

April 2012

Auf dem falschen Gleis

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Brandenburg

SPNV-Abbestellungen 2012 und Netzabbau seit 1994

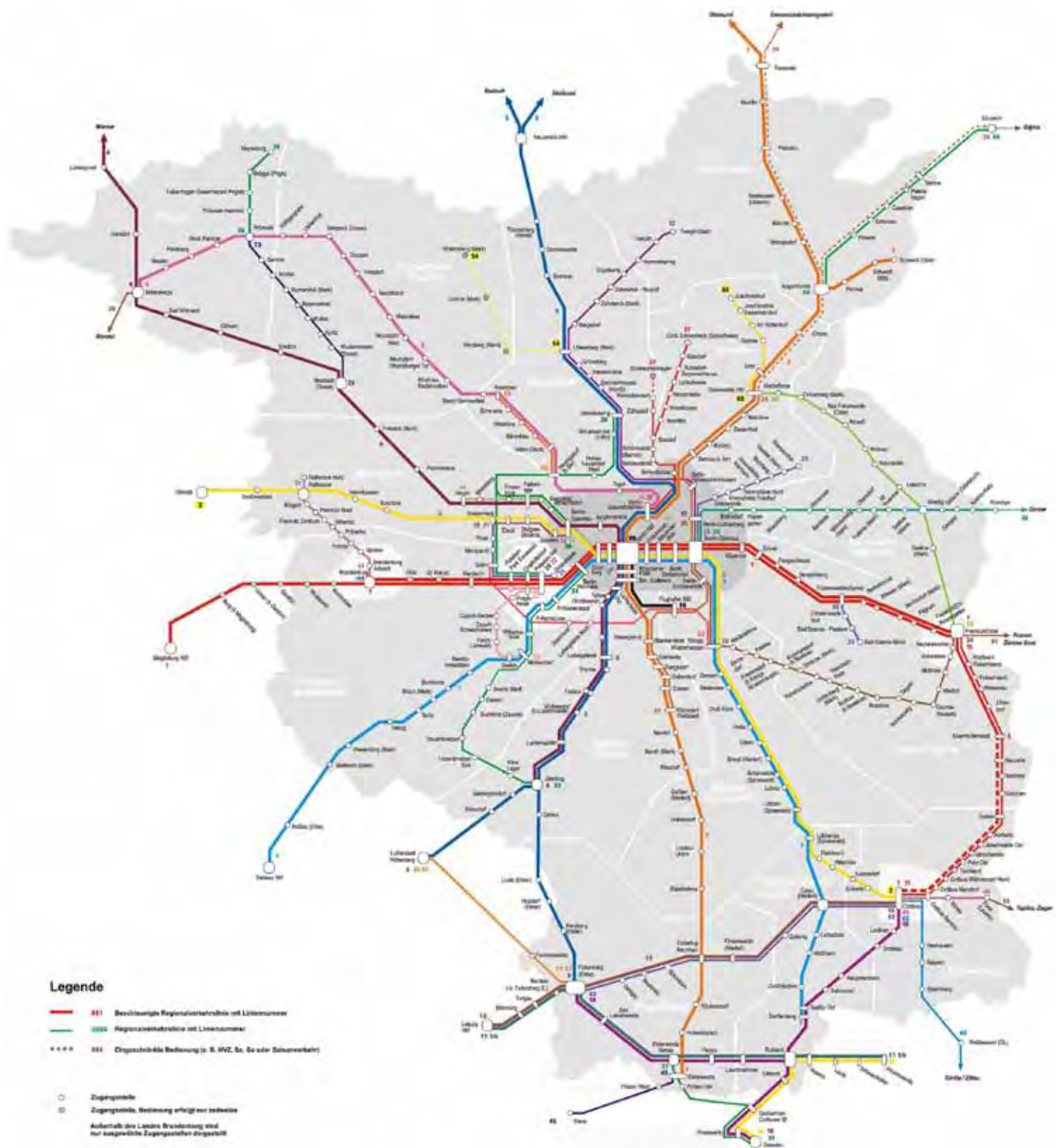


PRO BAHN
Ihr Fahrgastverband
Landesverband Berlin/Brandenburg e.V.



**Bündnis
Bahn für Alle**





Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Brandenburg auf dem falschen Gleis

Kahlschlag

2012 droht in Brandenburg ein Jahr mit einem erheblichen Abbau des Schienenverkehrs zu werden. Für vier bis fünf Schienenstrecken plant die Landesregierung die Abbestellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Damit verlören weitere Regionen des Flächenlandes Brandenburg die Anbindung an das Schienennetz. Vor dem Hintergrund vorausgegangener Streckenstilllegungen und SPNV-Abbestellungen käme das Ganze einem Kahlschlag gleich.

Tatenlos

Im noch gültigen Landesnahverkehrsplan (2008-2012) sind alle nunmehr akut bedrohten SPNV-Verbindungen bereits als Problemfälle aufgeführt. In diesem Dokument wurden durchzuführende Maßnahmen genannt, um den gesamten SPNV in Brandenburg weiter aufrechterhalten zu können und spätere SPNV-Abbestellungen zu vermeiden. Diese Maßnahmen wurden nicht einmal ernsthaft angegangen, geschweige denn realisiert. Wenn nunmehr für diese Verbindungen die SPNV-Abbestellung erfolgt, dann ist dies das Eingeständnis, dass vier Jahre lang nichts zur Rettung der Verbindungen getan wurde. Es wurde nicht ernsthaft versucht, den Schienenverkehr in der Fläche im Land Brandenburg zu erhalten, die Nutzung der Bahn attraktiver zu gestalten und die Fahrgastzahlen zu erhöhen.

Eigenverantwortung

Die relativ geringen Fahrgastzahlen auf den brandenburgischen Verbindungen mit bedrohtem SPNV sind nicht Resultat der Entscheidungen bisheriger oder potentieller Fahrgäste. Für jeden einzelnen dieser Problemfälle gibt es spezifische Ursachen, die die Verkehrspolitik respektive die Deutsche Bahn bzw. DB Netz zu verantworten haben. Diese Ursachen sind: Bimmelbahn-Fahrtgeschwindigkeiten, nicht akzeptable Umsteigeverbindungen, fehlende Begegnungsmöglichkeiten auf eingleisigen Strecken, vorausgegangene unverantwortliche Netzausdünnungen Stummelstrecken. Diese Ursachen existieren seit vielen Jahren. Sie wurden nicht nur nicht beseitigt, teilweise haben sie sich gerade in den letzten Jahren verstärkt. So unterstreicht der Bundesrechnungshof,

dass sich der Zustand der Bahninfrastruktur weiter verschlechtert. Gleichzeitig führt DB Netz jedoch die im eigenen Bereich erzielten Gewinne an die DB Holding ab – die damit wiederum auf Shopping-Tour in Ausland geht. Ein hiervon betroffenes Bundesland wie Brandenburg muss Druck auf den Bund und die Bahn ausüben, damit diese Ursache des Ausblutens der Flächenbahn gestoppt wird. Mit SPNV-Abbestellungen wird jedoch der Weg des geringsten Widerstands beschritten, was im Übrigen der DB AG nur recht sein kann. Sie erhält im wesentlichen dieselben Summen an staatlichen Unterstützungszahlungen für Nahverkehr und Infrastruktur für ein weiter reduziertes Netz, was das Profitpotential vergrößert.

Teufelskreis

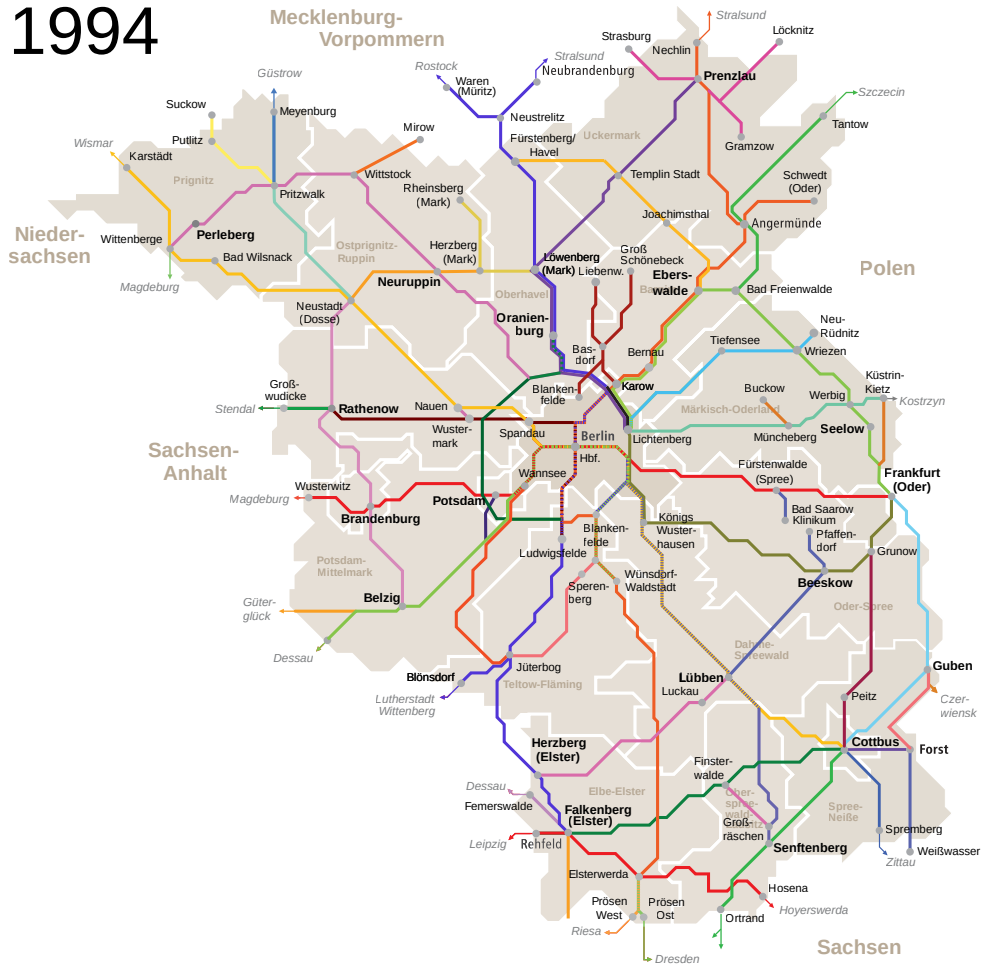
Genau wie es Fehler der Verkehrspolitik wie Ausdünnung und unzureichende Fahrpläne waren, die bei den aktuell bedrohten Verbindungen Ursache für deren schlechte Auslastung sind, dürften die nun angekündigten neuen SPNV-Abbestellungen für bisher noch gesunde Verbindungen den Todesstoß bedeuten. Die „Nichtpolitik“ im Bereich der Schiene mündet in einer Abwärtsspirale. Seit 1992 und bis heute – also in einer Zeit, in der Themen wie Klimawandel, Ende des Ölzeitalters und demographischer Wandel ins Zentrum der gesellschaftlichen Diskussionen rückten – wurden in Brandenburg bereits mehr als 30 Prozent des Schienennetzes abgebaut. Nur eine offensive Politik pro Schiene kann diesen Teufelskreis durchbrechen.

