



Berliner Fahrgastverband IGEB

## Abbestellungen scheinweise, aber kein Gesamtkonzept

### Brandenburgs Verkehrspolitik ist unverantwortlich

**Seit Jahren werden im Land Brandenburg regelmäßig Bahnstrecken stillgelegt. Die Anlässe unterscheiden sich, die Begründung ist stets dieselbe: zu wenige Fahrgäste. Ein Gesamtkonzept, wie viel Schienenverkehr es in Zukunft aus verkehrlichen, siedlungsstrukturellen, umweltpolitischen und finanziellen Gründen geben soll, fehlt noch immer. Eine Abstimmung zwischen Schienen- und Busangeboten fehlt ebenso. Wie lange wollen sich Landtagsabgeordnete, Kreise und Kommunen diese dilettantische Politik ihrer Landesregierung eigentlich noch bieten lassen?**

Erste Abbestellungen zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember waren bereits im Mai angekündigt worden. Begründet wurden sie mit gestiegenen Energiepreisen. Die nächsten sehr viel umfangreicheren Abbestellungen werden nun mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel-Zahlungen des Bundes begründet. An dieser Stelle muss daran erinnert werden, dass das Land Brandenburg den Kürzungen im Bundesrat zugestimmt hat, da es in ungefähr 10-facher Höhe Mehreinnahmen aus der Mehrwertsteuer erwarten kann. Außerdem darf nicht vergessen werden, dass das Land bisher keine Eigenmittel für öffentlichen Verkehr aufbringt. Alles wird aus den Regionalisierungsmitteln des Bundes finanziert: der SPNV, der 50-Millionen-Zuschuss an die Landkreise für den ÖPNV, die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung und die Zahlungen für die Regieleistungen des VBB.

#### Zwei Schritte zurück, einer vor

Bemerkenswert ist allerdings, dass die Landesregierung die aktuelle Streichorgie so geschickt inszenierte, dass sich die Mehrzahl der von Abbestellungsdrohungen aufgeschreckten Fahrgäste und Kommunalpolitiker als Sieger der jüngsten Auseinandersetzung fühlen konnte. Der Schachzug: Man stellte der Öffentlichkeit am 22. August eine Abbestellungsliste vor, die deutlich über das hinausging, was finanziell angestrebt wurde. Nun konnten sich alle Akteure einen Monat lang erregen, natürlich auch gute Argumente vorbringen, u. a. auf drei Regionalkonferenzen, und erst danach wurde eine abschließende Entscheidung getroffen und am 21. September präsentiert. Der „Jubelsturm der Geretteten“ überdeckte dann



*Dem Sensenmann entkommen. Ursprünglich sollte die komplette Strecke Eberswalde—Templin sterben. Nach heftigen Protesten bleibt die Teilstrecke Eberswalde—Jochimsthal (zunächst) am Leben. Der Abschnitt Joachimsthal—Templin wird amputiert. Im Bild: ODEG in Alt-Hüttendorf. Fotos (3): Florian Müller*

in der öffentlichen Wahrnehmung die Enttäuschung der Verlierer. Hinzu kam, dass die Verfechter der abbestellten Strecken als geradezu maßlos in ihren Ansprüchen diffamiert wurden: Für 200 Fahrgäste am Tag könne man doch keinen Bahnverkehr aufrecht erhalten. Verschwiegen wurden die tatsächlichen Kosten und die strukturellen Auswirkungen auf die Entwicklung einzelner Städte, Regionen und auch Unternehmen. Bedenkt man, dass an anderen Stellen im Land hunderte von Millionen Euro für die Förderung von einigen hundert Arbeitsplätzen ausgegeben werden oder, wie im Falle der Frankfurter Chipfabrik, auch in den märkischen Sand gesetzt werden, erkennt man, dass öffentlicher Nahverkehr im Land Brandenburg einen extrem unterentwickelten Stellenwert hat.

