

Brandbrief

Sehr geehrte Damen und Herren

In den nächsten Jahren ist eine weitere große Einstellungswelle von Bahnlinien in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zu erwarten. Das würde auch eine Vernichtung von Eisenbahninfrastruktur in gigantischem Ausmaß bedeuten.

In Brandenburg sind aus unserer Sicht akut einstellungsgefährdet die Bahnlinien RB 73 zwischen Kyritz und Pritzwalk, die RB 74 zwischen Meyenburg und Pritzwalk, sowie die VGP 70 zwischen Putlitz und Pritzwalk. In der langfristigen Perspektive sehen wir bei der derzeitigen Ausrichtung und Prioritätensetzung beim MiL und beim VBB die Linien RB 12 zwischen Zehdenick und Templin, RB 33 zwischen Jüterbog – Beelitz Stadt, RB 35 Fürstenwalde – Bad Saarow, RB 36 zwischen Beeskow und Müllrose, die RB 54 zwischen Löwenberg und Rheinsberg, RB 60 zwischen Wriezen und Frankfurt(Oder) und Eberswalde und Joachimsthal als einstellungsgefährdet an.

In Mecklenburg Vorpommern befürchten wir aktuell Linieneinstellungen der R 6 Neustrelitz – Mirow, sowie der R 3 auf den Abschnitten Neustrelitz – Waren, Malchow – Parchim und Ludwigslust – Hagenow. Die RB Schwerin – Hagenow, sowie die S 3 Rostock Hbf – Rostock Seehafen Nord wurden bereits im letzten Jahr eingestellt. Wenn dieser Trend im Schweriner Ministerium und beim VMV anhält sind langfristig weitere Einstellungen z. B. zwischen Rövershagen und Graal-Müritz , Gadebusch und Rehna und zwischen Lietzow und Binz, sowie zwischen Sanitz und Tessin und Jatznick und Ueckermünde durchaus im Bereich des Möglichen.

Das würde sowohl in Brandenburg, als auch in Mecklenburg Vorpommern eine Reduzierung des gesamten Nebennetzes auf wenige Stichstrecken bedeuten, die langfristig dann auch kaum überlebensfähig wären.

Durch die eingestellten Linien wäre die Infrastruktur nicht wirtschaftlich zu betreiben, so dass die Infrastrukturbetreiber die Freistellung von Betriebszwecken beantragen müssten und ganzen Netzen in der Folge die Entwidmung und der Rückbau drohen würde. Somit ist die gesamte Infrastruktur auf eingestellten Linien bzw. Linienabschnitten gefährdet. Aber auch nur im Güterverkehr betriebene Strecken bzw. Strecken die derzeit ohne Verkehr sind droht eine Entwidmung.

Die Folge solcher Entwicklung wäre der Verlust Hunderter Arbeitsplätze im Bahnbereich. Ganze Eisenbahnstandorte wären in ihrem Fortbestand gefährdet. Indirekt wären weitere Arbeitsplätze bei den Fahrzeugherstellern gefährdet, deren Auftragslage ohnehin prekär ist. Gerade das Land Brandenburg mit den Fahrzeugherstellern Bombardier und Stadler wäre überdimensional davon betroffen, aber unter Umständen auch das Werk in Neustrelitz. Weitere Arbeitsplatzverluste sind als Folge, insbesondere im Tourismusbereich, bei den Zulieferern der Bahnindustrie und im Reinigungsgewerbe zu erwarten.

Dass Argument einiger Politiker und des MiL, dass die Bahn gegenüber dem Bus zu teuer ist und wir uns die Bahn deshalb nicht leisten können möchten wir deshalb rein vorsorglich entkräften. Wir möchten daran erinnern, dass ausschließlich die Politik dafür verantwortlich ist, dass sich durch die Erhebung von Trassen und Stationspreisen die Kosten für die Bahn verteuert haben, weil es politisch gewollt war. Wenn also Politiker dieses Argument als Begründung anführen ist das mehr wie unredlich.

