

Vervierfachung der Bahnnutzer

Bündnis Schiene sieht gewaltigen Investitionsbedarf

FORUM: Herr Leister, Sie gehören zum Koordinationsteam vom Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg. Was ist das für ein Bündnis?

LEISTER: Es ist ein Netzwerk von unterschiedlichen Organisationen und Unternehmen, denen die Entwicklung des Schienenverkehrs in Berlin-Brandenburg am Herzen liegt. Wir arbeiten organisationsübergreifend mit dem Ziel, Einfluss auf Entscheidungen der Politik zu nehmen. Die Länder Berlin und Brandenburg entscheiden über die Bestellung des Schienennahverkehrs, mit beschränkten Mitteln, die der Bund zur Verfügung stellt. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) unterstützt die Länder, ein kleines Team dort plant das Betriebsprogramm. Wir vertreten einen zivilgesellschaftlichen Ansatz für die Entwicklung des Schienenverkehrs, indem wir verschiedene Interessengruppen und Verbände einbinden. Zum Beispiel den Umweltschutz mit dem BUND und die Wirtschaft mit den

drei Brandenburger IHKs. Es sind Gruppen, die aus unterschiedlichen Gründen am Ausbau des Bahnverkehrs interessiert sind. Das Bündnis gibt es seit 2019. Wir nehmen Stellung zu wichtigen Konzepten, zum Beispiel dem Landesnahverkehrsplan von Brandenburg, und machen eigene Vorschläge.

FORUM: Vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg stammt das Konzept i2030 für den Streckenausbau. Von Ihnen, dem Bündnis Schiene, gibt es das Konzept „Zielnetz 2035“. Was ist denn der Unterschied?

LEISTER: Bei i2030 geht es im Wesentlichen um den Ausbau der Streckenkorridore ins Umland, der schon lange in Planung ist. Aber wir gehen nicht von den Strecken aus, sondern vom künftigen Bedarf und dem dafür notwendigen Liniennetz. Der steigt nach Berechnungen des VBB bis 2030 auf den pendlerstarken Achsen um 50 Prozent. Die

”

Im Bündnis Schiene sind zum Beispiel der Umweltschutz mit dem BUND und die Wirtschaft mit den IHKs vertreten. Es sind Gruppen, die aus unterschiedlichen Gründen am Ausbau des Bahnverkehrs interessiert sind.

Hans Leister, Bahnexperte



Hans Leister ist seit 30 Jahren mit dem Bahnverkehr in Brandenburg verbunden. Heute bringt er seine Kompetenz ehrenamtlich beim Bündnis Schiene ein.

FOTO: BOLKO BOUCHÉ

erforderliche Verkehrswende bedeutet jedoch sogar eine deutlich höhere Steigerung, bis zum Vierfachen durch eine massive Verlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr. Das bedeutet kürzere Taktung und noch einmal sehr hohe Investitionen in zusätzliche Züge. Linien, die heute stündlich fahren, werden dann vielleicht im 15-Minuten-Takt bedient. Der von uns vorgeschlagene Ausbau des Bahnsystems dürfte eines der größten und effektivsten Klimaschutzprojekte in der Region Berlin-Brandenburg sein.

FORUM: Woher soll das Geld dafür kommen?

LEISTER: Für die Investitionen in das Bundes schienennetz ist in erster Linie der Bund zuständig, weitere Mittel kommen von der EU, den Ländern Berlin und Brandenburg sowie den Kommunen, wenn man etwa an Fahrrad-Stellplätze an den Bahnhöfen denkt. Für den laufenden Betrieb gibt der Bund die sogenannten Regionalisierungsmittel, die ab 2030 nach dem dann notwendigen Bedarf neu justiert werden. Aber auch die Länder und Kommunen werden ihren Beitrag für die ÖPNV-Finanzierung erhöhen müssen.

FORUM: Und wie wird sich das 49-Euro-Ticket auf die Verkehrsströme auswirken?

LEISTER: Sicher begünstigt das Deutschlandticket den Nahverkehr, was die Nachfrage angeht. Viele Menschen werden ihr Auto stehenlassen, weil es eine günstige Alternative

gibt. Es ist ein guter Ansatz, wenn ein Ticket ausreichend ist, um in ganz Deutschland mit Bus und Bahn zu fahren. Menschen mit geringem Einkommen können verreisen, sie müssen nur etwas mehr Zeit mitbringen. Nicht positiv aus Brandenburger Sicht ist der Alleingang von Berlin mit dem nur in Berlin gültigen 29-Euro-Ticket: Die Gefahr besteht, dass die Berliner das 29-Euro-Ticket in ihrer Stadt nutzen werden, aber das Auto nehmen, sobald es über die Stadtgrenze geht.

FORUM: Werden Sie von der Politik hinlänglich ernst genommen?