#### Ignorante Berliner Politik

Verschärft wird diese Situation durch die Haltung beim Berliner Senat, der Regionalverkehr

als alleiniges Thema des Landes Brandenburg betrachtet und nicht bereit ist anzuerkennen, dass ein erheblicher Teil der Fahrgäste in den Zügen Berliner Berufs- und Ausbildungspendler sowie Ausflügler sind und dass das brandenburgische Schienennetz wesentlich zur Lagequalität Berlins beiträgt, also auch von Berlin mitfinanziert werden muss.

#### Abbestellungen vor allem bei den Privaten

Auffällig ist, dass von den Streichungen überproportional häufig private Anbieter, vor allem die Prignitzer Eisenbahn (PEG) und die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft (ODEG), betroffen sind, die erst vor wenigen Jahren im Wettbewerb den Zuschlag für die jetzt abbestellten Verkehre erhielten. Da sie ihre gerade neu aufgebaute betriebliche Infrastruktur nun nicht mehr auslasten können, verschlechtert sich ihr wirtschaftliches Ergebnis erheblich. Zugleich läuft das Land Brandenburg Gefahr, sich als berechenbarer Vertragspartner zu diskreditieren.

Diese Schwerpunktsetzung hat auch praktische Auswirkungen: Weil vorwiegend Strecken mit einem unterdurchschnittlichen Bestellerentgeltsatz betroffen sind, müssen mehr Zugkilometer eingespart werden, um auf die gewünschten finanziellen Einsparungen zu kommen. Oder anders formuliert: maximale Zugkilometer-Abbestellung für kleinste Euro-Einsparung.

Man mag sich fragen, warum Brandenburg nicht wie in anderen Ländern geschehen, die lukrativen Regionalexpresslinien ausschreibt, sondern sie zu hohen Bestellerentgelten bei der DB

belässt. Hier wäre ein wesentlich höheres Einsparungspotenzial vorhanden. Ein Grund ist dem Vernehmen nach, dass dem Land durch frühere Verträge mit der Bahn die Hände gebunden sind, da es ein Koppelgeschäft mit der Vorfinanzierung der RE160-Wagen durch das Land gab, die nun mit den Bestellerentgelten verrechnet werden. Nebenbei: Der damals verantwortliche Verkehrsminister Hartmut Meyer bekam später einen lukrativen Beratervertrag bei der DB.

#### Unabsehbare Folgewirkungen

Offen bleibt die Zukunft der verbliebenen Strecken. Wie soll sich die jetzt gerade noch von der Klinge gesprungene Strecke Eberswalde—Joachimsthal halten, wenn nach der bevorstehenden Einstellung des Abschnitts Joachimsthal—Templin weitere Reisende fehlen? Für die Salamtaktik der scheinweisen Abbestellung von Strecken gibt es hierzulande genug Beispiele. Ein aktuelles

ist die ab Dezember mit der Begründung gestiegener Energiepreise eingesparte Strecke Werneuchen—Tiefensee, wo die Weiterführung nach Wriezen vor einigen Jahren abbestellt wurde.

Oder wird sich die Strecke nach Rheinsberg nach der Einstellung des Abschnittes Herzberg—Neuruppin und den Ausdünnungen auf dem Reststück dauerhaft halten können? Zwar ist es für Berliner Ausflügler durchaus sinnvoll, wenn sie künftig über den kürzeren Weg via Löwenberg geführt werden. Aber werden die Fahrgäste das zusätzliche Umsteigen akzeptieren? Und werden sie die Bahn auch außerhalb des Sommerhalbjahres nutzen, wenn die Züge nur an den Wochenenden fahren?

Gerade noch so davon gekommen sind die Strecken Pritzwalk—Meyenburg und Basdorf—Wensickendorf, wo der Wegfall der weiterführenden Abschnitte über Plau nach Güstrow bzw. nach Liebenwalde ebenso zu weniger Fahrgästen auf dem Reststück führen.

