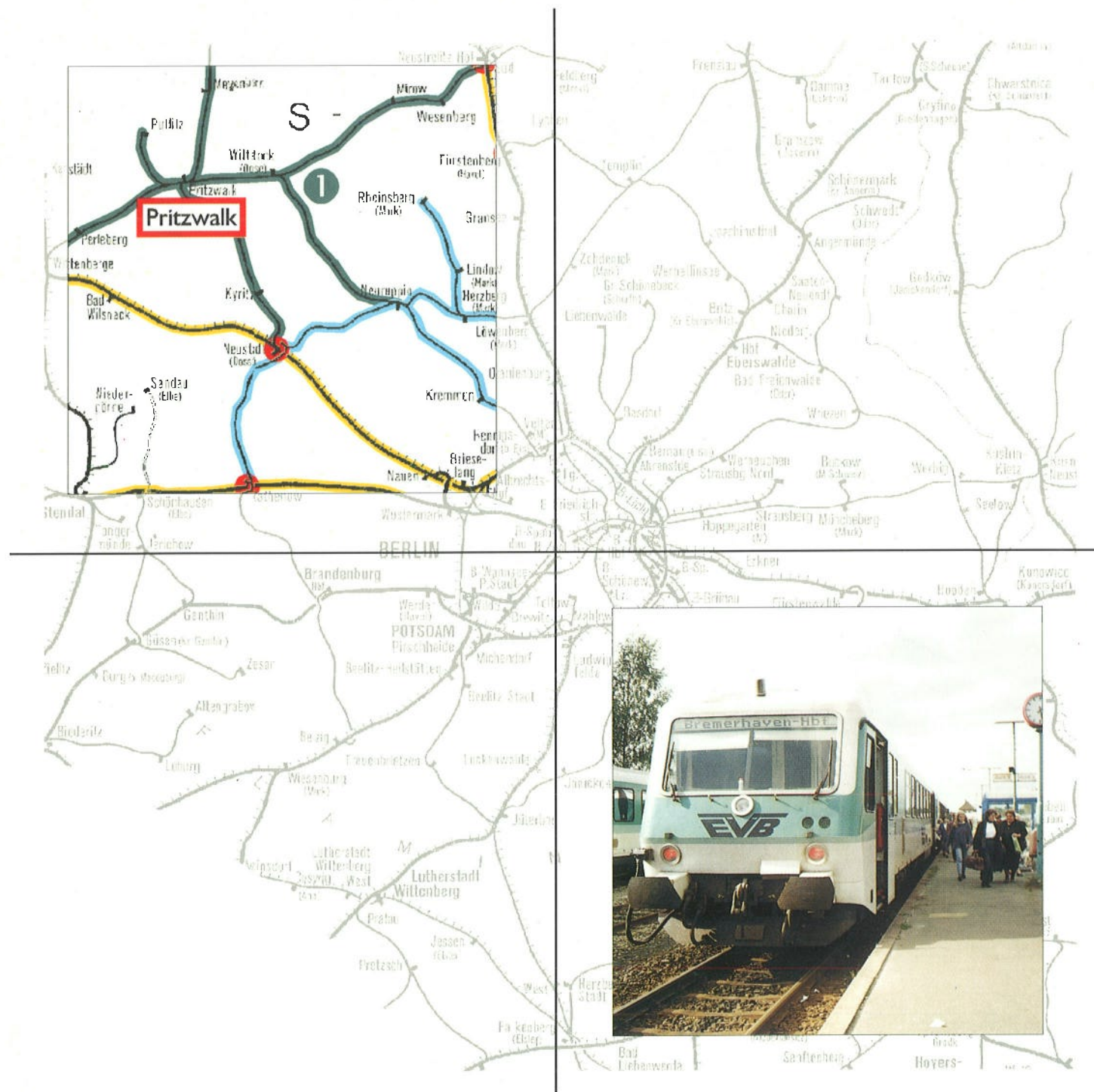


Regionalnetze im Land Brandenburg

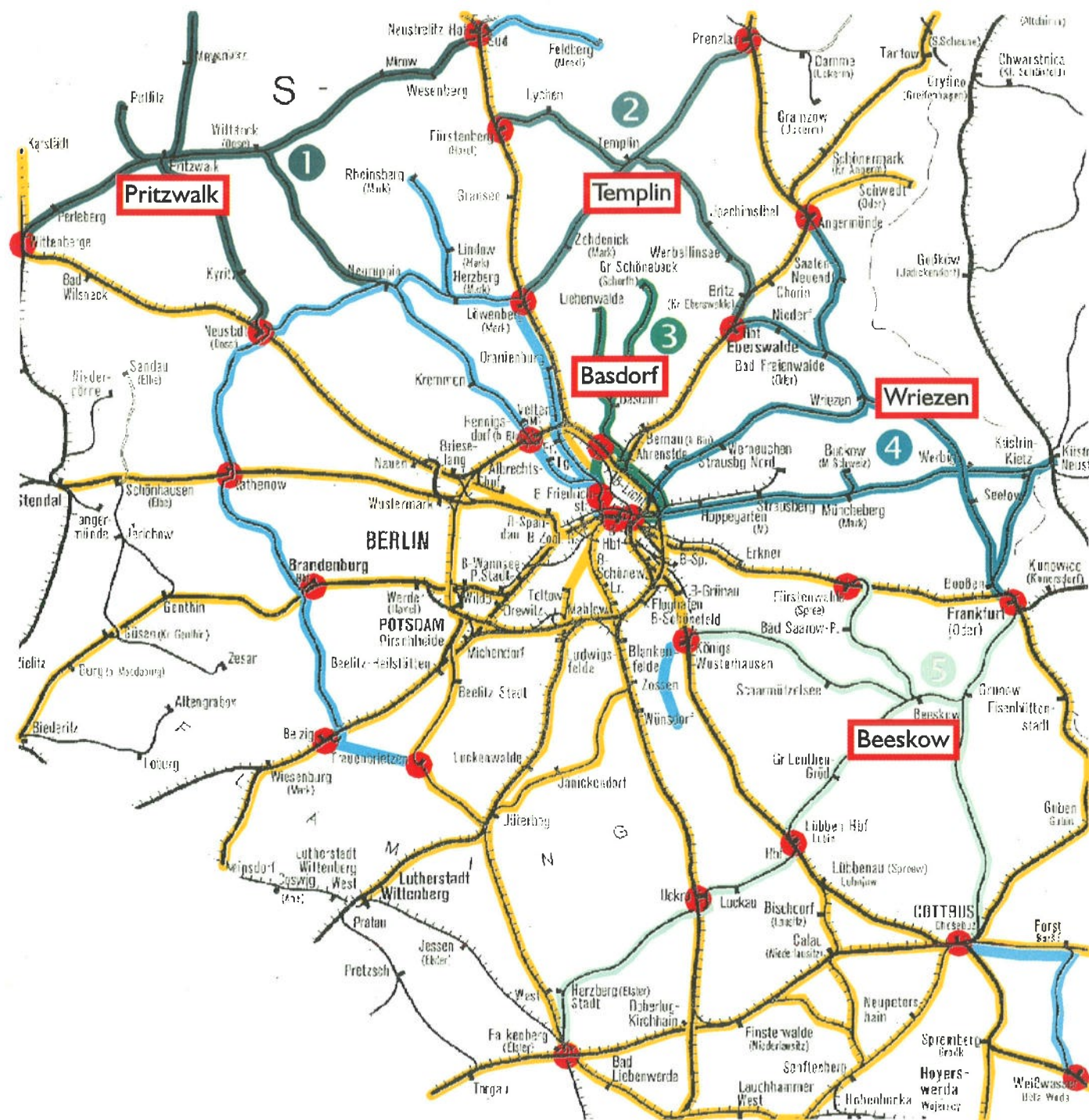
Die Zukunft des Schienenverkehrs
in den ländlichen Entwicklungsräumen



Deutscher
Bahnkunden-Verband
Pro Bahn Brandenburg e.V.

Anlage I

Übersichtskarte der Regionalnetze



Regionalnetze:

- ① Prignitz
- ② Templiner Kreuz
- ③ Niederbarnim
- ④ Oderland
- ⑤ Niederlausitz



Regionalnetz-Strecken

mögliche Erweiterungen bzw.

ergänzende Verkehrsbedienungen

Regionalnetz-Knoten, Betriebsknoten

Grundnetz Berlin-Brandenburg (Auswahl)

Schnittstellen Regionalnetz / Grundnetz

Regionalnetze im Land Brandenburg

Die Zukunft des Schienenverkehrs in den ländlichen Entwicklungsräumen

*Themenpapier des
Deutschen Bahnkunden-Verbandes Pro Bahn*

Deutscher Bahnkunden-Verband
Pro Bahn Brandenburg e.V.
Teutonenring 6
15 834 Rangsdorf
Tel. 03 97 06 7 02 86

Deutscher
Bahnkunden-
Verband 
PRO
BAHN

Inhaltsübersicht

1 Das Rohmaterial

Die Bahn in Brandenburg – Licht und Schatten
Aus den Gesetzen zur Bahnreform vom 27.12.1993
ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg

2 Die Werkzeuge – *Netzgestaltung und Betriebskonzept*

Wer fährt auf welchem Netz?
Das Zielnetz 2000 – Ein entwicklungsbedürftiges Grundgerüst
Die Lösung: Grundnetz + Regionalnetze

3 Die Handwerker – *Die Organisation der Regionalnetze*

Unternehmerische Voraussetzungen für die Regionalnetze
Wege zu Regionalen Bahngesellschaften
Rahmenaufgaben der SPNV-Regieebene beim Land
Die „strategische Allianz“

4 Das Gesellenstück – *Regionalnetze in Brandenburg*

Prignitz
Templiner Kreuz
Niederbarnim
Oderland
Niederlausitz