LEISTER: Ja, in zunehmendem Maße, vor allem in Berlin, in Brandenburg arbeiten wir noch daran. Es spricht sich herum, dass unsere Stellungnahmen fachlich fundiert sind. Unser Bündnis bündelt eine Menge Bahn-Expertise und unterschiedliche Interessen. Wir führen hier einen gesellschaftlichen Dialog, bevor wir mit einer Stellungnahme an die Öffentlichkeit treten. Wir wirken dabei interessenausgleichend und unterstützen auch nicht jedes Anliegen, das Mitglieder an uns herantragen.

FORUM: Können Sie ein Beispiel dafür nennen?

LEISTER: Wir sind keine Pufferküsser und akzeptieren, dass die Bahn nicht immer und überall das richtige Verkehrsmittel ist. Wenn die Wirtschaftlichkeit fehlt, weil es zu wenig Fahrgäste gibt, und nicht erkennbar ist, dass sich das deutlich ändert, werden wir nicht für

jedes Gleis kämpfen, auch wenn einzelne Mitglieder im Netzwerk das wollen. Wir setzen uns für den Erhalt von Strecken ein, wenn wir eine Perspektive sehen. Das haben wir mit unserer Stellungnahme zu den Linien RB73 und RB74 Regionalbahn in der Prignitz getan.

FORUM: Was ist dort geschehen?

LEISTER: Wir haben im März für den Infrastrukturausschuss des Landtags ein Impulspapier „Zukunft für die Bahnstrecken in der Prignitz“ vorgelegt, das zusammen mit den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin erarbeitet wurde. Darin empfehlen wir eine Verbindung von Berlin über Neustadt (Dosse) und Pritzwalk nach Güstrow und Rostock. Die vorhandenen Streckenabschnitte bekommen mit relativ geringen Ausbaumaßnahmen eine neue Funktion als Verbindung von Berlin zur Ostsee. Der ganze Korridor wird von durchgehenden Zügen mitbedient. Ein großes Potenzial hat auch die Berliner Ostbahn nach Kostrzyn (Küstrin), vor allem auch für den Gütertransport nach Polen und weiter ins Baltikum.

Es fragte Bolko Bouché

www.buendnis-schiene-bb.de

KONTAKT

Hans Leister, Mitglied im Koordinierungsteam Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg
E-Mail: post@buendnis-schiene-bb.de



Zur Person

Hans Leister fiel als Mitarbeiter des Brandenburgischen Finanzministeriums auf, als er Manfred Stolpe von seinen Ideen für den Ausbau des Schienennetzes Berlin-Brandenburg erzählte. Leister wurde mit der Gründung einer Arbeitsgruppe beauftragt und erfand die „Durchfahrung“ der Hauptstadt - zum Beispiel auf der Strecke Brandenburg - Frankfurt (Oder). Zuvor waren Bahnhöfe am Stadtrand häufig die Endstation für die Regionalzüge gewesen. Auch für den „Deutschlandtakt“ war er einer der Ideengeber. Darunter sind kürzere Gesamtfahrzeiten durch bessere Anschlüsse zu verstehen.

Hans Leister war von 1994 bis 2001 als Leiter Regionalverkehr bei der Deutschen Bahn und von 2001 bis 2006 Geschäftsführer der Regionalbahn Connex (heute Transdev). Gegenwärtig ist er als Berater im Bereich Schienenverkehr aktiv. Für das Bündnis Schiene arbeitet er ehrenamtlich. Nebenbei schreibt er Thriller wie „Der Tunnel“ und „Das U-Boot“, in denen die Protagonisten nicht mit dem Auto, sondern mit Bahn oder dem U-Boot unterwegs sind.

STANDPUNKT. Das ist die FORUM-Serie, in der Menschen zu Wort kommen, die auf dem wirtschaftspolitischen Parkett unterwegs sind und damit die regionalen Unternehmen unterstützen. Ob in Verbänden oder Vereinen, im Ehrenamt oder hauptamtlich, in Verwaltungen oder Interessenvertretungen – im Mittelpunkt steht die Wirtschaft in der Hauptstadtregion, in Brandenburg und Berlin.

Heute kommt zu Wort: Christian Schultz, Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Güter auf der Schiene - um diese umweltfreundliche Transportmöglichkeit stärker zu nutzen, ist noch viel zu tun.

FOTO: LEONID ANDRONOV/STOCK ALICE/BE/2017



Mobilität und Klimaschutz: Nur mit einer starken Schiene!

Trotz des Bekenntnisses der Regierungskoalition dazu, mehr Verkehre auf die Schiene zu verlagern, sieht die Praxis anders aus. Nur mit einem deutlich leistungsfähigeren Bahnnetz kann der energieeffiziente Verkehrsträger Schiene jedoch den notwendigen Beitrag zur Verkehrswende bzw. zum Erreichen der Klimaschutzziele leisten.