Alternativen

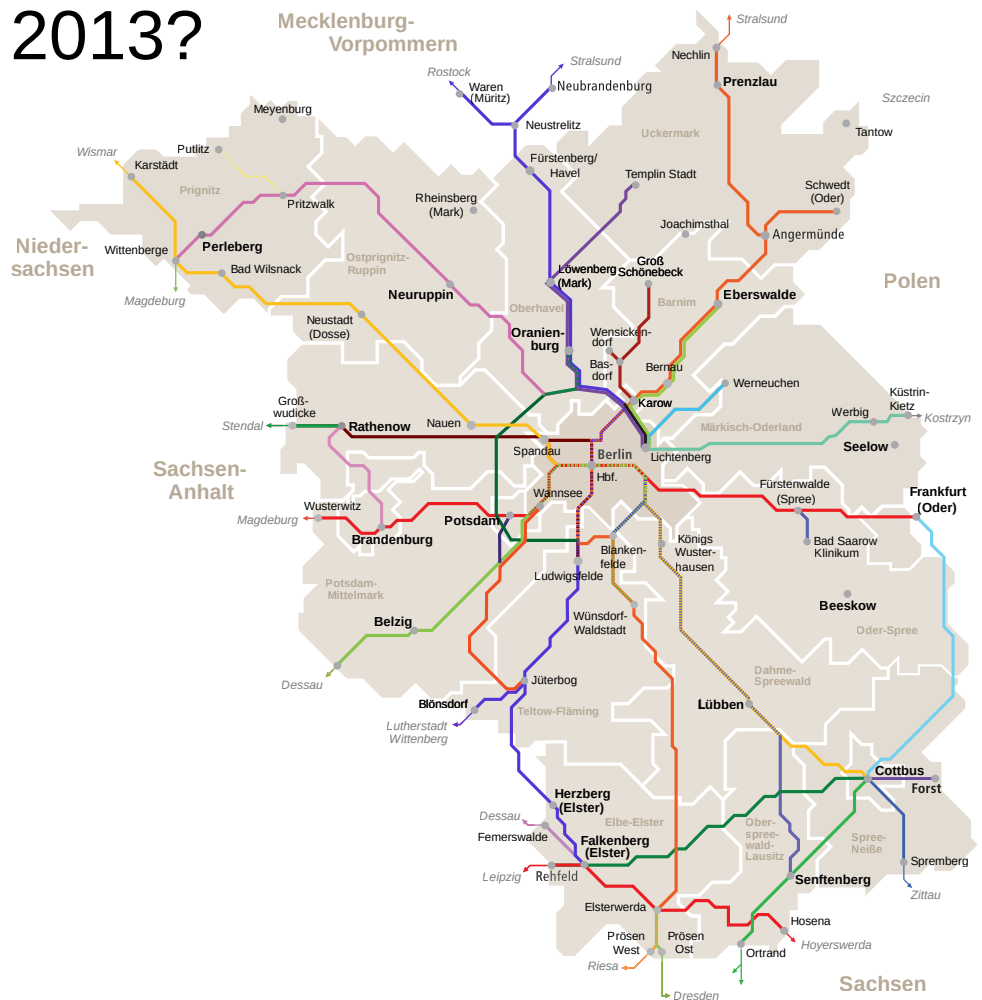
Es gibt in anderen Bundesländern und durchaus auch in Brandenburg erfolgreiche Modelle des Schienenpersonennahverkehrs. Mit ihnen wird dokumentiert, dass nicht nur eine effiziente und kreative Flächenbahn machbar ist – sie wird vor allem von den Menschen vor Ort auch dankbar angenommen. Diese Beispiele werden in dieser Veröffentlichung skizziert. Gleichzeitig konkretisieren wir für Brandenburg und für einzelne von Abbestellungen bedrohte Verbindungen, was zu deren Erhalt getan werden kann. Niemand kann sagen, es gebe keine Alternativen. Es gibt sie – man muss sie „nur“ wollen und umsetzen und damit Verkehrspolitik auf dem richtigen Gleis betreiben.

Fahrgastverband PRO BAHN Berlin/Brandenburg: *Dieter Doege und Winfried Wolf*
Bündnis Bahn für Alle: *Bernhard Knierim*
Christoph Rudel, Mitglied des Landesvorstandes Brandenburg des VCD

1994



2013?



Landesregierung auf dem falschen Gleis

*Vor neuen Streichungen von SPNV-Verbindungen in Brandenburg im Jahr 2012
und vor dem Hintergrund einer Netzkappung von 30 Prozent seit 1990*

Anfang April 2012 tauchten in den brandenburgischen Medien erste Berichte über ein halbes Dutzend Strecken auf, auf denen der Schienenpersonennahverkehr eingestellt werden soll. In der rbb-Abendschau vom 2. April wurden diese Pläne erstmals einer breiteren Öffentlichkeit bekannt gemacht; PRO BAHN konnte in der

Sendung darlegen, dass dies einem Kahlschlag gleichkommt und verhindert werden muss.

Im Folgenden setzen wir uns in einem ersten Abschnitt mit diesen aktuellen Plänen auseinander. Im zweiten Kapitel benennen wir wichtige Ursachen für die Gefährdung der einzelnen Verbindungen. Im dritten Abschnitt finden sich

Vorschläge kurzfristiger und mittelfristiger Art, wie die SPNV-Verbindungen erhalten und gestärkt werden können mit Beispielen von erfolgreichem Schienenpersonennahverkehr. Schließlich werfen wir in einem Schlussabschnitt grundsätzliche Fragen zum Schienenverkehr in Brandenburg und darüber hinaus auf.

1. Im Frühjahr 2012 bedrohte Schienenverbindungen in Brandenburg

Im Einzelnen sind nach dem zitierten Bericht die folgenden Verbindungen mit Schienenpersonennahverkehr gefährdet:

- Angermünde – Tantow – Szczecin (DB Regio)
- Eberswalde – Joachimsthal (ODEG)
- Eberswalde – Frankfurt (Oder) (ODEG)
- Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder) (ODEG)
- Neustadt (Dosse) – Meyenburg (Prignitzer Eisenbahn)
- Löwenberg – Rheinsberg (DB Regio)

Der Verkehrsminister des Landes, Jörg Vogelsänger, will spätestens am 23. April 2012 auf einer Regionalkonferenz in Potsdam zu dem Thema Stellung nehmen und neue Abbestellungen im Schienenpersonennahverkehr Brandenburgs verkünden, so Corinna Wolters, die Kommentatorin der rbb-Abendschau. Siehe dazu die Karten zum Berliner und Brandenburger Schienennetz und den Schienenpersonennahverkehrs-Linien auf den Seiten 8 und 9.

Der Deutsche Bahn-Kundenverband (DBV) sieht in den neuerlichen SPNV-Abbestellungen eine „Basta-Politik“, die ebenso „unzeitgemäß wie undemokratisch“ sei und fordert eine ergebnisoffene Diskussion zur Frage, „was das Land Brandenburg an Schie-

nenverkehr in den nächsten Jahrzehnte leisten will.“¹

Tatsächlich täte die Landesregierung gut daran, einen Blick in den Landesnahverkehrsplan 2008-2012 zu werfen. Er wurde noch von der Vorgänger-Landesregierung, die damals von einer großen Koalition von SPD und CDU gestellt wurde, erarbeitet und von Reinhold Dellmann, dem damaligen Minister für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg vorgestellt. Dellmann gehört immerhin derselben Partei wie sein Nachfolger Vogelsänger an, der SPD. Eine Kontinuität in der Verkehrspolitik sollte zu erwarten sein. Der Landesnahverkehrsplan hat noch für das Jahr 2012 Gültigkeit. In diesem Dokument findet sich auf den Seiten 45/46 eine Kosten-Nutzen-Untersuchung des brandenburgischen SPNV-Netzes – aufgeteilt nach „Status quo“ im Jahr 2007 und „Zielwerte bis 2012“. Dabei wurde offensichtlich von dem besonders fragwürdigen Kriterium „Fahrgäste je Tag“ Abstand genommen, das Vogelsänger aktuell wieder ins Zentrum rückt. Danach seien Strecken, auf denen „weniger als 500 Fahrgäste am Tag unterwegs sind, in ihrem Bestand gefährdet“.²

Unabhängig von der Wertung über die Grundlagen dieser Kosten-Nutzen-Rechnung im Landesnahverkehrsplan ist festzuhalten:

Alle sechs genannten Strecken wurden damals bei der Status quo-Darstellung bereits als gefährdet aufgeführt – mit Werten von weniger als 1. Allerdings liegen dann bei den Zielwerten für 2012 im selben Dokument der Landesregierung fünf der sechs Strecken bei Werten, die ihren Bestand garantieren sollten. Eine Verbindung gelangt auf den Faktor „größer als 1“ (Angermünde – Szczecin) und vier andere auf Höhe des Wertes 1 (Eberswalde – Frankfurt/Oder, König Wusterhausen – Frankfurt/Oder, Neustadt (Dosse) – Pritzwalk und Löwenberg – Rheinsberg). Lediglich bei der Teilstrecke Pritzwalk – Meyenburg und bei der Verbindung Eberswalde – Joachimsthal wurde bereits damals ein „Zielwert“ von „weniger als 1“ genannt. In gewissem Sinn wurden diese Verbindungen damals bereits mehr oder weniger in Frage gestellt, wenn nicht sogar aufgegeben – was angesichts der Notwendigkeit, in dem extrem reduzierten Brandenburger Schienennetz spätestens jetzt alle noch verbliebenen Strecken zu verteidigen (siehe Abschnitt 4), als unverantwortlich bezeichnet werden muss.