5 Die Umsetzung – *Wer unternimmt welche Schritte?*

Das Land Brandenburg, die Landkreise sowie die Ämter und Gemeinden
Der Handlungsbedarf 1995/96

6 Gleicher Preis – *Dreimal mehr Leistung als heute*

Die finanzielle Ausstattung
Der finanzielle Bedarf

7 Anlagen

Anlage I: Übersichtskarte Regionalnetze (Umschlag innen)
Anlage II: Ergebnisse des Gespräches MSWV/LEG/Pro Bahn zum Themenpapier
Anlage III: Kurzstellungnahme der LEG-Planungsgruppe Regionalbahn
Anlage IV: Kurzstellungnahme des MUNR des Landes Brandenburg

verwendete Quellen:

Schlußbericht der LEG-Projektgruppe Regionalbahn, Mai 1994
Zeitschrift „BahnImpulse“, August 1995
Taschenbuch der Eisenbahngesetze, 1994
ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg, Oktober 1995
Wirtschaftsförderprogramme für Brandenburg, MWMT 1995
verschiedene Eisenbahnkonzeptionen, 94/95
Entwurf des Schlußberichtes „RSGV im Land Brandenburg“, LEG Januar 1995

Abkürzungen:

MSWV: Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr
MUNR: Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung
MWMT: Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Technologie
LEG: Landesentwicklungsgesellschaft Brandenburg
RSGV: Regionaler Schienengüterverkehr

1 Das Rohmaterial

Die Bahn in Brandenburg 1995 – Licht und Schatten

Am 28. Mai 1995 trat der Fahrplan 1995/96 der Deutschen Bahn AG in Kraft. Die Regionalbahnen fahren nun schneller und häufiger von und nach Berlin, die Schienenlücke zwischen Falkensee und Berlin-Spandau konnte geschlossen werden. Gleichzeitig wurde in Brandenburg auf 194 Kilometern der Schienenpersonennahverkehr eingestellt. Insgesamt halten an 92 Zugangsstellen keine Züge mehr.