Auch in der Region Berlin/Brandenburg besteht dafür unverändert hoher Handlungsbedarf. Ein Beispiel: Etliche grenzüberschreitende Bahnstrecken nach Polen führen auch derzeit ein Schattendasein. Potenziale zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene können daher nicht genutzt werden. Angesichts der Lkw-Kolonnen allein auf der A 12 (Berlin – Frankfurt (Oder) – Grenze Deutschland/Polen) wäre insbesondere eine verstärkte Verlagerung auf den kombinierten Verkehr Schiene-Straße erforderlich. Länder wie Österreich und die Schweiz beweisen u. a. durch ordnungspolitische Maßnahmen, dass dieses Ziel auch erreichbar ist. Wenn die Politik die Verlagerung tatsächlich ernst nehmen würde, müssten die Kapazitäten auf der Schiene forciert ausgebaut werden. Die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder) erreicht inzwischen die Kapazitätsgrenze. So wurde z. B. die Regionalexpress-Linie RE 1 zwischen Brandenburg (Havel) und Frankfurt (Oder) in der Hauptverkehrszeit inzwischen auf drei Fahrten pro Stunde und Richtung verdichtet, was in dieser stark nachgefragten Relation eine überfällige Angebotsverbesserung ist. Trassenkonflikte sind dabei jedoch kaum zu vermeiden. Dies gilt erst recht, wenn ein Großunternehmen wie Tesla Verkehre künftig auch über die Schiene abwickeln wird.

„Ostbahnstrecke“ als Bypass ausbauen

Um ausreichende Kapazitäten im Schienenverkehr zu erzielen, wird seit vielen Jahren der Ausbau der „Ostbahnstrecke“ Berlin – Kostrzyn – Pila als Entlastungs- bzw. Umleitungsstrecke diskutiert. Leider hat die

Politik bei Erstellung des Bundesverkehrswegeplans 2030 auch in diesem Fall nicht weitsichtig gehandelt. Als Grund für die Nicht-Berücksichtigung des Abschnitts Berlin – Küstrin-Kietz – Grenze Deutschland/Polen wurde genannt: „Aufgrund der geringen Nachfrage und vorteilhafterer Alternativstrecken in der Umgebung hat der geplante Ausbau keinen Nutzen für den Schienenpersonenfern- und Schienengüterverkehr.“

Wie kann aber eine Strecke, auf der sich bereits seit vielen Jahren zunehmende Trassenkonflikte abzeichnen, seitens des Bundesverkehrsministeriums als „vorteilhaftere Alternativstrecke“ eingestuft werden? Politisches Desinteresse beschreibt den Sachverhalt wohl treffender. Und ist zwischenzeitlich ein Sinneswandel eingetreten? Nein, auch gegenwärtig stehen die politischen Signale auf „Weiter so“: Erst beim (enttäuschenden) Deutsch-Polnischen Bahngipfel im Februar 2023 wurde dies von Staatssekretär Michael Theurer einmal mehr bestätigt.

Auch mit dem Ausbau bzw. der Elektrifizierung der Strecke Guben – Czerwieńsk würde die Kapazität auf der Schiene erhöht. Dieses Teilstück hätte speziell für den Schienengüterverkehr der Relation Leipzig – Cottbus – Guben – Poznań hohe Bedeutung, da diese Strecke Umwege über den hoch belasteten Bahnknoten Berlin erspart. Entlastet würde auch hierbei die Strecke Berlin – Frankfurt (Oder).

Um das politische Ziel zu erreichen, in 2030 auf der Schiene ein Viertel der Verkehrsleistung im Güterverkehr abzuwickeln, muss der Fokus auf dem zügigen Ausbau der Schieneninfrastruktur liegen, keinesfalls jedoch auf der weiteren massiven Kapazitätssteigerung des Straßennetzes. Der nunmehr geplante beschleunigte Autobahnausbau, so wie er



Christian Schultz
FOTO: PRIVAT

beim jüngsten Koalitionsausschuss beschlossen wurde, ist dagegen kein klimapolitischer Durchbruch.

Mehr Schienenverkehr braucht auch mehr Fachkräfte

Das Problem, ausreichend Fachkräfte zu gewinnen, hat mittlerweile die Bahnbranche voll erfasst. Unverständlich ist in diesem

Zusammenhang, dass nun der Eisenbahnlehrstuhl an der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg (BTU) geschlossen wurde. Dies ist ein falsches Signal zur falschen Zeit, werden doch gerade in den kommenden Jahren Nachwuchskräfte im Bahnsektor dringender benötigt denn je!

Für eine klimafreundliche Mobilität bleibt somit in den kommenden Jahren viel zu tun! Dabei muss auch das Thema „Verkehrsvermeidung“ wesentlich mehr Bedeutung erhalten als derzeit.

FORUM/Christian Schultz

KONTAKT

personenverkehr@bahnkunden.de
<https://bahnkunden.de>,
Facebook: @BahnkundenV



Christian Schultz

Christian Schultz leitet die Abteilung Verkehr beim Deutschen Bahnkunden-Verband e.V. (DBV). Der DBV ist seit 1990 als Lobby für die Bahnkunden tätig, und zwar sowohl für Güterkunden als auch für Fahrgäste des Nah- und Fernverkehrs. Gemeinsam mit seinen Landes- und Regionalverbänden erarbeitet der Verband Konzepte und unterbreitet den Verantwortlichen Vorschläge für Verbesserungen.