Außerdem möchten wir daran erinnern, dass viele Millionen für komplizierte Ausschreibungsverfahren, sowie für eine überdimensionierte Verwaltung und völlig unsinnige Qualitätssicherungssysteme in den Verkehrsverbänden ausgegeben werden. Geld ist genug vorhanden. Es wird nur nicht für die Bestellung von Verkehrsleistungen verwendet, sondern für Verwaltung. Es gibt auch keine Konzepte, Ideen und Vorschläge von Mil, Politik und Verkehrsverbänden, wie die Angebote auf Nebennetzen verbessert werden können und damit die Fahrgastzahlen erhöht werden können. Es scheint also so, dass man seitens der verantwortlichen Aufgabenträger nicht das geringste Interesse am Erhalt einer intakten Eisenbahninfrastruktur in Nebennetzen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern hat.

Deswegen erlauben wir uns, als ehrenamtlich agierende Personen, folgenden Vorschlag zur Sicherung einer intakten Infrastruktur in Nebennetzen zu unterbreiten.

1. Wir schlagen vor, da wo sich die regulären Aufgabenträger für den SPNV nicht mehr in der Lage sehen SPNV zu betreiben, Zweckverbände, unter Beteiligung der Kommunen und Landkreise zu gründen, um die Bestellung von Eisenbahnverkehrsleistungen im Verbandsgebiet vorzunehmen.
2. Der entsprechende Etat, nach RegG, ist den entsprechenden Zweckverbänden zur Verfügung zu stellen
3. Wir schlagen weiterhin vor, neben den betreffenden Bahnlinien, auch relevante Buslinien in dem entsprechenden Gebiet über die Zweckverbände zu organisieren. Dadurch wäre im Verbandsgebiet eine verkehrsträgerübergreifende Koordinierung und Bestellung von Verkehren möglich, welches zu zusätzliche Synergieeffekten führen würde und Kosten minimieren könnte. Mit den eingesparten Kosten wiederum könnten mehr Verkehrsleistungen bestellt werden.
4. Durch die Beteiligung der Kommunen in den Zweckverbänden ist eine bürgernahe Beteiligung an den Fahrplan- und Betriebskonzepten gesichert.
5. Wir sind gerne bereit entsprechende Vorschläge zur Kostenminimierung und Verbesserung des Angebots in diese Zweckverbände mit einzubringen. Eine Umsetzung von Vorschlägen und weitergehenden Verbesserungen in den jetzigen Strukturen halten wir für unrealistisch.
6. In der aktuellen Situation halten wir die Gründung von 2 Zweckverbänden für sinnvoll. Wir empfehlen deshalb die Gründung eines Zweckverbandes Ostprignitz-Ruppin, welcher für die Strecken RB 73 Neustadt(Dosse) - Pritzwalk, RB 74 Pritzwalk West - Meyenburg, RB 70 Pritzwalk - Putlitz und perspektivisch RB 53 Neustadt(Dosse) – Neuruppin – Herzberg(Mark), sowie die Strecke Meyenburg - Güstrow verantwortlich ist. Außerdem schlagen wir die Gründung eines weiteren Zweckverbandes Mecklenburg – Strelitz, für die Strecke R 6 Mirow – Neustrelitz und perspektivisch für die Strecke Neustrelitz – Feldberg vor.
7. Bei weiteren Linieneinstellungswellen können diese Zweckverbände demensprechend erweitert werden.

EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de
www.ausflugsverkehr.de

Wir bitten alle Verantwortlichen bei den betreffenden Landkreisen und Kommunen über diesen Vorschlag ernsthaft nach zudenken. Eine wirkliche Alternative zu diesem Vorschlag gibt es aus unserer Sicht nicht. Die Alternative wäre eine weitgehende Einstellung aller Nebenlinien und Vernichtung der Infrastruktur von Nebennetzen in Brandenburg und Mecklenburg Vorpommern. Es dürfte klar sein, dass sich Strecken ohne entsprechenden Regionalverkehr, nur für einen sporadischen Güterverkehr, kaum vorhalten lassen. Wenn jetzt nicht die Weichen richtig gestellt werden dürften in naher Zukunft, auch die durch die öffentliche Hand schon getätigten Investitionen in den Bahnbetrieb in den Sand gesetzt sein.

Mit freundlichen Grüßen
Volker Müller
Vorsitzender