Langsam nehmen die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Gestalt an. Auf den Hauptstrecken von Berlin nach Hamburg, Magdeburg, Leipzig und Dresden sind heute schon oder in absehbarer Zeit Geschwindigkeiten bis 160 km/h möglich – dank Bundesmitteln in zweistelliger Milliardenhöhe.

Auf den Nebenbahnen ist der Zug für die gleiche Strecke meist doppelt so lange unterwegs wie das Auto. Die Triebwagen fahren häufig über technisch ungesicherte Bahnübergänge mit weniger als 20 Kilometern pro Stunde. Eine zugbediente Schranke erhöht die Reisegeschwindigkeit und Verkehrssicherheit enorm und kostet wenige Hunderttausend Mark.

Mit Güterverkehrszentren in Wustermark, Großbeeren und Freienbrink im Berliner Umland erhoffen sich Verkehrspolitik und DBAG eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Jährlich werden im ländlichen Raum weniger Ladestellen und Anschlußbahnen durch die DBAG bedient – das Unternehmen konzentriert sich auf Langstreckenverkehr zwischen den deutschen Ballungsräumen. Von einst 740 Anschlußbahnen im Land Brandenburg wird heute nur noch jede dritte bedient.

Aus den Gesetzen zur Bahnreform vom 27.12.1993

Mit dem Beginn der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) am 1. Januar 1996 wird in Deutschland das Besteller-Ersteller-Prinzip eingeführt und somit die EG-Verordnung 1893/91 umgesetzt. Durch das Eisenbahnneuordnungsgesetz des Bundes erhalten zu diesem Zeitpunkt die Bundesländer die Zuständigkeit für die Organisation, Regie und Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) auf ihrem Gebiet. Zur Bewältigung der Aufgaben wird der Bund jährlich die Länder mit Mitteln aus dem Mineralölsteueraufkommen ausstatten.

Die ganzheitliche Betrachtung von SPNV und Güterverkehr ist bei der Regionalisierung völlig ausgeklammert worden. Thema war dort der SPNV und nicht die Zukunftsperspektive von Schienenstrecken als solche. Die Vorgabe, im Rahmen der Bahnreform Kostentransparenz zu schaffen, ist richtig. Es besteht allerdings die Gefahr, durch undifferenzierte Anlastung von Aufwendungen (vor allem vordergründig unrentable!) bislang genutzte Synergieeffekte rechnerisch und auch real zu zerstören und das System Eisenbahn unwirtschaftlicher darzustellen als es tatsächlich ist. Es muß deshalb möglich sein, SPNV und Güterverkehr betriebswirtschaftlich gemeinsam zu betrachten. Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ist dies alltäglich; der in aller Regel im Vergleich zu Staatsbahnen weitaus höhere Kostendeckungsgrad nichtbundeseigener Eisenbahnen beweist auch die Notwendigkeit der konsequenten Nutzung der betrieblichen Synergieeffekte zwischen Personen- und Güterverkehr.

Artikel 1 (Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen)

§ 26 regelt die *kostenfreie* Übergabe bahnnotwendiger Liegenschaften von der DBAG an die Gebietskörperschaften

Bahnnotwendige Liegenschaften:

Trassen, Grundstücke mit Verwaltungs- und Abfertigungsgebäuden, Verlade- und Verkaufseinrichtungen für Personen- und Güterverkehr

Voraussetzungen:

- Aufgabenträger sagt SPNV-Nutzung für 15 Jahre bzw. Infrastruktur-Vorhaltung für 30 Jahre zu,
- Vereinbarung zwischen Aufgabenträger und DBAG über Betriebsleistung kommt nicht zustande
- die Eisenbahnen des Bundes sind zum Erbringen der Verkehrsleistung nicht mehr bereit

Artikel 2 (DBGGrG)

§ 22 Der Bund gewährt bis 2002 den Eisenbahnen des Bundes auf dem Gebiet der ehemaligen DR

- Mittel zur Beseitigung ökologischer Altlasten
- Investitionsmittel in Sachanlagevermögen (Nachholbedarf)
- Ausgleich für erhöhten Materialaufwand

Eine Abstimmung erfolgt zwischen der DBAG und den Ländern.

Artikel 5 (AEG)

§ 11 Die Stilllegung von Eisenbahnstrecken ist erst möglich, wenn Übernahmeverhandlungen der DBAG mit Dritten gescheitert sind

Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg

Um die EU-Vorgaben und die Regionalisierung in Landesrecht umzusetzen, ist auch im Land Brandenburg ein ÖPNV-Gesetz zu verabschieden. Ende Juni 1995 fand im Landtag die erste Lesung des Gesetzentwurfes der Landesregierung statt. Das Gesetz wurde am 11. Oktober 1995 im Landtag beschlossen. Nunmehr können sich die Aufgabenträger und Verkehrsbetriebe finanziell (Haushaltspläne, Mittelvergabe) und organisatorisch (Regieebenen, Beiräte) auf die Regionalisierung vorbereiten.

