

Will Verkehrsminister Vogelsänger wirklich eine Luxussanierung von schwach frequentierten Nebenstrecken?

DBV ist verwundert über die Äußerungen bei seinem Besuch in Kyritz

(DBV-Landesverband Berlin-Brandenburg, 23.08.2013) Brandenburgs Verkehrsminister Jörg Vogelsänger (SPD) war zu Gast in der Hansestadt Kyritz (Landkreis Ostprignitz-Ruppin). Thema war unter anderem die Mobilität im ländlichen Raum. Der DBV ist verwundert und kritisiert seine Äußerungen zur Zukunft der Eisenbahnstrecken von Neustadt (Dosse) nach Pritzwalk, von Pritzwalk nach Meyenburg und von Pritzwalk nach Putlitz. Die Infrastruktur sei "unzeitgemäß" und eine Modernisierung würde 26 Millionen kosten. Die von Vogelsänger für notwendig erachtete Sanierung ist überhaupt nicht notwendig und soll nur einem Zweck dienen: die Strecken schlecht zu rechnen.

Die in den vergangenen Jahren durchgeführte Luxussanierung der Strecke des Prignitz-Expresses von Spandau über Hennigsdorf kann und darf für ländliche Regionen kein Maßstab sein. Im Prignitz-Express ist viel Geld versenkt worden - als noch viel Geld vorhanden war. Dort, wo wenig Menschen wohnen, müssen andere Maßstäbe gelten. Wichtig die Sicherheit des Verkehrs und ein verlässliches Angebot. Ob ein Zug nun 120 km/h oder nur 70 km/h fährt, spielt auf wenigen Kilometern keine Rolle. Auch muss nicht jeder Feldweg und jede Ackerzufahrt mit einer Schranke gesichert werden. Solche Standards treiben nur die Kosten nach oben - mit dem Ergebnis, dass der Verkehr tatsächlich unwirtschaftlich ist. Was die berlinfernen Regionen brauchen, ist eine Sicherheit, dass bestehende Mobilitätsangebote Bestand haben und nicht jährlich komplett neu infrage gestellt werden. Gerade die nordwestlichen Brandenburger Landkreise haben sich in den vergangenen Jahren intensiv um den Erhalt der Schienenverbindungen bemüht. Die von Vogelsänger für die kommenden Jahre versprochene 1 Million an Geldern für Verkehrsbestellungen sind Peanuts im Landhaushalt und sollten eine Selbstverständlichkeit sein. Zur Erinnerung: jeder Monat unfertiger Flughafen BER kostet den Steuerzahler einen unbestimmten Betrag zwischen 20 und 30 Millionen Euro.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband hat vor einigen Jahren ein Modell entwickelt, das Vorbild für solche Verkehre sein kann: das "Schmiedeberger Modell". In der Dübener Heide wird der Schienenverkehr durch das örtliche Busunternehmen durchgeführt. Die Vetter Bus GmbH sichert die Mobilität durch passende Angebote - mit dem Linienbus und dem Schienenbus - ab. Es gibt keine Konkurrenz zwischen dem Bus und dem Zug, Anschlüsse sind gesichert. Wenn das Verkehrsaufkommen geringer ist, wird ein Bus eingesetzt, die Spitzen zum Berufsverkehr und zu den Schulzeiten fängt der Zug ab.

Ändert sich die Brandenburger Verkehrspolitik nicht endlich, wird es in einigen Jahren außer den Regionalexpress-Linien überhaupt kein Schienenangebot mehr geben. Was ländliche Regionen brauchen, ist Planungssicherheit und die passenden Mobilitätskonzepte.