¹ Pressemitteilung Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV) vom 26. März 2012.

² J. Vogelsänger in der Landtagsdebatte vom 25. März 2012;.

2. Die Ursachen für das niedrige Fahrgastaufkommen

Stummelstrecken = verstümmelte Strecken

Bei den zuletzt genannten zwei Verbindungen lässt sich überzeugend darlegen, warum – unter anderem – hier das Fahrgastaufkommen gering ist – und dass es dafür höchst spezifische Gründe gibt, die mit der Verkehrspolitik in früheren Zeiten zusammenhängen: Die erstgenannte Verbindung wurde bereits im Jahr 2000 in Meyenburg gekappt und dabei die Verbindung in den Norden über Plau am See und Güstrow aufgegeben. In Meyenburg gab es im Übrigen auch eine Bahnverbindung nach Wittstock (Dosse), die allerdings bereits 1967 stillgelegt wurde.

Auch für Joachimsthal gilt erst seit dem Jahr 2006 das Urteil „end of the line“. Zuvor gab es hier noch eine Verbindung zwischen Joachimsthal und Templin. Derzeit also ist die Verbindung Eberswalde – Joachimsthal bedroht. Ein paar Jahre später könnte Löwenberg – Templin bedroht sein. Bis vor sechs Jahren waren nicht nur Joachimsthal und Templin durch den Schienenpersonennahverkehr verbunden – von Templin führte auch eine Nahverkehrsstrecke weiter nach Nordosten, nach Prenzlau. Diese wurde bereits zwei Mal stillgelegt: ein erstes Mal 1945. Dann gab es eine Wiedereröffnung 1953, in DDR-Zeiten. Schließlich wurde die Strecke am 28. Mai 2000 erneut stillgelegt.

Bei der bedrohten Verbindung Löwenberg – Rheinsberg gibt es ebenfalls eine bemerkenswerte Vorgeschichte. Im Jahr 1945 wurde bereits die Verbindung Rheinsberg – Zechlin im Zuge von Reparationsleistungen abgebaut, die 1928 insbesondere für den Ausflugs- und Urlaubsverkehr aus Berlin eingerichtet worden war und deren Wiedereröffnung im übrigen durchaus Sinn machen würde. Im Jahr 2006 wurde die nicht unwichtige Querverbindung Herzberg – Neuruppin aufgegeben, was die Netzwirkung erheblich beeinträchtigte und Rheinsberg noch mehr als einen Eisenbahndepotpunkt exponierte.

Oh Wunder: Tote Strecke neu belebt!

Im April 2012, also wenige Tage bevor der brandenburgische Verkehrsminister auch zu dieser Strecke möglicherweise (s)ein „Basta“ äußert, konnte belegt werden, dass die offiziell nicht mehr befahrbare Strecke Neuruppin – Herzberg doch befahren werden kann. Das war möglich geworden, weil DB Netz diese Strecke aufgegeben hatte und sie stilllegen lassen wollte. Darauf konnte im April 2011 die Putlitzer Regio Infra GmbH (RIG) die Infrastruktur dieser Strecke übernehmen. Die neue Strecke erweitert das bereits im Eigentum der RIG befindliche Streckennetz mit den Strecken Neustadt (Dosse) – Neuruppin – Herzberg zu einem regionalen Netz. Nun nutzte Anfang April ein Zug der Prignitzer Eisenbahn, der zum Saisonstart für das fahrplanmäßige Befahren der Linie Rheinsberg – Löwenberg übergeführt wurde, den – laut DB Netz nicht mehr befahrbaren – Zubringer von Neustadt über Neuruppin nach Herzberg. Tino Hahn, RIG-Geschäftsführer: „Damit ist erwiesen, dass diese Verbindung immer noch intakt ist.“

Fatale Ausdünnung der Haltestellen

Die Kappung des Netzes ist eine der Ursachen für die ständig neu drohenden SPNV-Abbestellungen und die folgenden Streckenstilllegungen. Eine andere ist die Herausnahme von Haltepunkten. Nach der Wiedervereinigung wurden auf der verbliebenen Verbindung Löwenberg – Rheinsberg systematisch die Haltepunkte herausgenommen.³ Eine Ausdünnung der Haltepunkte wird im Übrigen derzeit für SPNV-Linien im Landkreis Teltow-Fläming vorgeschlagen, wo die Haltepunkte Klasdorf, Neuhof, Oehna und Zellendorf aufgegeben werden sollen.

³ Im Verlauf der Strecke ab Löwenberg wurden die folgenden Haltepunkte in den angegebenen Jahren aufgegeben: Linde 1996; Grieben 2006; Schönberg (Mark) 1996; Klosterheide (Mark) 1995; Dierburg (Mark) 1993; Köpernitz (Mark) 1995.

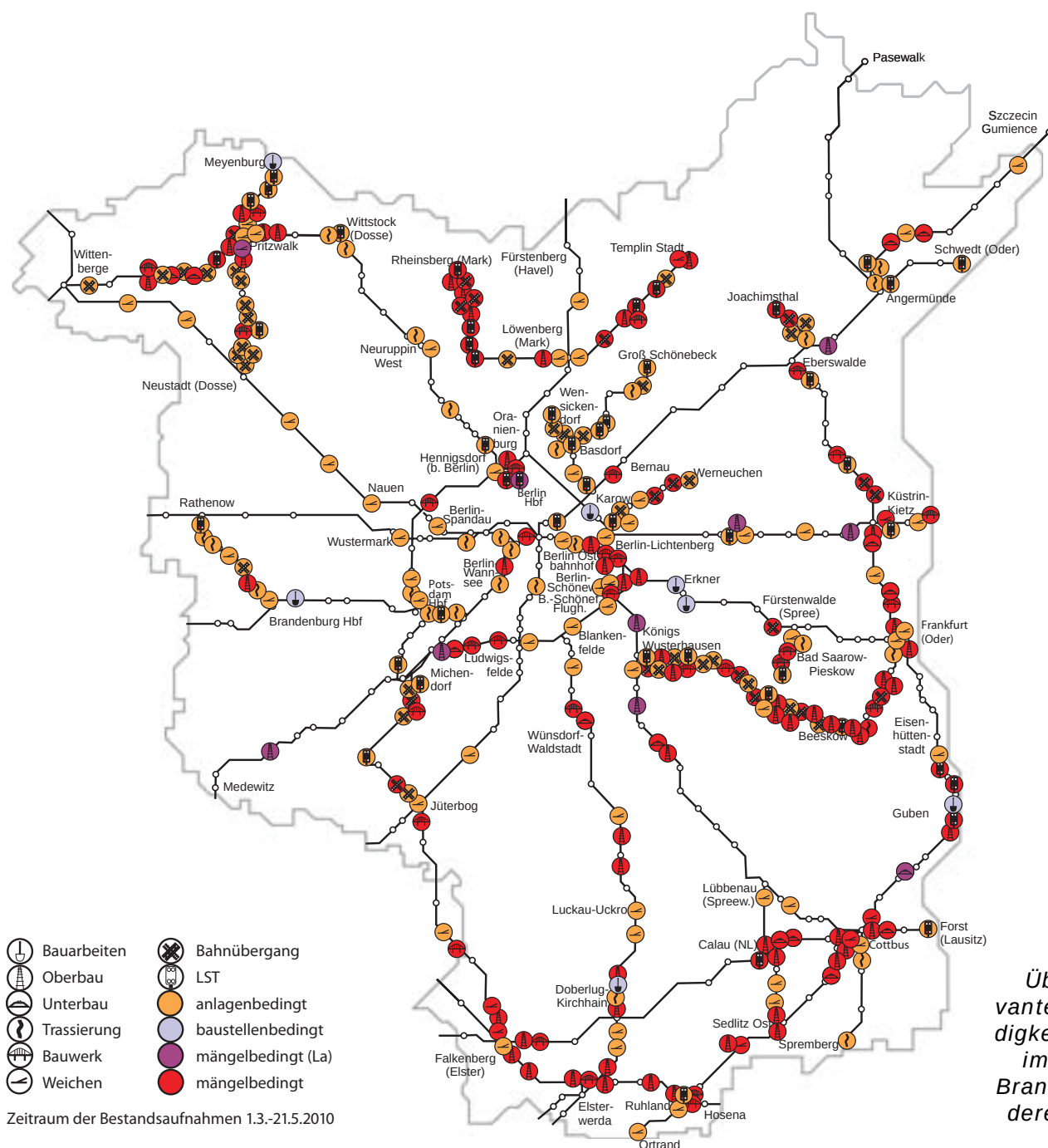
Als die rbb-Moderatorin Frau Corinna Wolters in der „rbb-Abendschau“ an mich die Frage richtete: „Es hieß ja aus dem Infrastrukturministerium, es könne auch anstelle von Streichungen z.B. dazu kommen, dass die Züge einfach seltener fahren oder dass man sie kürzer macht oder dass man Haltestellen auslässt. Würde das was bringen?“ und ich darauf antwortete: „Nein, das ist genau der falsche Weg. Das wird seit über 15 Jahren gemacht und überall, wo das gemacht wird, wo ausgedünnt wird, wo Halt gekappt wird, wo kürzere Züge gemacht werden, wo Komfort zurückgefahren wurde, ist genau der Effekt da: Es werden noch weniger Leute und nach drei, vier Jahren heißt es, jetzt schließen wir ganz, die Leute kommen scheinbar nicht zur Bahn. Das ist falsch.“ ...war mir noch gar nicht so klar wie dies heute der Fall ist, wie konkret sich meine Aussage mit den aktuell anstehenden Streckenstilllegungen dokumentieren ließen.