Das Gesetz enthält für den SPNV folgende Schlüsselpassagen:

- Eine ausreichende ÖPNV-Bedienung ist Aufgabe der Daseinsvorsorge
- Das Eisenbahnnetz soll nachfrage- und bedarfsgerecht sowie leistungsfähig erhalten und ausgebaut werden
- Die Sicherstellung der SPNV-Bedienung ist Aufgabe des Landes
- Das Land kann den SPNV auf Nebenstrecken beantragenden Landkreisen als Pflichtaufgabe zur Erfüllung nach Weisung übertragen. Dies geschieht per Vereinbarung zwischen Land und Landkreis(en) auf der Grundlage einer zu erlassenden Rechtsverordnung.
- Bis zum 30. Juni 96 ist der Nahverkehrsplan für den SPNV aufzustellen
- Das Land finanziert mit den Mitteln gemäß § 8 Abs. 1 und 2, GVFG-Mitteln sowie originären Landesmitteln den SPNV

2 Die Werkzeuge – Netzgestaltung und Betriebskonzept

Wer fährt auf welchem Netz ?

Mit der Bahnreform ist die Öffnung des Schienennetzes der DBAG bzw. anderer Schienennetzbetreiber für alle Anbieter von Eisenbahnverkehrsleistungen (Eisenbahnverkehrsunternehmen) geregelt. Der DBAG-Netzbereich gab dazu z. B. einen Trassenpreiskatalog zur internen Verrechnung mit den DB-Verkehrsbereichen bzw. für Dritte heraus, die auf dem DB-Netz Personen- oder Güterverkehr durchführen.

Durch Übernahme, Übertragung nach § 26 ENeuG oder Kauf ist auch ein Schienennetzbetrieb durch Dritte (regionale Bahngesellschaften, NE-Bahnen) grundsätzlich möglich. Insgesamt sind am Beispiel der vorliegenden Regionalnetz-Konzeption folgende Varianten möglich:

1. DBAG-Verkehrsbereiche fahren auf DBAG-Netz

- Status Quo
- die Mengenrabattregelung bei Fahrwegnutzung stattet DBAG-Verkehrsbereiche mit günstigen Rahmenbedingungen aus
- die Verrechnung zwischen Verkehrs- und Fahrwegleistung findet zwischen jeweils eigenverantwortlichen Geschäftsbereichen innerhalb der DBAG statt
- Unternehmen DBAG investiert nach Maßgabe des Bundesverkehrswegeplanes fast ausschließlich in das Hauptnetz
- Regionalnetz-Beispiel: RegionalExpresß/StadtExpresß auf Sternstrecken
 - Cottbus – Berlin – Neustadt (D.) – Wittenberge
 - Jüterbog – Berlin – Eberswalde – Schwedt

2. Weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen befahren DBAG-Netz

- Verkehrsunternehmen zahlt heute unangemessen hohen Trassenpreis
- Verkehrsunternehmen hat heute kaum Einfluß auf Netzausbau
- Verrechnung Betrieb – Netz zwischen zwei verschiedenen Unternehmen
- Regionalnetz-Beispiel: Regionalbahn benutzt Hauptabschnitt zu Knoten
 - Britz – Eberswalde
 - Berliner Außenring
- praktiziertes Beispiel: S-Bahn Berlin GmbH, Bodensee-Oberschwaben-Bahn

3. DBAG-Verkehrsbereiche befahren Netz weiterer Eisenbahninfrastrukturunternehmen

- Verrechnung Betrieb – Netz zwischen zwei verschiedenen Unternehmen
- Regionalnetz-Beispiel: StadtExpresß als Zubringer zum Regionalnetz
 - (Berlin –) Fürstenwalde – Beeskow

3 Die Handwerker – Die Organisation der Regionalnetze

Unternehmerische Voraussetzungen

Um die Regionalnetze mit vorgenannten Grundsätzen zu organisieren, bietet sich im Land Brandenburg der Aufbau **regionaler Bahngesellschaften** mit folgenden Eigenschaften an:

- zusammenhängendes Streckennetz mit leistungsfähiger Netzgröße
 - effektiver und flexibler Einsatz von Personal und Betriebsmittel
 - betriebswirtschaftlicher Ausgleich zwischen „starken“ und „schwachen“ Strecken
- regionales und eigenverantwortliches Netz- und Betriebsmanagement
 - direkter Kontakt zu Landkreisen, Kommunen und Kunden, regionale Identität
- maßgeblicher Verkehrsanbieter ist zugleich Netzbetreiber
 - direkter Einfluß der Betriebskonzepte des SPNV und RSGV auf den Ausbau und die Sanierung der Infrastruktur
- keine unternehmerische Trennung von Personen- und Güterverkehr
 - gemeinsamer Personal- und Betriebsmittelpool
 - Beteiligung des RSGV an den Fahrwegkosten, d. h. Entlastung des SPNV

Wege zu regionalen Bahngesellschaften

Um die aufgeführten regionalen Bahngesellschaften zu erhalten, sind grundsätzlich vier verschiedene Wege möglich:

- Netzbetrieb und Verkehrserbringung durch bestehende NE-Bahnen
 - Beispiel: Niederbarnimer Eisenbahn AG (Regionalnetz Niederbarnim)
- Wiedergründung bis 1945/49 bestandener privatrechtlicher Bahnen bei gleichzeitiger Rückübertragung der Liegenschaften an die alten Eigentümer
 - Beispiel: Brandenburgische Städtebahn, Ruppiner Eisenbahn, NLE
- Neugründung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen)
 - Verselbständigung ehemaliger und bestehender Anschluß- oder Werkbahnen
 - Gründung im Zuge des Aufbaus der Regionalnetze auf a) privater, b) kommunaler Basis oder c) Mischformen („public private partnership“)
 - Anteilseigner könnten sein:
 - a) Unternehmen der ver- und entladenden Wirtschaft, regionale Handels- und Logistikunternehmen, projektentwickelnde und -begleitende Berater, Privatpersonen
 - b) kommunale Zweckverbände (Land, Landkreis, Kommunen), Landkreise, kreisfreie Städte, Landes- oder kommunale Entwicklungsgesellschaften
- Ausgliederung aus den DBAG-Geschäftsbereichen als DB-Tochter
 - Beispiele: S-Bahn Berlin GmbH, Usedomer Bäderbahn