### Busersatzverkehr ist kein Ersatz

Seitens des Landes wurden Busse als Ersatz angekündigt. Für den Schülerverkehr mögen diese eine sinnvolle Alternative sein. Aber bekommt man wirklich ortsfremde Touristen dort hinein? Wie es hier jenseits aller schönen Reden von den „attraktiven, die Orte besser erschießenden“ Bussen in Wirklichkeit aussieht, zeigen zwei Beispiele: Die Strecke Meyenburg—Plau—Güstrow wurde im Jahr 2000 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern abbestellt. Seitdem verkehren dort Busse im Zweistundentakt, genau wie es früher die Bahn tat. Die Touristen aus dem Berliner Raum, die einstmals die Bahn nutzten, blieben dennoch aus. Nachdem es einige Zeit wenigstens trotzdem noch Alibi-Anschlüsse in Meyenburg von der Bahn zum Bus gab, hält man es nun nicht einmal mehr für nötig, diese zu gewähren. Fast anderthalb Stunden Aufenthalt im kleinen Meyenburg sind angesagt! Da fährt natürlich niemand mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln, der es nicht unbedingt muss.

Noch übler getroffen hat es Wittstock und Mirow im Zuge der einstigen Bahnlinie Wittenberge—Neustrelitz: Die Alibi-Busse (einstmals im Zweistundentakt) sind dort nun ganz weggefallen. Vermutlich hat es kaum einer gemerkt, für Durchgangsreisende waren sie zu unattraktiv und das lokale Potenzial dort ist gering.

### Keine Anschlüsse in Neustadt (Dosse)

Wie Inkompetenz eine Strecke ruinieren kann, zeigt sich auch am Beispiel der Strecke Neuruppin—Neustadt (Dosse), die zum Dezember abbestellt ist. Die kleine Stadt Neustadt bietet nur wenig eigenes Potenzial. Interessant wären dagegen die Wei-

terreisemöglichkeiten in die verschiedenen Richtungen, etwa zum Knoten Wittenberge, was deutlich schneller als über Pritzwalk ginge. Aber in beiden Richtungen werden die Anschlüsse in Neustadt knapp verpasst – fast eine Stunde Warten ist angesagt. Genauso wenig funktionieren die Anschlüsse zu den Bussen in Richtung Rathenow, die seit drei Jahren die Bahn ersetzen sollen. Die einzige Richtung mit funktionierenden Anschlüssen ist die in Richtung Kyritz. Hier sorgt aber der Landkreis Ostprignitz-Ruppin mit einem dichten parallelen Angebot an Direktbussen dafür, dass nicht allzu viele Leute die Bahn benutzen.

Ein anderes Beispiel: Man kann zwar die Begründung nachvollziehen, dass nur wenige Leute die direkten, aber auf Umwegen fahrenden Regionalexpresszüge des RE 3 (ehemals RE 5 Süd) nach Senftenberg nutzen, sondern statt dessen mit der RB 14 fahren, weil es schneller geht. Aber ist so ein überall haltender Bummelzug wirklich ein angemessenes Verkehrsmittel für eine attraktive Anbindung einer ganzen Region weit von Berlin? Ließe sich hier nicht mit schnelleren Zügen deutlich mehr herausholen? Und schlug nicht auch hier die Salamtaktik mit der Streichung der Verbindung ins im „sächsischen Ausland“ gelegene Hoyerswerda (40 000 Einwohner) zu?