Wir haben in der auch touristisch interessanten Region im Norden von Berlin mit Rheinsberg, Templin und Joachimsthal klassische Beispiele dafür vorliegen, wie einzelne Schnitte in das Eisenbahnnetz eine kumulative und kaum enden wollende destruktive Wirkung entfalten.

Brandenburgs Bimmelbahnen

Die aktuellen Abbestellungen von Nahverkehrsleistungen drohen jedoch nicht nur bei Stummelstrecken, wobei diese Strecken zuvor gekappt und zu just dem aktuellen Stummeldasein verstümmelt worden waren.

Die beiden auf Frankfurt (Oder) zulaufenden Bahnverbindungen ab Eberswalde und ab Königs Wusterhausen sind ebenfalls von Abbestellungen bedroht. Auch hier gibt es spezifische Gründe für das unbefriedigende Fahrgastaufkommen. Auf der Verbindung Eberswalde – Frankfurt (Oder) verkehrt die ODEG über viele Kilometer als Bummelbahn, mit Tempo 40 km/h. Auf der Strecke Königs Wusterhausen ist die Reisegeschwindigkeit



Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche im Netz Berlin-Brandenburg und deren Ursachen.

keit ebenfalls deutlich zu niedrig, wobei sie hier vor allem durch die langen Wartezeiten auf den Ausweichbahnhöfen zustande kommt.

Fehlende Durchbindung

Wenn schließlich die Verbindung Angermünde – Tantow – Szczecin ein zu niedriges Fahrgastaufkommen aufweist, dann gibt es auch hierfür gute Gründe. Auf der Strecke zwischen der größten deutschen Stadt und der mit 400.000 Einwohnern siebtgrößten polnischen Stadt – übrigens Partnerstadt von Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg – gibt es derzeit pro Tag gerade mal zwei durchgehende Zugverbindungen: eine mit ei-

nem durchgehenden Regionalexpress (Berlin Hbf ab 7.48 Uhr) und eine mit einem Eurocity (Berlin ab 11.37 Uhr). Die letztere soll im übrigen mit dem kommenden Fahrplanwechsel eingestellt werden. Ansonsten gibt es nur sechs Nahverkehrsverbindungen mit Umsteigen in Angermünde. Es ist schlicht peinlich, dass für die Deutsche Bahn bzw. für die deutsche Verkehrspolitik – und analog für die polnische Seite – zu gelten scheint: Je mehr Europa beziehungsweise je mehr EU, desto weniger Schienenverkehrsverbindungen. Originellerweise benötigt der aktuell noch durchgehende EC sogar zehn Minuten mehr Fahrtzeit als die

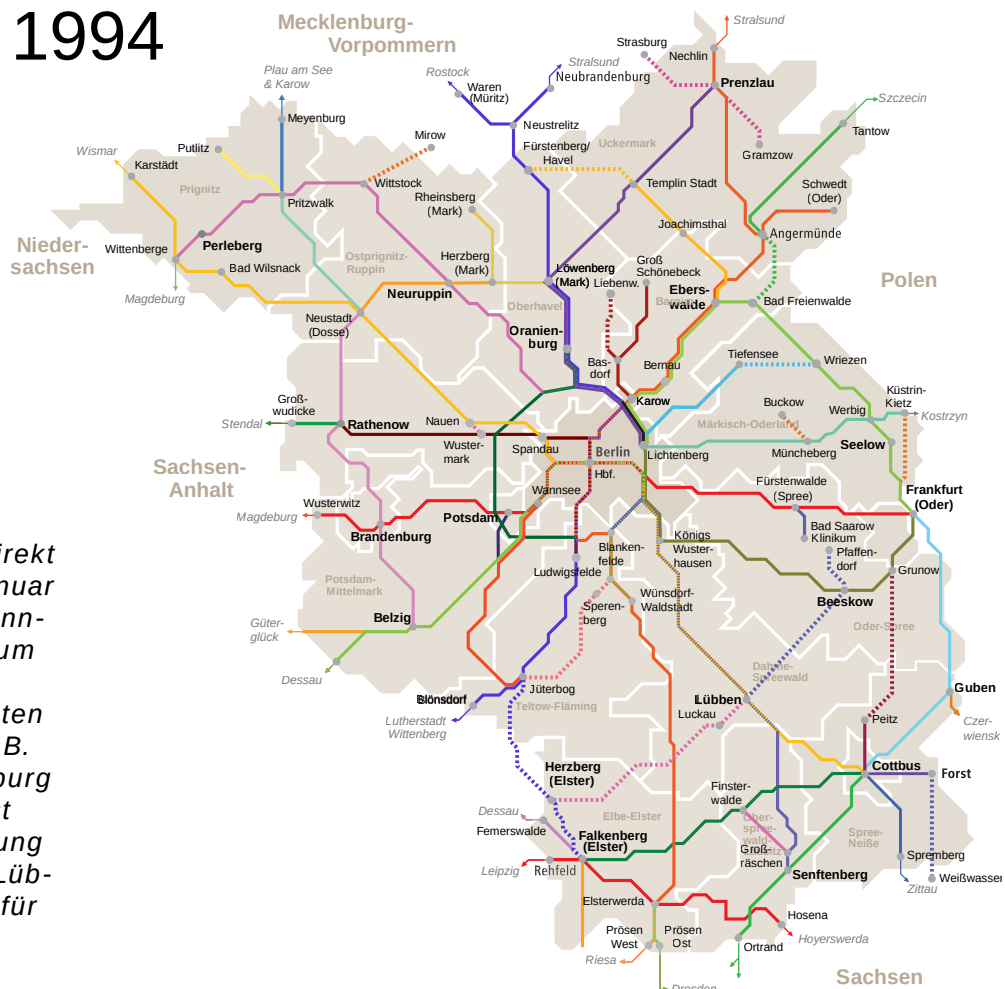
schnellste RE/RB-Verbindung mit Umsteigen in Angermünde und kostet dann gewissermaßen als „Ausgleich“ für dieses großzügige Angebot zur Entschleunigung zwei Euro mehr.⁴

Das Hauptproblem dieser Verbindung ist aber in dem Dreisatz zu sehen: Es gibt erstens zu wenig Direktverbindungen, zweitens zu wenige Verbindungen überhaupt und drittens liegt bei allen Verbindungen die Reisegeschwindigkeit (unter 60 km/h) deutlich zu niedrig.

⁴ Die Deutsche Bahn AG teilte jüngst mit, dass der Eurocity aus Prag, der mittags von Berlin nach Szczecin (Stettin) und danach zurück fährt, auf dem Abschnitt Berlin – Szczecin entfällt.

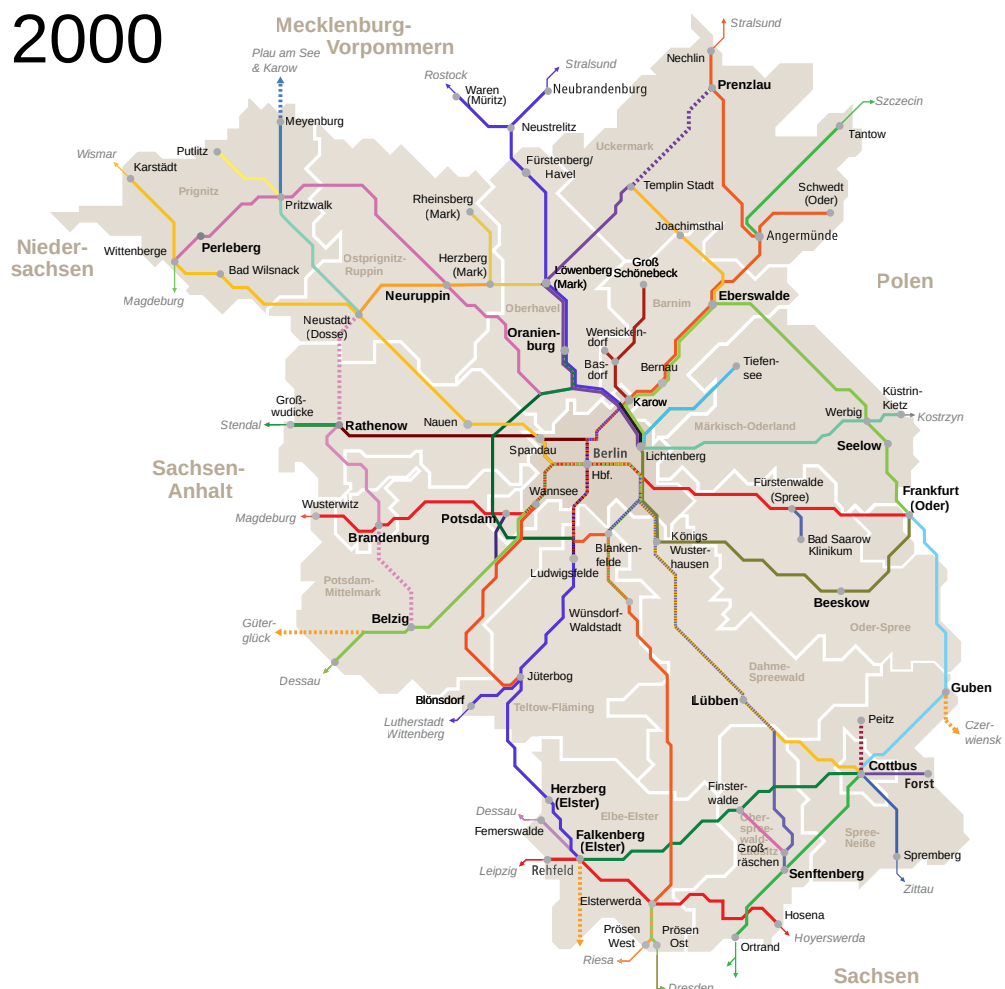
Streckenstilllegungen 90er Jahre: Direkt nach Kriegsende gab es in Brandenburg Streckenabbau in Form von Reparationen seitens der sowjetischen Besatzungsmacht (z.B. Rheinsberg – Zechlin). Zwischen 1946 bis 1990 blieb das Netz erhalten – zweifellos nicht aus ökologischen Gründen – die Schiene erschien den Verantwortlichen in der DDR schlicht als volkswirtschaftlich wichtig – was sie ja auch war. Nach der Wende ging es jedoch Schlag auf Schlag: Massiv war der Streckenabbau direkt nach Gründung der DB AG im Januar 1994. Die gestrichelten Linien kennzeichnen Strecken, die im Zeitraum 1994 – 2000 stillgelegt wurden. Dabei wurden bisherige Bahnknoten als neue Endpunkte exponiert (z.B. Templin). Die das Land Brandenburg zu einem großen Teil von Nordost nach Südwest querende Verbindung Pfaffendorf (Mark) – Beeskow – Lübben – Herzberg wurde Abschnitt für Abschnitt zerstört.