Daß bis heute in Brandenburg **kaum NE-Bahnen** bestehen, die in der Lage sind, in absehbarer Zeit Verkehrs- oder Fahrwegleistungen anzubieten, hat mehrere Ursachen:

- das Verkehrssystem Eisenbahn wird aufgrund des Bildes der DR/DBAG in der Fläche als unflexibel, unwirtschaftlich und damit unternehmerisch nicht handhabbar angesehen
- die Landkreise und Kommunen gehen irrtümlich davon aus, daß sie bei einer weiteren Regionalisierung des SPNV die Betriebsdefizite übernehmen müssen
- das Land Brandenburg hat bis auf verbale Bekenntnisse zum Wettbewerb auf der Schiene bisher kaum Aktivitäten, um diesen zu fördern, erkennen lassen

Rahmenaufgaben der SPNV-Regieebene beim Land

Um den Zielzustand – die Verkehrsleistungen und den Fahrwegbetrieb übernehmen regionale Bahngesellschaften – erreichen zu können, bedarf es erheblicher Anstrengungen. Diese sind nicht nur unternehmerischer oder finanzieller Art, sondern liegen vor allem darin, die an den regionalen Bahngesellschaften direkt oder indirekt Beteiligten aus Politik und Wirtschaft zu überzeugen, daß dieser Weg die letzte Chance ist, die Bahn auch im ländlichen Raum als Wirtschaftsfaktor zu erhalten.

Das Land Brandenburg als zukünftiger Aufgabenträger des SPNV steht deshalb besonders in der Pflicht, die Etablierung von regionalen Bahngesellschaften voranzutreiben. Nicht zuletzt aus eigenem Interesse – um die gewünschten Effekte der regionalen Bahngesellschaften für das Land (Steigerung der SPNV-Leistung bei gleichem absolutem Zuschußbedarf, Wiederbelebung des Schienengüterverkehrs, Erhalt

4. Eisenbahnverkehrsunternehmen betreibt eigene Infrastruktur

- unternehmerische Einheit von Betrieb und Netz
- Netzausbau ergibt sich direkt aus Betriebskonzept
- Regionalnetz-Beispiel: Regionalbahn befährt eigene Infrastruktur
 - Neustadt (D.) – Pritzwalk
 - Eberswalde – Frankfurt (O.)

Das Zielnetz 2000 – Ein entwicklungsbedürftiges Grundgerüst

Im Mai 1994 gab die Projektgruppe Regionalbahn (LEG Brandenburg, DR/DBAG) den Schlußbericht zum Zielnetz 2000 heraus. Das Zielnetz wurde im August 1995 vom Landeskabinett als Arbeitsgrundlage bestätigt. Obwohl der Projektauftrag lediglich die Anbindung der Regionalen Entwicklungszentren an den Ballungsraum Berlin/Potsdam vorsah, gilt dieses Konzept heute als einziges Regionalverkehrskonzept des Landes Brandenburg. Das Ziel der Landesentwicklung, die strukturschwachen Räume Brandenburgs durch eine leistungsfähige Binnen-Infrastruktur zu stärken, wird durch das Zielnetz 2000 keineswegs erreicht.

In den Kapiteln Fahrzeuge, Organisation und Finanzierung wurden vorerst Varianten aufgeführt und Rahmenempfehlungen gegeben. Das Liniennetz des Regionalverkehrs umfaßt 4 Regionalexpreß- und 12 StadtExpreß-Linien, die sternförmig auf den Hauptstrecken von und nach Berlin ausgerichtet sind sowie 4 Regionalbahnlinien.

Nachteile des „Zielnetzes 2000“:

- Nebennetze werden zerrissen, keine Synergieeffekte durch Netzbildung
- Vernachlässigung der SPNV-Verbindungen zwischen den Zentralen Orten laut Landesentwicklungsplan (Wittenberge – Perleberg – Pritzwalk, Templin – Prenzlau, Jüterbog – Zossen – Berlin)
- kostspielige Fahrzeuganschaffungen wegen Kopplung von langen Zugläufen auf elektrischen Hauptstrecken mit kurzen Abschnitten auf Nebenbahnen
- Infrastrukturplanung vorerst ohne Güterverkehr, Weiternutzung von SPNV-freien Strecken durch Güterverkehr zu teuer

Die Lösung: Grundnetz + Regionalnetze

- sternförmiges *Grundnetz* von und nach Berlin mit schnellen, elektrischen Triebzüge auf den Hauptstrecken
- regionale Nebennetze (*Regionalnetze*) zwischen den Achsen mit leichten, kostengünstigen Dieseltriebwagen
- optimale Verbindung der regionalen Zentren, Berücksichtigung von Relationen innerhalb der Landkreise und Nahverkehrsräume
- Verknüpfung zwischen Grundnetz und der Regionalnetze an Knotenbahnhöfen mit abgestimmten Fahrplänen (Integraler Taktfahrplan)
- teilweise Durchbindung von Zügen von den Regionalnetzen in das Grundnetz