### Auch Busverkehr betroffen

Die breite Diskussion um die Abbestellung von Bahnverkehren



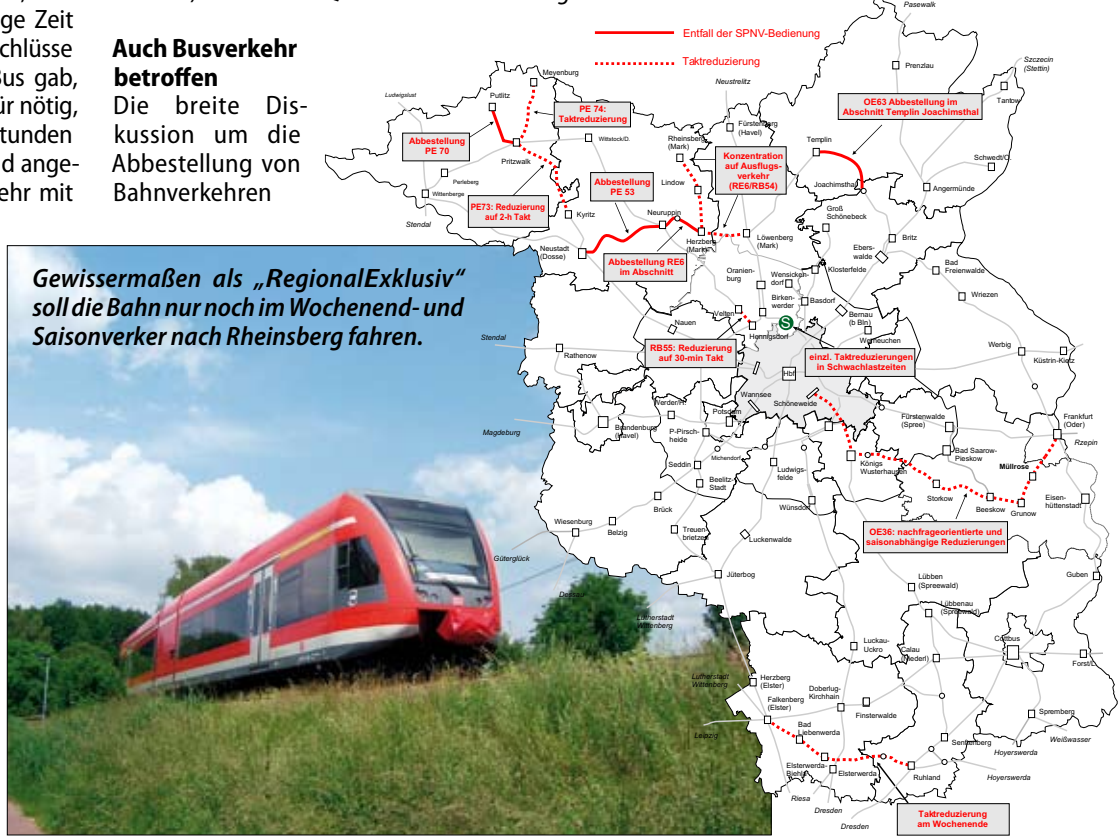
Aus der Traum. Auf der Strecke Pritzwalk—Putilitz begann vor zehn Jahren der Betrieb der Prignitzer Eisenbahn. Nun wird sie abbestellt.

hat in den Hintergrund gedrängt, dass auch im Busverkehr der Kreise und im Straßenbahnverkehr der Städte Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt (Oder) schwere Einschnitte zu befürchten sind. Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung drängt z. B. die Stadt Brandenburg zur kompletten Einstellung des Straßenbahnverkehrs. Der Amoklauf der Landesregierung ist offensichtlich noch lange nicht zu Ende.

### Fazit

Bei aller berechtigten Kritik an der Politik des Bundes bezüglich der Regionalisierungsmittel ist für die nächste große Abbestellrunde allein das Land Brandenburg verantwortlich. Diese geht vor allem zu Lasten der privaten Anbieter und kann noch nicht absehbare negative Folgen für künftige Ausschreibungen

Verkehrsreduzierungen in der Übersicht. Stand 21. September 2006. Quelle: MIR Brandenburg



Gewissermaßen als „RegionalExklusiv“ soll die Bahn nur noch im Wochenend- und Saisonverkehr nach Rheinsberg fahren.