1994

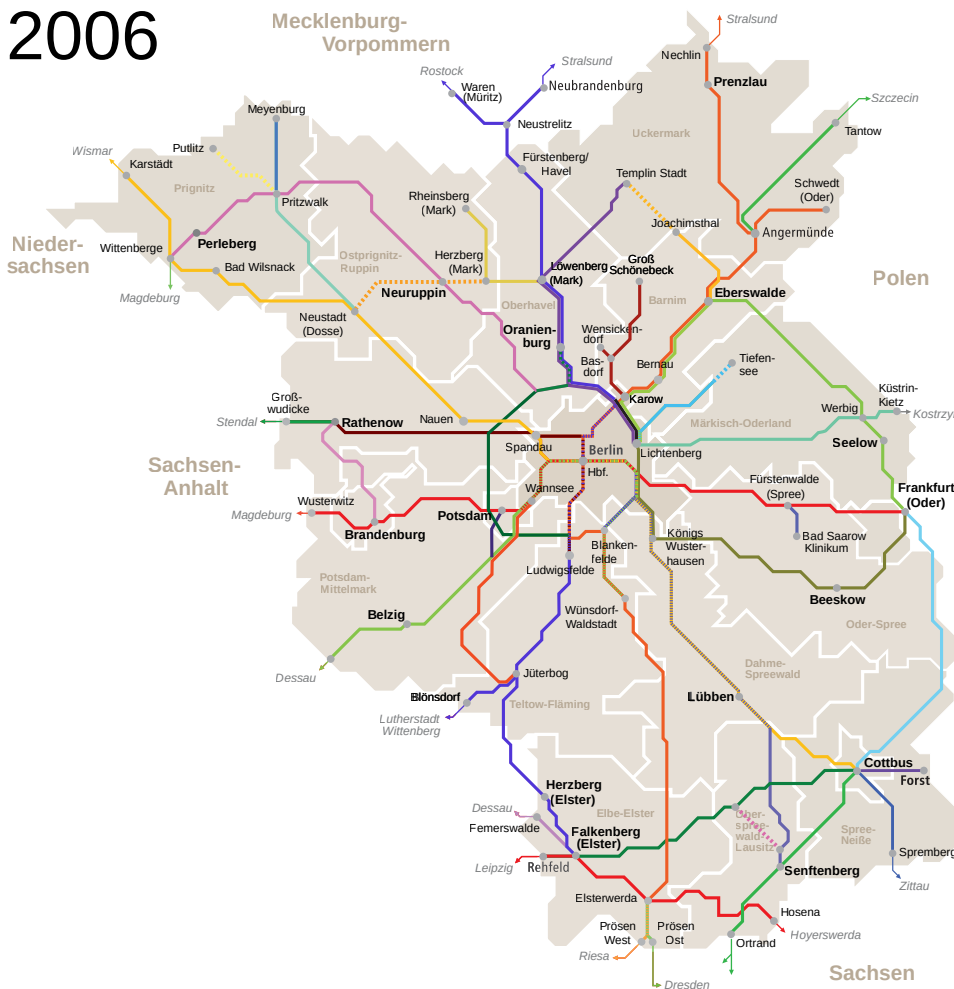


In der neuen Etappe der Netzkappung ab 2000 wird Templin weiter abgeschnitten, indem am 28.5.2000 der Personenverkehr auf der Verbindung Prenzlau – Templin Stadt eingestellt wird. Im Westen Brandenburgs folgt die SPNV-Einstellung auf den Verbindungen Neustadt (Dosse) – Rathenow (1.12.2003) und Brandenburg – Belzig (13.12.2003); die Gleise wurden teilweise schon entfernt. Im Südosten folgt fast logisch auf die Einstellung des Personenverkehrs zwischen Grunow und Peitz (1.6.1996) nun das Ende auf der Stummelverbindung Cottbus – Peitz (28.5.2000). Wenn in DDR-Zeiten noch Züge zwischen Guben und (dem polnischen) Czerwieńsk verkehrten, wird dieser Verbindung ausgerechnet in EU-Zeiten (am 6.10.2002) der Garaus gemacht.

2000

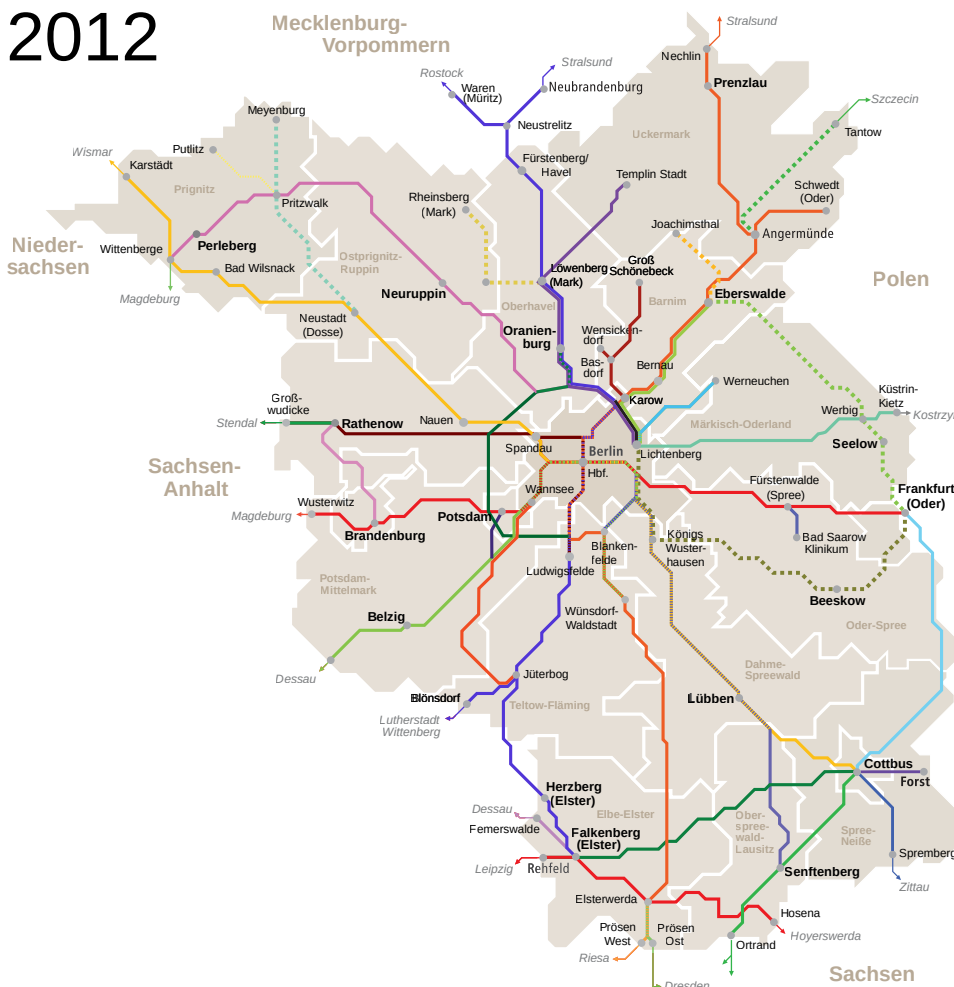


2006



In der dritten Phase mit Streckenstilllegungen ab 2006 wird aus Templin endgültig ein Endpunkt im Schienenpersonenverkehr – am 9. Dezember 2006 wird der SPNV auf der Verbindung Joachimsthal – Templin eingestellt. Mit der SPNV-Abbestellung für Neuruppin – Herzberg (Mark) (am 9.12.2006) wird der Stummelcharakter der Verbindung nach Rheinsberg weiter verstärkt. Mit dem gleichen Datum wird mit der Einstellung des SPNV auf der Verbindung Neuruppin – Neustadt (Dosse) die dort noch verbliebene Verbindung in den Norden geschwächt. Deren Negativfolgen werden mit der ebenfalls am 9.12.2006 erfolgten SPNV-Einstellung auf der Verbindung Pritzwalk – Putlitz verstärkt.