Grundsätze des Bahnbetriebes auf den Regionalnetzen

- Ertüchtigung der Nebenbahnen auf eine grundsätzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 100 km/h
- Anpassung der Infrastruktur an einen ins Netz eingebundenen SPNV-Taktfahrplan (Festlegung Kreuzungshalte, Bahnsteigbelegung, Streckenausbau)
- Rationalisierter Betriebsablauf durch Einsatz effektiver Technik (Ausrüstung der Kreuzungshalte für den Personen- und Güterverkehr mit Rückfallweichen, weitestgehende Einführung von Funkleitbetrieb)
- Umwandlung von aufkommensschwachen Zugangsstellen in Bedarfshalte, Einrichtung neuer Haltepunkte an potentialerschließenden Stellen
- SPNV-Bedienung im Stundentakt, bei Bedarf im Halbstundentakt
- moderne Leichttriebwagen im Einmannbetrieb, kurzkuppelbar, einheitlicher Fuhrpark, Konzentration der Betriebswerkstätten und Wagenbehandlung
- Mehrfachqualifizierung des Betriebspersonals (Tfz-Führer, Instandhaltung, Service)
- Optimierung der Betriebsabläufe des Regionalen Schienengüterverkehrs (RSGV) und Vorhaltung der Infrastruktur für eine Mischnutzung von Personen- und Güterverkehr

von Dauerarbeitsplätzen in strukturschwachen Gebieten, Bildung von Gewerbesteueraufkommen im Land) zu erreichen, könnte die Zuweisung von folgenden Rahmenaufgaben an die im Zuge der Regionalisierung zu bildende *SPNV-Regieebene des Landes* nötig werden:

a) Startaufgaben:

- SPNV-Leistungsvergabe durch Ausschreibungen
- Vorgaben zu vertiefenden Konzeptionen zu Betriebsführung, Finanzen und Organisation

b) langfristige Aufgaben:

- Aufbau eines Fahrzeug-, Betriebsmittel- und Personalpools für die Bahnbetreiber
- zentrale Fahrzeugbeschaffung für die NE-Bahnen (Mengenrabatt !)
- Fördermittelakquirierung und -management
- Koordinierung der Zusammenarbeit mit der DBAG, dem Land und dem Verkehrsverbund
- gemeinsame Marketing- und Verbundstrategien

Ist eine solche Entwicklung beim Land nicht absehbar, besteht grundsätzlich die Möglichkeit, daß die regionalen Bahngesellschaften sämtliche Aufgaben (ausgenommen der hoheitlichen) auf einen eigenen Querschnittsdienstleister übertragen. In Form einer privatrechtlichen Gesellschaft mit den regionalen Bahngesellschaften als Teilhaber bzw. als unabhängiges Unternehmen (z. B. Deutsche Regionalbahn GmbH) kann diese Firma landesweit Aufbau- und Servicearbeit leisten.

Die „strategische Allianz“

Dieser Begriff wurde in letzter Zeit durch den VDV geprägt und umfaßt die Zusammenarbeit zwischen den NE-Bahnen und der DBAG. Kernpunkte sind dabei:

- NE-Bahnen sind Voraussetzung für den Wettbewerb auf der Schiene
- Ohne Nebenetze fehlen der DBAG auf den Hauptstrecken die Fahrgäste und Güterkunden der regionalen Räume
- Regionale Bahngesellschaften sind oft besser in der Lage, in den Regionen neue Bahnkunden zu gewinnen, die erst dann auch neue Nutzer der DBAG werden
- zum beiderseitigen Vorteil sind die Schnittstellen und deren Logistik zu optimieren



Die Eisenbahngesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN) bewältigt seit vielen Jahren im Hamburger Norden erfolgreich auf eigenem Netz den Personen- und Güterverkehr. Dies ist durch einen rationalisierten Betriebsablauf und modernen Fahrzeugpark möglich. Teilstrecken dieser Bahn sind in den Hamburger Verkehrsverbund integriert. Foto: M. Hansen.

4 Das Gesellenstück Regionalnetze in Brandenburg

1 Regionalnetz Prignitz

KBS	km	Zugangs- stellen	Fahrzeit SPNV 1995 min.	Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
174 Pritzwalk – Karow (Meckl.)	46	8	64	43,1	240.993	5.239
206.56 Wittstock – Neuruppin	37	7	53	41,9	238.502	6.446
206.70 Pritzwalk – Putlitz	17	5	31	32,9	99.433	5.849
206.72 Wittenberge – Wittstock	56	7	86	39,1	418.298	7.470
206.72 Wittstock – Neustrelitz Süd	49	7	70	42,0	151.110	3.084
206.73 Pritzwalk – Neustadt (Dosse)	42	5	55	45,8	265.692	6.326
Perleberg – Quitzow						
Neustrelitz Süd – Feldberg						
gesamt	247	39		Ø 41,3	1.414.028	Ø 5.725

KBS	tägl. Fahrgast- aufkommen 1994 (nach DB)	Nutzung im Zielnetz	Nutzung Regionalnetz *) SPNV	RSGV
174 Pritzwalk – Karow (Meckl.)	289	nein	+	++
206.56 Wittstock – Neuruppin	186	ja	++	++
206.70 Pritzwalk – Putlitz	233	nein	+	+/-
206.72 Wittenberge – Wittstock	697	Wb–Pb Pzw–Ws	++	++
206.72 Wittstock – Neustrelitz Süd	383	nein	+/-	+
206.73 Pritzwalk – Neustadt (Dosse)	502	Ky–Nsd	++	+
Perleberg – Quitzow			-	++
Neustrelitz Süd – Feldberg			++	+/-
gesamt	2.290			

*) + geeignet, – ungeeignet, +/- Klärungsbedarf
(vorläufige Einschätzung aufgrund Einwohner- und Güterpotential, Verbindungsfunktion, Streckenzustand)

zukünftige Linienführung SPNV	Takt in min.	Anteil Strecken des Regionalnetzes km Zug-km/Jr.	Anteil Strecken des DBAG-Netzes km Zug-km/Jr.
Wittenberge – Wittstock – Neuruppin – Berlin-Gbr	60	93 1.222.020	60 788.400
zusätzlich Wittenberge – Perleberg (HVZ)	60	11 48.180	
Neustadt – Pritzwalk – Karow – Güstrow)	60	88 1.156.320	
Pritzwalk – Putlitz	60	17 223.380	
Wittstock – Neustrelitz	60	49 643.860	
gesamt		3.293.760	788.400