Kürzung Regionalisierungsmittel: umzusetzende Angebotseinschränkungen in Brandenburg ab 10. Dezember 2006. Stand 21. September 2006. Quelle: MIR Brandenburg						
Linie	Betreiber	Abschnitt	Maßnahme	betroffene Fahrgäste/d	Einsparung Zkm/a	Bemerkung
RE 6, RB 54	DB Regio	Löwenberg—Rheinsberg	Reduzierung der Verkehrstage zw. Oktober und April	250	105 649	Konzentration auf Ausflugsverkehr
RE 18	DB Regio	Falkenberg—Ruhland	Taktreduzierung an Wochenenden auf 120-min-Takt mit einzelnen Verdichtern	250	79 587	Modifiziertes Konzept mit Verbleib einzelner Züge zur Sicherung von Anschlussbeziehungen in Einzellagen.
PE 73	PEG	Kyritz—Pritzwalk	Taktreduzierung auf 120-min-Takt	300	127 159	geringe verkehrliche Auswirkung, 120-min-Takt angemessen.
RB 55	DB Regio	Hennigsdorf—Velten	Taktreduzierung auf 20/40-min-Takt	300	53 041	geringe verkehrliche Auswirkung, 20/40-min-Takt angemessen.
OE 36	ODEG	Berlin—Schöneweide—Beeskow—Frankfurt (Oder)	nachfrageorientierte saisonabhängige Kürzungen an Wochenenden	300	64 497	Anpassung entsprechend der im Streckenverlauf und im Jahresgang unterschiedlichen Nachfragerwerte.
Nachtverkehr	S-Bahn		Einzelne Taktreduzierungen in Schwachverkehrszeiten		120 000	geringe Nachfrage, verkehrlich angemessen, Umsetzung bis Frühjahr 2007
PE 74	PEG	Pritzwalk—Meyenburg	Reduzierung mit Konzentration auf Berufs- und Schülerverkehr	120	9 829	geringe Nachfrage außerhalb Berufs- und Schülerverkehr, verkehrlich sinnvoll
PE 70	PEG	Putlitz—Pritzwalk	Abbestellung	150	91 690	zu geringe Nachfrage und geringes Potential
RE 6, RB 54	DB Regio	Neuruppin—Herzberg	Abbestellung	150	84 778	zu geringe Nachfrage und geringes Potential
PE 53	PEG	Neustadt—Neuruppin	Abbestellung	250	254 322	zu geringe Nachfrage und geringes Potential
OE 63	ODEG	Templin—Joachimsthal	Abbestellung in diesem Teilabschnitt	150	140 327	Abbestellung nur im Abschnitt Templin—Joachimsthal. Dafür Beibehalt des Abschnitts Joachimsthal—Eberswalde.
Summe				2 220	1 130 879	

Zusätzliche Angebotseinschränkungen ab 10. Dezember 2006, beschlossen bereits im Frühjahr 2006.						
OE 36	ODEG	Werneuchen—Tiefensee	Abbestellung			
RE 3	DB Regio	Waldrehna—Finsterwalde—Großbräschen—Senftenberg	Abbestellung der Direktverbindung, z. T. Umlegung der Leistung nach Elsterwerda	ca. 300		Bahnhöfe bleiben mit anderen Linien bedient.

von Strecken haben. Doch ohne Wettbewerb wird Brandenburg seine Ausgaben weiterhin nur durch Abbestellungen begrenzen können – ein fataler Weg. So ist für die Zukunft wenig Gutes zu erwarten, zumal Ausdünnungen auch zu sinkenden Fahrgastzahlen auf den verbliebenen Strecken führen werden. Dem

kann nur durch das seit Jahren überfällige fachlich und politisch diskutierte Gesamtkonzept begegnet werden. Außerdem muss sich das Land endlich mit Eigenmitteln zum öffentlichen Verkehr bekennen. (kut)



Nur noch Schülerverkehr. Massive Ausdünnung auf der PEG-Stecke Pritzwalk—Meyenburg. Hier der neugebaute Haltepunkt Pritzwalk-Hainholz. Foto: Florian Müller