2012



Die 2012 drohenden SPNV-Einstellungen werden in der Broschüre im Detail beschrieben (siehe S. 5). Sie folgen der fatalen Logik, die für die ersten drei Etappen des Netzabbaus beschrieben wurde. Übrigens: Als der brandenburgische Ort Tiefensee in zwei Etappen vom Schienenpersonenverkehr entblößt wurde (am 18.4.1998 wurde Tiefensee – Wriezen und am 9.12.2006 Tiefensee – Werneuchen aufgegeben) wurde das u.a. mit dem Film „Bahn unterm Hammer“ zu einem Politikum, weil der damalige Bundesverkehrsminister diesen Namen trug. In Bälde könnte Templin ganz ohne Schienenpersonenverkehr dastehen. Eine gewisse Angela Merkel lebte 1957 bis 1973 in Templin und fuhr von dort mit der Eisenbahn nach Leipzig zum Studium. Ob man mal bei der Bundeskanzlerin vorstellig werden sollte...

3. Wie können die SPNV-Verbindungen kurzfristig gerettet und auf längere Sicht gestärkt werden?

Im bereits angeführten Landesnahverkehrsplan wurde ausdrücklich festgestellt: „Die Ausschöpfung des Fahrgastpotentials kann (...) in Brandenburg noch gesteigert werden.“ Leider wurde dies dann zwar nicht für die einzelnen gefährdeten Verbindungen konkretisiert. Doch dieses Dokument der Landesregierung nennt in allgemeiner Form drei Ebenen, auf denen insgesamt Verbesserungen erforderlich sind, um eine optimale Ausschöpfung des Fahrgastpotentials zu realisieren: Notwendig sei erstens eine Verbesserung der Qualität der Infrastruktur („An über 600 Stellen im Netz können derzeit die Züge nicht die vorgeschriebene Geschwindigkeit fahren...“). Zweitens sei „die Qualität, Anzahl und Lage der Zugangsstellen“ unzureichend. Gemeint ist damit der desolate Zustand von Bahnhöfen und Haltestellen im Bundesland Brandenburg. Drittens fehle „bei einigen Verbindungen die direkte Einbindung in das Stadtzentrum Berlins“ – womit auch die völlig unzureichende Elektrifizierung des Netzes angesprochen wird.⁵

Nun gab es jedoch auf allen drei Ebenen in den vergangenen vier Jahren keine erkennbaren Fortschritte. Teilweise ist die Infrastruktur heute im Vergleich zu 2008 noch maroder und es gibt es noch mehr Langsamfahrstellen – ausgewiesene und in den Fahrplan längst „eingearbeitete“. Das unzureichende Fahrgastaufkommen ist demnach keineswegs mit einer Abstimmung mit den Füßen weg von der Schiene und hin zum Auto zu erklären. Es ist in erster Linie selbstgemacht.

Michendorf – Saarmund: Vier mal längere Fahrt zum Flughafen

Selbstgemacht sind auch höchst unsinnige Umwegfahrten quer durch Berlin. Durch die bereits im Dezember 2011 erfolgte Streckenstilllegung Michendorf – Saarmund müssen seitdem alle

Fahrgäste aus dem Süden Brandenburgs und Sachsen-Anhalt extrem verlängerte Fahrzeiten in Kauf nehmen. Fuhr man früher in 25 Minuten direkt von Michendorf zum Flughafen Berlin-Schönefeld, hat sich jetzt die Fahrzeit mit rund 100 Minuten und zusätzlichem Umstieg in Potsdam oder Berlin glatt vervierfacht.

PRO BAHN listet in der folgenden Tabelle für die genannten gefährdeten Streckenverbindungen auf, was die wesentlichen – weitgehend selbstverschuldeten – Ursachen für die relativ niedrigen Fahrgastzahlen sind, welche Sofortmaßnahmen zur Steigerung des Verkehrsaufkommens ergriffen werden können und müssen – und wie auf mittlere Frist sinnvolle Maßnahmen, die auf eine umfassende Bestandssicherung abzielen – aussehen könnten.

Zwei Alternativkonzepte

Es gibt zwei grundlegende Ideen, mit denen der Schienenpersonenverkehr in Brandenburg grundlegend verbessert werden könnte und die hier zur Debatte gestellt werden sollen: Flügelzüge und das Projekt eines Eisenbahnringes um Berlin.

Flügelzüge

Viele Verbindungen in Brandenburg führen über Berlin. Damit gibt es bei ein und derselben Zugverbindung das Spannungsfeld zwischen einem extrem hohen Fahrgastaufkommen im Raum Berlin und dem direkten Umland auf der einen Seite und einem geringen Fahrgastaufkommen im weiteren Verlauf der Strecke auf der anderen Seite. Berlin hat die 46-fache Bevölkerungsdichte von Brandenburg und immer noch die fast Fünffache von Potsdam. Bei dieser Struktur ist der Einsatz von Flügelzügen die – wie es in einer Studie der IHK Potsdam heißt – „perfekte Lösung: Dort, wo es viele Reisende gibt, fahren lange Züge. Und dort, wo die Fahrgäste ins weite Land verteilt werden müssen, werden die Züge kürzer, indem ein langer

Zug in zwei oder gar mehrere Zugteile geflügelt wird.“⁶

Das lässt sich ideal darstellen für die bereits skizzierten zwei Verbindungen nach Joachimsthal und Rheinsberg. Im erstgenannten Fall können durchgehende Züge Berlin–Templin eingerichtet werden, die jedoch in Britz flügeln, wobei ein Zug nach Joachimsthal und der andere nach Angermünde und Stettin fahren würden. Nach Stettin deshalb, weil diese Strecke wie die nach Joachimsthal nicht elektrifiziert ist. Auch die Verbindung nach Rheinsberg könnte deutlich gestärkt werden, wenn hier durchgehende Züge ab Berlin verkehren, die in Löwenberg (Mark) flügeln – ein Zugteil fährt nach Rheinsberg, der andere nach Templin.

Eisenbahnring um Berlin zur Entlastung der innerstädtischen Schienenverkehre und zur Stärkung des brandenburgischen Schienenverkehrs

Die Auslastungsprobleme etlicher brandenburgischer Strecken ließen sich mildern, wenn nicht so gut wie jeder Verkehr nach Berlin hineingezwängt und dort erst verteilt werden würde. Dies ist nur mit erheblichem – und teuer zu bewältigendem – Mehrverkehr im Großraum Berlin zu lösen. Was auch heißt: Mit Geld, was dann bei dem Erhalt von brandenburgischen Strecken bzw. brandenburgischen SPNV-Verbindungen fehlt. Mit dieser Zielsetzung gibt es in der zitierten und in einer weiteren IHK-Studie praktische Vorschläge.⁷

⁶ 6 Bahnlinien in Westbrandenburg. Analyse und Potentiale des Schienenpersonennahverkehrs, Dezember 2011, herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer Potsdam, S. 7.

⁷ 7 IHK-Studie vom Dezember 2011 (siehe Anmerkung (4)) und Studie „Drehscheibe Potsdam-Golm – Infrastrukturelle Vernetzung von Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung durch verbesserten Schienenpersonenverkehr rund um die Landeshauptstadt“, herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer Potsdam in Zusammenarbeit mit dem Wissenschaftspark Potsdam-Golm, Dezember 2010.

⁵ Landesnahverkehrsplan 2008-2012, S. 47.

Tabelle: Einstellungsgefährdete SPNV-Verbindungen in Brandenburg – Ursachen und erforderliche Maßnahmen (kurzfristige Maßnahmen = bis zum nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2012; mittelfristige Maßnahmen = je nach Dauer der Bauarbeiten 1 bis 3 Jahre später; Tabelle von Anderas Schaack).

Strecke, EVU	Ursache für geringe Auslastung	Kurzfristige Maßnahmen zum Erhöhen der Auslastung	Mittelfristige Maßnahmen zum Erhöhen der Auslastung
Angermünde – Szczecin <i>DB Regio</i>	- Nur 2 Züge durchgehend von/nach Berlin - nur 5 Züge pro Tag mit Umsteigen in Angermünde	- Durchgehende Züge von/nach Berlin 1-h-Takt	- Ausbau für 160 km/h - Elektrifizierung - kürzere Fahrzeit
Eberswalde – Joachimsthal <i>ODEG</i>	- Stummelstrecke - Sa/So 2-h-Takt (Mo-Fr 1-h-Takt) - von/nach Berlin Umsteigen in Eberswalde	- Reaktivierung Joachimsthal – Templin - Durchgehende Züge Templin – Berlin (Flügeln in Eberswalde oder Britz)	- Höhere Streckengeschwindigkeit - kürzere Fahrzeit
Eberswalde – Frankfurt (Oder) <i>ODEG</i>	- Zu langsam (z. T. nur 40 km/h) - Parallele neue Schnellstraße B 167 1-h-Takt nur Mo-Fr bis Wriezen, sonst 2-h-Takt	Durchgehender 1-h-Takt	- Höhere Streckengeschwindigkeit - kürzere Fahrzeit
Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder) <i>ODEG</i>	- Zu lange Wartezeiten auf den Ausweichbahnhöfen - zu langsam	Kürzere Fahrzeiten durch Verändern der Ausweichstellen fahrplanwirksam machen (Strecke wurde gerade für 80 km/h ausgebaut)	Ab Dez 2013 ab Lichtenberg über Ostkreuz – Schöneweide führen, Umbau Bf. Königs Wusterhausen für kürzere Wartezeiten und bessere Anschlüsse
Neustadt (Dosse) – Meyenburg <i>Prignitzer Eisenbahn</i>	- Stummelstrecke, - Umsteigen in Pritzwalk - mangelhafte Anschlüsse in Pritzwalk, 1-h-Takt nur bis Kyritz, sonst 2-h-Takt	- Reaktivierung Meyenburg – Plau am See – Güstrow - durchgehende Züge Neustadt (Dosse) – Güstrow im 1-h-Takt	- Höhere Streckengeschwindigkeit - kürzere Fahrzeit
Löwenberg – Rheinsberg <i>DB Regio</i>	- Nur 2 Züge durchgehend von/nach Berlin und nur im Sommer - nur 4 Züge pro Tag im Sommer mit Umsteigen in Löwenberg	- Ganzjährig durchgehende Züge von/nach Berlin 1-h-Takt	- Höhere Streckengeschwindigkeit - kürzere Fahrzeit
Alle Strecken		- Anschlüsse überprüfen und ggf. verbessern - Parallele Busverkehre überprüfen und in Zubringerlinien umwandeln	Lage der Haltepunkte zum Ort überprüfen und ggf. verändern, neue Haltepunkte prüfen

Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit aus dem südwestlichen Halbring unter Nutzung des Berliner Außenrings (BAR) ein Vollring-Verkehr realisiert werden könnte. Bei einer attraktiven Verknüpfung der vielfach vernachlässigten brandenburgischen Linien

könnten auf diese Weise möglicherweise die Berliner Stichstrecken und der gesamte innerstädtische Berliner Schienenverkehr wirkungsvoll entlastet und die Nutzung der Eisenbahnlinien in Brandenburg wirtschaftlicher gestaltet werden. Diese Idee wäre

es wert, Gegenstand einer gründlichen Studie zu sein, die die Landesregierung oder eine Institution mit landesweiter Sichtwirkung wie die Industrie- und Handelskammer (die sich beim Thema Ausbau der Schiene im Land bereits Meriten verdiente) in Auftrag geben sollte.