ITF-Verknüpfungspunkte zwischen Grundnetz Berlin-Brandenburg und Regionalnetz Prignitz

Wittenberge	IR Schwerin–Berlin, RE 2 Wittenberge–Berlin, IR Schwerin–Halle
Neustadt (D.)	RE 2 Wittenberge–Berlin, RB Rathenow, Neuruppin
Karow (Meckl.)	Regionalnetz Karower Kreuz (Mecklenburg)
Neustrelitz	RE Neubrandenburg–Berlin
Neuruppin	RB Neustadt (D.), Löwenberg

betriebliche Knoten

Pritzwalk	ITF-Knoten, Betriebsführung
Perleberg	Betriebswerkstätten
Wittstock	Wagenbehandlung

Regionalnetzanteil der Landkreise

LK Prignitz	105 km	43 %
LK Ostprignitz-Ruppin	84 km	34 %
(Mecklenburg-Vorp.)	58 km	23 %

② Regionalnetz Templiner Kreuz

KBS	km	Zugangs- stellen	Fahrzeit SPNV 1995 min.	Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
206.12 Löwenberg – Templin	33	8	52	38,1	226.156	6.853
206.63 Eberswalde – Templin	48	12	66	43,6	336.168	7.004
206.64 Fürstenberg – Templin	30	6	44	40,9	136.248	4.542
206.65 Prenzlau – Templin	42	7	55	45,8	171.360	4.080
Prenzlau – Prenzlau Ost						
gesamt	153	33		Ø 42,3	869.932	Ø 5.686

KBS	tägl. Fahrgast- aufkommen 1994 (nach DB)	Nutzung im Zielnetz	Nutzung Regionalnetz *)	
			SPNV	RSGV
206.12 Löwenberg – Templin	239	ja	++	+
206.63 Eberswalde – Templin	554	nein	++	++
206.64 Fürstenberg – Templin	336	nein	++	+
206.65 Prenzlau – Templin	192	nein	++	++
Prenzlau – Prenzlau Ost			–	+
gesamt	1.321			

*) + geeignet, – ungeeignet, +/- Klärungsbedarf
(vorläufige Einschätzung aufgrund Einwohner- und Güterpotential, Verbindungsfunktion, Streckenzustand)

zukünftige Linienführung SPNV	Takt in min.	Anteil Strecken des Regionalnetzes		Anteil Strecken des DBAG-Netzes	
		km	Zug-km/Jr.	km	Zug-km/Jr.
Prenzlau – Templin – Löwenberg – <i>Berlin-Gbr</i>	60	75	985.500	35	459.900
Fürstenberg – Templin – Britz – <i>Eberswalde</i>	60	73	959.220	5	65.700
gesamt			1.944.720		525.600

ITF-Verknüpfungspunkte zwischen Grundnetz BB und Regionalnetz Templiner Kreuz

Fürstenberg	RE Neubrandenburg–Berlin
Löwenberg	RB Neuruppin, Rheinsberg
Prenzlau	RE 3 Prenzlau–Berlin, IR Stralsund - Berlin
Eberswalde	RE 3 Prenzlau/Schwedt–Berlin, SE Angermünde–Berlin, Regionalnetz Oderland (nach Wriezen–Frankfurt/O.)

betriebliche Knoten

Templin	ITF-Knoten, Betriebswerkstätten, Verwaltung
---------	---

Regionalnetzanteil der Landkreise

LK Uckermark	90 km	59 %
LK Oberhavel	35 km	23 %
LK Barnim	28 km	18 %

③ Regionalnetz Niederbarnim

KBS	km	Zugangs- stellen	Fahrzeit SPNV 1995 min.	Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
206.27 Bln.-Karow – Gr. Schönebeck	36	11	60	36,0	369.812	10.273
206.27 Basdorf – Liebenwalde	18	6	33	32,7	124.236	6.902
	54	17		Ø 34,8	494.048	Ø 9.149
(Bln.-Wilhelmsruh – Basdorf)	15	7				
Oranienburg – Wensickendf.	10					
gesamt	79	24				

KBS	tägl. Fahrgast- aufkommen 1994 (nach DB)	Nutzung im Zielnetz	Nutzung Regionalnetz *)	
			SPNV	RSGV
206.27 Bln.-Karow – Gr. Schönebeck	2.859	ja	++	++
206.27 Basdorf – Liebenwalde	297	nein	+	+
Bln.-Wilhelmsruh – Basdorf			++	++
Oranienburg – Wensickendf.			+/-	+
gesamt	3.156			

*) + geeignet, – ungeeignet, +/- Klärungsbedarf

(vorläufige Einschätzung aufgrund Einwohner- und Güterpotential, Verbindungsfunktion, Streckenzustand)

zukünftige Linienführung SPNV	Takt in min.	Anteil Strecken des Regionalnetzes		Anteil Strecken des DBAG-Netzes	
		km	Zug-km/Jr.	km	Zug-km/Jr.
Groß Schönebeck – Basdorf – Bln.-Wilhelmsruh – <i>Berlin-Gbr</i>	60	38	499.320	6	78.840
zus. Wandlitzsee – Wilhelmsruh – <i>Bln.-Gbr</i>	60	20	262.800	6	78.840
Liebenwalde – Basdorf – Bln.-Karow – <i>Bln.-Lichtenberg</i>	60	31	407.340	15	197.100
gesamt			1.169.460		354.780

