

Doch mit dem Trick über die Finanzierung mit Schülerverkehrsmitteln ging es ein halbes Jahr später weiter. Die VGP beauftragte den Putlitz-Pritzwalker Eisenbahnförderverein e. V. mit dem Betrieb, offizielles Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die HANSeatische Eisenbahn GmbH.

Die Infrastruktur wird nun von der in Putlitz ansässigen RegioInfra Nord-Ost betrieben, die aus der PEG-Infrastruktursparte hervorgegangen war. Beide Gesellschaften sind Teil einer Holding, die von Thomas Becken und einigen seiner Mitstreiter gegründet wurde, die neue Herausforderungen suchten, nachdem die PEG 2004 von der italienischen Netinera übernommen wurde.

Die RegioInfra hatte 2007 in der Nähe mehrerer Schulen den neuen Haltepunkt Pritzwalk West eingerichtet, der auch dem Schülerverkehr Richtung Meyenburg dient.

Wie geht es nun weiter?

Im Moment zeichnet sich kein Weg ab, wie der Bahnbetrieb ab Sommer weitergehen könnte. Aber vielleicht gibt es doch eine Lösung, die den Schienenverkehr am Leben erhält und nicht zuletzt auch regionale Unternehmen zum Zuge kommen lässt.

Wahrscheinlich ist ein kleines Wunder nötig, damit der Bahnbetrieb noch weitergehen kann. Aber Wunder, die den Weiterbetrieb möglich gemacht haben, gab es an dieser Strecke in den letzten Jahren ja schon mehrfach ... (kut/md)

Fahrplan der Strecke Pritzwalk--Putlitz: www.hanseatische-eisenbahn.de

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003924>.

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