Erfolgreiche Beispiele – geht doch

Wenn wir die Streichung von SPNV-Bestellungen für falsch und unverantwortlich erklären und konkrete Vorschläge unterbreiten, wie der Schienenpersonennahverkehr in unserem Bundesland erhalten und ausgebaut werden kann, dann haben wir für diesen Optimismus höchst handfeste Argumente.

Erstens ist festzustellen, dass die Fahrgastzahlen in Brandenburg bisher recht deutlich zunehmen. Sie stiegen im VBB-Bereich im Zeitraum 2004 bis 2006 um 23 Prozent und ausschließlich im Land Brandenburg um gut 20 Prozent.⁸ Zu diesen Anstiegen kam es trotz der Ausdünnung vieler SPNV-Angebote, allerdings auch auf Grund etlicher Verbesserungen, die es im brandenburgischen Schienennetz und Schienennahverkehr durchaus auch gab.

⁸ Für den VBB-Bereich insgesamt (und ohne S-Bahn) wird für den genannten Zeitraum ein Anstieg von 117.000 Fahrgästen pro Tag 2004 auf 144.000 Fahrgäste pro Tag gemeldet (hier also ein Anstieg des Verkehrsaufkommens). Für Brandenburg wird ein Anstieg der Reisendenkilometer pro Jahr von 1.770 Millionen km im Jahr 2004 auf 2.130 Millionen km im Jahr 2006 registriert. Nach: Landesverkehrsplan, a. a. O., S. 7 und 8.

Zweitens gibt es auch in Brandenburg trotz einer verbesserungswürdigen Verkehrspolitik im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs immer wieder Beispiele dafür, wie es gut laufen könnte. In der IHK-Studie vom Dezember 2011 heißt es: „Dass es auch anders geht, beweist der Streckenabschnitt Beelitz Stadt über Treuenbrietzen nach Jüterbog. Als Stilllegungskandidat wurde dieser Teilabschnitt der Regionallinie Berlin Wannsee – Jüterbog (...) gar nicht mehr untersucht. Durch die (...) gegen den Stilllegungstrend erfolgte Sanierung und Ertüchtigung der Strecke auf eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sind bereits heute die Fahrgastzahlen zwischen den Knoten Michendorf und Jüterbog auf über 1000 Fahrgäste am Tag gestiegen.“⁹ Zwei andere Beispiele erfolgreicher Schienenpolitik in Brandenburg, die das Bündnis Allianz pro Schiene recherchierte: Bei der Prignitzer Eisenbahn (Arriva, inzwischen Netinera) gab es zwischen 2001 und 2008 eine Steigerung der Fahrgastzahlen um 140 Prozent und im Fall des Prignitz-Express (DB Regio) in der

⁹ IHK-Studie „Bahnlinien in Westbrandenburg“, a. a. O., S.17.

Ostprignitz eine Steigerung der Fahrgastzahlen im gleichen Zeitraum gar um 183 Prozent.

Drittens gibt es nicht nur in der Schweiz, in den Niederlanden und in Skandinavien viele Beispiele erfolgreicher Reaktivierungen von Bahnstrecken und Steigerungen der Fahrgastzahlen, oft mit nochmals größeren Erfolgen als im Fall der zitierten Beispiele. So konnte der SPNV in Karlsruhe und im weiteren Umland dieser badischen Stadt im Zeitraum 1995 bis 2012 um mehr als das Fünffache gesteigert werden. Die Usedomer Bäderbahn (UBB) wiederum scheint Rekordhalterin mit mehr als einer Verzehnfachung der Fahrgastzahlen im Zeitraum 1992 bis 2008 zu sein.¹⁰

Natürlich sind die Gründe für diese SPNV-Erfolge höchst unterschiedlich. Ein paar Gemeinsamkeiten gibt es jedoch. Diese lauten: Regelmäßige Fahrtzeiten (Taktverkehr) und ein einprägsamer Fahrplan, gute Anschlüsse in einem funktionsfähigen Netz mit Haltestellen in Kundennähe, und persönliche Betreuung und Beratung anstelle von Automaten und Internet.

¹⁰ Angaben nach: Allianz pro Schiene, 2012.

Erfolgreiche regionale Bahnen

Mehrere Bahnen beweisen, dass eine Wiederbelebung von oft totgesagten Strecken im Regionalverkehr mit enormen Fahrgastzuwächsen möglich ist. Darunter sind auch zwei Strecken in Brandenburg - der Prignitz-Express und die Prignitzer Eisenbahn, beide in einer dünn besiedelten, strukturschwachen Region, aber dennoch erfolgreich. An diese Erfolge könnte auch auf anderen Strecken in Brandenburg angeknüpft werden. Eine Nachahmung dieser Konzepte auf anderen Strecken im Land steht bislang jedoch leider noch aus.

(Zusammenstellung der Tabelle nach Angaben der Allianz pro Schiene)

	Bahn	Fahrgastzuwächse
1	Regiobahn (Nordrhein-Westfalen)	+3790% (1998-2008)
2	Usedomer Bäderbahn (Mecklenburg-Vorp.)	+1086% (1992-2008)
3	City-Bahn Chemnitz (Sachsen)	+ 886% (1998-2008)
4	Taunusbahn (Hessen)	+ 633% (1989-2008)
5	NordWestBahn (Niedersachsen)	+ 560% (1998-2008)
6	Bayerische Oberlandbahn (Bayern)	+ 233% (1997-2007)
7	Orlabahn (Thüringen)	+ 208% (1997-2008)
8	Prignitz-Express (Brandenburg)	+ 183% (2000-2008)
9	Gäubahn (Baden-Württemberg)	+ 180% (2006-2008)
10	Gräfenbergbahn (Bayern)	+ 161% (2000-2007)
11	Prignitzer Eisenbahn (Brandenburg)	+ 140% (2001-2008)
12	Schleswig-Holstein-Bahn (Schleswig-Holst.)	+ 86% (2001-2008)
13	Burgenlandbahn (Sachsen-Anhalt)	+ 69% (1998-2008)
14	Saarbahn (Saarland)	+ 56% (1997-2008)
15	S-Bahn RheinNeckar (Baden-Württemberg / Rheinland-Pfalz)	+ 48% (2003-2008)

4. Einige grundsätzliche Gedanken

Die aktuellen Pläne zur Streichung von SPNV-Verbindungen müssen, wenn man ihre Bedeutung erfassen will, in einem größeren Zusammenhang gesehen werden. Sie sind Teil einer fatalen Verkehrspolitik, wie wir sie auf der Ebene der EU, des Bundes und im Land Brandenburg auch in anderen Bereichen des Verkehrs erleben. Wenn Minister Jörg Voigtländer beispielsweise im April 2012 mitteilen lässt, der bereits beschlossene Radwegeplan des Bundeslandes Brandenburg müsse „angesichts massiver Einschnitte beim Straßenbau“ aufgegeben werden, dann ist auch dies Ausdruck eines „verkehrten Verkehrs“.¹¹ Als ob man nicht sagen könnte: Gerade weil es zunehmend weniger Gelder für den ökologisch und klimapolitisch äußerst bedenklichen AUSBAU des Straßennetzes gibt, muss der Radverkehr verstärkt gefördert werden. Vergleichbares gilt für die Schiene.

Wir leben im Zeitalter von Peak Oil – der inzwischen bei (fast) allen Instanzen von Politik und Wirtschaft angekommenen Erkenntnis, dass das Ölzeitalter sich seinem Ende zuneigt. Die in diesen Wochen erneut – trotz eher geringer weltweiter Nachfrage – steigenden Benzinpreise sind Ausdruck dieser objektiven Lage. Die spekulativen Elemente, die in den hohen Kraftstoffpreisen auch zum Ausdruck kommen, sind in erheblichem Maß ein Moment innerhalb der Ölwirtschaft, ein Resultat der fatalen

Abhängigkeit unserer Wirtschaftsweise von Öl und seinen Derivaten Benzin, Diesel und Kerosin.

Wir leben auch im Zeitalter des Klimawandels. Während dieser Tatbestand noch vor 15 und teilweise sogar noch vor zehn Jahren in Frage gestellt und bestritten wurde, dass die Erwärmung der Atmosphäre in erster Linie Resultat der Art und Weise ist, wie wir wirtschaften und verkehren, wagt es inzwischen kein verantwortlicher Politiker in Westeuropa mehr, diese Tatsachen in Frage zu stellen.

Das gilt ganz besonders für unser Land, in dem die Vertreterinnen und Vertreter der offiziellen Politik sich rühmen, Schrittmacher zu sein bei der Bekämpfung des Klimawandels.