Berlin-Brandenburgischer Bahnkunden-Verband

## Fahrgäste haben kein Verständnis für Streckenstilllegungen

Abbestellungen von Verkehrsleistungen sind kein angemessenes Mittel, um die Kürzungen der Regionalisierungsmittel zu kompensieren. Die Einnahmen aus der Erhöhung der Mehrwertsteuer übersteigen die nun umzusetzenden Einsparungen bei weitem. Brandenburg ist das einzige Bundesland, das keine Eigenmittel zur Bestellung von Verkehrsleistungen aufwendet. Stattdessen wird nun die Salami-taktik, vorhandene Angebote über die Jahre hinweg immer weiter einzuschränken, bis sie tatsächlich völlig unwirtschaftlich sind, erneut fortgesetzt. Was in Brandenburg fehlt, ist eine völlige Neuausrichtung der gesamten Verkehrspolitik. Die vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung zusammen mit dem VBB entwickelten Maßnahmen zur Kompensation vom Bund gekürzter Regionalisierungsmittel sind an Kreativität kaum zu unter-bieten. Die Fahrgäste haben kein Verständnis für diese Entscheidungen, weil sowohl Transparenz bei den Kosten als auch eine Perspektive fehlen. Sven Jagdhuhn, Vorsitzender des Bahnkunden-Verbandes Berlin-Brandenburg: „Es zeugt von Planlosigkeit des Potsdamer Mi-

nisteriums, dass es offenbar weiterhin kein Konzept für Ausschreibungen von Regionalexpress-Strecken im Zusammenhang mit sinnvollen Teilnetzen von Nebenstrecken entwickelt hat. Diese Möglichkeit der deutlichen Kostensenkung durch Wettbewerb und Attraktivitätssteigerung aller Strecken wird in anderen Bundesländern bereits seit Jahren erfolgreich genutzt. Warum das in Berlin und Brandenburg nicht geschieht, bleibt leider das Geheimnis der Landesregierungen.“

Hätten die Länder und der VBB in den letzten fünf Jahren ein entsprechendes Konzept entwickelt, wären die Ergebnisse schon heute messbar. Durch dieses politische Versäumnis müssen jetzt die Einwohner in den berlin-fernen Regionen die Regionalexpresszüge nach und durch Berlin mit dem Verlust ganzer Bahnstrecken bezahlen. Mit den Abbestellungen des SPNV geht den betroffenen Regionen nicht nur touristisch und raumstrukturell bedeutende Infrastruktur verloren, sondern auch eine nennenswerte Zahl an Arbeitsplätzen der regionalen Eisenbahnunternehmen. Die engagierten Mitarbeiter dieser Unternehmen

haben in den letzten Jahren durch kundeno-rientiertes Handeln zu nennenswerten Fahrgastzuwächsen auf allen Strecken gesorgt. Es ist fatal, dieses durch Kurzfristmaßnahmen zu zerstören, während die RE-Angebote der DB AG unangetastet bleiben. Ebenso wenig nachvollziehbar wie die Streckenstilllegungen ist das beiläufig bekannt gegebene „Auslaufen des Infrastrukturprogramms“. Dieses hat in den letzten Jahren durch Neugestaltung von Bushaltestellen, Parkplätzen und Fahrradständern zur erheblichen Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen beigetragen und so für Fahrgastzuwächse und zusätzliche Fahrgeldeinnahmen gesorgt. Hier wurde mit relativ geringem Mitteleinsatz großer Nutzen erzielt. Und es gibt an brandenburger Bahnhöfen noch viel zu verbessern!

Der DBV-Landesverband hat ein umfangreiches Positionspapier „Vorschläge zur zukünftigen Eisenbahnpolitik des Landes Brandenburg“ erarbeitet. Es ist im Internet unter [www.bahnkunden.de](http://www.bahnkunden.de) in der Rubrik „Presseinfos“ abrufbar und liegt im Fahrgastzentrum kostenfrei aus.