Und wir leben nicht zuletzt auch im Zeitalter eines weitgehenden demographischen Wandels. Das bedeutet, dass der Anteil der Seniorinnen und Senioren in der gesamten Bevölkerung massiv zunehmen wird. Das heißt zugleich, dass ein wachsender Teil der Bevölkerung bereits aufgrund ihres Alters nicht (mehr) automobil sein wird. Diese Menschen werden auf den öffentlichen Verkehr und hier oft auf einen komfortable Schie-

nenpersonennahverkehr angewiesen sein – oder sie werden durch die Verkehrspolitik von der Mobilität ausgeschlossen.

Schienensterben trotz Zeitenwende

Man muss sich verdeutlichen, dass der Abbau des Schienennetzes ein krasser Widerspruch ist zur gesamten Nachkriegsperiode, die wir hier als den Zeitraum 1945 bis 1992 umreißen wollen. „1992“ und nicht 1990, das Jahr der „Wende“, weil es im Jahr 1992 die Konferenz von Rio de Janeiro zum Thema Klimawandel gab, mit der erstmals von der internationalen Politik anerkannt wurde, dass die fatale Erwärmung der Erdatmosphäre im wesentlichen von Menschen verursacht, Resultat des bestehenden Wirtschafts- und Konsummodells ist.

In der gesamten „Nachkriegsperiode“ galt – in Ost und West – der Autoverkehr und das Fliegen als eine Bewegungsform mit Zukunft und – im Westen – als Ausdruck von „Freiheit“. Umgekehrt wurde die Eisenbahn vielfach zum sprichwörtlichen „alten Eisen“ gerechnet. Wenn in diesen Jahren das Straßennetz ausgebaut und das Schienennetz abgebaut wur-

¹¹ dapd-Meldung vom 9.4.2012.

Der Bahnhof Grunow wurde schon 1996 mit der Stilllegung der Strecke Grunow – Peitz teilweise abgehängt; jetzt soll er mit der Stilllegung der Strecke Königs Wusterhausen – Frankfurt ganz vom Bahnverkehr abgetrennt werden.



de, dann entsprach dies der allgemeinen Politik, der Ideologie jener Zeit, und dem verkehrswissenschaftlichen Mainstream.

Höchst unterschiedliche Entwicklung in West und Ost

In dieser Periode wurde das Schienennetz in Westdeutschland von 32.000 km Länge auf 26.900 km Länge oder um 16 Prozent reduziert. In der DDR blieb das Schienennetz in seiner gesamten Länge im gleichen Zeitraum weitgehend erhalten; es hatte 1950 eine Länge von 14.500 km und 1990 eine Länge von 14.031 km. Es gab allerdings auch in der SBZ respektive der DDR eine deutliche Schwächung dieses Netzes, die allerdings in erster Linie in dessen Qualität resultierte und teilweise noch in den Folgen der Nachkriegszeit – mit den Reparationsleistungen und dem Abbau zweiter Gleise usw. – ihren Ursprung hatte. Und wenn das Reichsbahn-Schienennetz in seiner gesamten Länge im wesentlichen erhalten blieb, dann ohne Zweifel auch deshalb, weil die Ressourcen dazu fehlten, um das Straßennetz vergleichbar schnell wie im Westen auszubauen und die Pkw-Motorisierung zu steigern.

Doch dieser gegebene und teilweise unfreiwillig „eingefrorene“ Zustand der Verkehrsstruktur auf dem Gebiet der neuen Bundesländer war auch eine Chance – eine Chance für eine umweltfreundliche und das Klima schonende Verkehrspolitik, mit der 1990 auf gesamtdeutschem Niveau hätte begonnen werden können. Doch wie sieht die Bilanz 22 Jahre nach erfolgter deutscher Einheit aus und wie konkretisiert sich dies für das Bundesland Brandenburg?

Zusammen brachten es die vereinten deutschen Schienennetze 1990 immerhin auf eine Länge von 46.000 km. Im Jahr 2012 hat das gesamtdeutsche Schienennetz mit Personenverkehr allerdings nur noch eine Länge von 34.000 km. Es gab demnach nach der Wiedervereinigung einen Ab-

bau des ost- und westdeutschen Schienennetzes um 26 Prozent. Im gleichen Zeitraum wurde das Straßennetz in Deutschland insgesamt um weitere zehn Prozent und dabei in Ostdeutschland um 15 Prozent und das Autobahnnetz in ganz Deutschland um 15 Prozent und in Ostdeutschland um mehr als 20 Prozent ausgebaut. Die Steigerung der Kapazitäten des Straßennetzes sind nochmals größer, während gleichzeitig der Abbau der Schienenkapazitäten deutlich größer ist als der jeweilige rein quantitative Abbau der Netze. So wurden unter anderem seit der Wende bis zu 40 Prozent der Weichen aus dem deutschen Schienennetz ausgebaut, während auf der anderen Seite die Qualität des bestehenden Straßennetzes erheblich verbessert wurde.

Das heißt, ausgerechnet in der Zeit, in der die offizielle Politik die zerstörerischen Folgen der Ölwirtschaft und damit auch des Kfz-Verkehrs und des Flugverkehrs zur Kenntnis nahm, wurde die Schiene als dasjenige motorisierte Verkehrsmittel, das die Umwelt und das Klima am wenigsten belastet, so stark wie nie zuvor „zurückgebaut“.

Kappung der Schiene um ein Drittel – in den neuen Bundesländern

Tragischerweise gab es diesen fatalen Rückbau in besonderem Maß in den neuen Bundesländern. Hier wurde das 1990 noch vorhandene Schienennetz bis 2012 um mehr als ein Drittel gekappt. In Brandenburg beispielsweise wurden seit der Wende 42 Streckenabschnitte auf insgesamt 26 Bahnlinien stillgelegt. Aktuell besitzt das brandenburgische Schienennetz noch Personenverkehr auf einer Gesamtlänge von knapp 2.300 Kilometern. Noch schlimmer als der eklatante Rückbau durchaus entwicklungsfähiger Personenzug-Strecken sind die 311 (!) vom VBB im Jahre 2010 festgestellten Geschwindigkeitseinbrüche, die Brandenburgs Eisenbahnnetz mit wenigen Ausnahmen zur unat-

traktiven und nicht konkurrenzfähigen „Bimmelbahn“ machen.

In dieser Situation spricht alles dafür, eine Politik der Verkehrswende zu betreiben, in deren Zentrum die Verkehrsvermeidung (die Stärkung von dezentralen und bürgernahen Strukturen, mit denen sich motorisierter Verkehr reduzieren lässt) und die Verlagerung von Kfz-Verkehr und Luftverkehr auf die Schiene stehen sollte. Für eine solche Politik können deutliche Mehrheiten in der Bevölkerung aktiviert werden. Es sind die Propagandisten der Autoindustrie, die erstaunt und erschrocken zur Kenntnis nehmen, dass der Pkw und die „freie Fahrt für freie Bürger“ in der Werteskala der jungen Menschen drastisch an Bedeutung verloren hat.¹²

Für eine solche Politik gibt es höchst konkrete und praktische Vorschläge.

Der Fahrgastverband PRO BAHN macht in diesem Papier solche Vorschläge als Antwort auf die neu drohenden SPNV-Streichungen. Wir sehen darin praktische Maßnahmen, um den real existierenden und den potentiellen Fahrgästen im Schienenverkehr zu helfen und die Regionen in Brandenburg zu stärken. Wir stellen diese Vorschläge zugleich in den Kontext der allgemeinen Verkehrspolitik und treten für eine grundsätzliche Politik der Verkehrswende ein, in der eine einfallslose Streichung von Schienenpersonenverkehrs-Verbindungen keinen Platz mehr hat, und in der die Förderung der Schiene – eine Politik PRO BAHN – im Zentrum steht.

Dr. Winfried Wolf ist Pressesprecher von PRO BAHN Berlin/Brandenburg. Er ist Verfasser vieler verkehrswissenschaftlicher Bücher und aktiv bei der Bahnfachleutegruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn.

¹² Nach Angaben des deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes hat sich im vergangenen Jahrzehnt der Anteil der Neuwagenkäufer im Alter von unter 30 Jahren sich von 17 auf 7 Prozent mehr als halbiert hat. In Deutschland sind rund 80 Prozent der 20- bis 29-Jährigen der Auffassung, dass man in der Stadt aufgrund des Vorhandenseins öffentlicher Verkehrsmittel grundsätzlich kein Auto mehr braucht.



Bildnachweis

Titelbild: Dieter Doege.

Karte S. 2: Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, *Landesnahverkehrsplan 2008-2012*.

Grafiken S. 4 und S. 8/9: Bernhard Knierim (verändert und ergänzt nach einer Vorlage des VBB).

Grafik S. 7: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, *Qualitätsbilanz 2010 im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg*, Juni 2011, S. 25.

Foto S. 13 (Bhf. Grunow): Bernhard Knierim.

Foto S. 15 (Bhf. Wernsickendorf): Dieter Doege.

Foto Umschlagrücks. (Pirschheide): Dieter Doege.

Impressum

Diese Broschüre wird herausgegeben von dem Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Berlin-Brandenburg und dem bundesweiten Bündnis Bahn für Alle (BfA). Sie wird finanziert von den zwei genannten Verbänden und von Sabine Leidig, der verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion DIE LINKE im Deutschen Bundestag, sowie dem Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Brandenburg.

Text: Winfried Wolf (PRO BAHN)

Tabelle auf S. 11: Andreas Schaack (PRO BAHN).

Gestaltung: Bernhard Knierim (Bahn für Alle).

PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg
www.probahn-berlin.de

Bahn für Alle, c/o Grüne Liga e.V.
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin
www.bahn-fuer-alle.de

Spendenkonto:

Konto Nr. 8025676900, BLZ 430 609 67 (GLS Gemeinschaftsbank eG), Kontoinhaberin: Grüne Liga e.V., Verwendungszweck: „Bahn für Alle“