ITF-Verknüpfungspunkte zwischen Grundnetz BB und Regionalnetz Niederbarnim

Bln.-Lichtenberg	SE Birkenwerder–Bln.-Lichtenberg–Flughafen Bln.-Schönefeld
Bln.-Gesundbrunnen	RE/SE Berlin–Jüterbog (–Cottbus)
	RE Berlin–Elsterwerda/Senftenberg

betriebliche Knoten

Basdorf	ITF-Knoten, Betriebswerkstätten, Verwaltung
---------	---

Streckenanteile der Landkreise

LK Barnim	34 km	43 %
LK Oberhavel	33 km	42 %
Berlin	12 km	15 %

4 Regionalnetz Oderland

KBS	km	Zugangs- stellen	Fahrzeit SPNV 1995 min.	Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
206.25 Bln.-Lichtenberg – Wriezen	59	13	87	40,7	525.982	8.915
206.26 Bln.-Lichtenberg – Küstrin	80	13	88	54,5	724.315	9.054
206.26 Müncheberg – Buckow	5	2	10	30,0	19.170	3.834
206.60 Eberswalde – Frankfurt (O.)	86	9	95	54,3	662.116	7.699
206.62 Frankfurt (O.) – Küstrin-Kietz	27	5	43	37,7	195.888	7.255
	257	42		Ø 53,3	2.127.471	Ø 8.278
Angermünde – B. Freienwalde	30					
gesamt	287					

KBS	tägl. Fahrgast- aufkommen 1994 (nach DB)	Nutzung im Zielnetz	Nutzung Regionalnetz *)	
			SPNV	RSGV
206.25 Bln.-Lichtenberg – Wriezen	1.794	BLb-Tfs	++	++
206.26 Bln.-Lichtenberg – Küstrin	913	ja	++	++
206.26 Müncheberg – Buckow	347	nein	++	-/+
206.60 Eberswalde – Frankfurt (O.)	722	ja	++	++
206.62 Frankfurt (O.) – Küstrin-Kietz	172	nein	+	++
Angermünde – Bad Freienwalde		nein	-/+	++
gesamt	3.948			

*) + geeignet, – ungeeignet, +/- Klärungsbedarf
(vorläufige Einschätzung aufgrund Einwohner- und Güterpotential, Verbindungsfunktion, Streckenzustand)

zukünftige Linienführung SPNV	Takt in min.	Anteil Strecken des Regionalnetzes		Anteil Strecken des DBAG-Netzes	
		km	Zug-km/Jr.	km	Zug-km/Jr.
Berlin Wriezener Bahnhof – Bad Freienwalde	60	64	840.960		
zusätzlich Bln. Wrz. Bf. – Tiefensee (HVZ)	60	37	486.180		
Berlin Wriezener Bahnhof – Küstrin	60	84	1.103.760		
Flügelinie Müncheberg – Buckow		5	65.700		
Eberswalde – Frankfurt (Oder)	60	86	1.130.040		
Frankfurt (Oder) – Küstrin	60	29	381.060		
Dolgelin – Seelow					
gesamt			4.007.700		

ITF-Verknüpfungspunkte zwischen Grundnetz BB und Regionalnetz Oderland

Bln. Wriezener Bf.	RE 1,2 und SE 13 (Berlin Hauptbahnhof)
Ostkreuz/Lichtenberg	SE Birkenwerder-Flughafen Bln. Schönefeld
Eberswalde	RE 3 Schwedt/Prenzlau-Cottbus, Templiner Kreuz
Frankfurt (O.)	RE 1 Berlin-Cottbus, Regionalnetz Niederlausitz

betriebliche Knoten

Wriezen	ITF-Knoten, Betriebswerkstätten, Verwaltung
---------	---

Streckenanteile der Landkreise

LK Märkisch-Oderland	208 km	72 %
LK Barnim	38 km	13 %
Berlin	20 km	7 %
LK Uckermark	10 km	4 %
Stadt Frankfurt (Oder)	9 km	3 %
Republik Polen	2 km	1 %

⑤ Regionalnetz Niederlausitz

KBS	km	Zugangs- stellen	Fahrzeit SPNV 1995 min.	Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
206.35 Fürstenwalde – Beeskow	33	8	54	36,7	188.463	5.711
206.36 K. Wusterhsn. – Frankfurt (O.)	82	18	111	44,3	1.038.524	12.665
206.40 Grunow – Cottbus	49	6	50	58,8	280.642	5.727
206.42 Luckau – Lübben	16	5	29	33,1	104.832	6.552
206.43 Falkenberg – Herzberg	12	3	18	40,0	75.912	6.326
	192	40		Ø 44,0	1.688.373	Ø 8.794
Herzberg – Luckau	45					
Lübben – Beeskow	40					
Neuburxdorf – Mühlberg						
gesamt	277					

KBS	tägl. Fahrgast- aufkommen 1994 (nach DB)	Nutzung im Zielnetz	Nutzung Regionalnetz *)	
			SPNV	RSGV
206.35 Fürstenwalde – Beeskow	311	ja	++	+
206.36 K. Wusterhausen – Frankfurt (O.)	1.808	Kw-Bsk	++	++
206.40 Grunow – Cottbus	472	nein	+	++
206.42 Luckau – Lübben	96	nein	++	++
206.43 Falkenberg – Herzberg	292	nein	++	+
Herzberg – Luckau	156	nein	+	+
Lübben – Beeskow	82	nein	-/+	+
Neuburxdorf – Mühlberg			-	++
gesamt	3.217			

*) + geeignet, – ungeeignet, +/- Klärungsbedarf

(vorläufige Einschätzung aufgrund Einwohner- und Güterpotential, Verbindungsfunktion, Streckenzustand)

zukünftige Linienführung SPNV	Takt in min.	Anteil Strecken des Regionalnetzes km Zug-km/Jr.	Anteil Strecken des DBAG-Netzes km Zug-km/Jr.
Falkenberg – Herzberg – Luckau – Lübben	60	73 959.220	
Fürstenwalde – Beeskow – Grunow – Cottbus	60	91 1.195.740	
Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (O.)	60	82 1.077.480	
gesamt		3.232.440	

ITF-Verknüpfungspunkte zwischen Grundnetz BB und Regionalnetz Niederlausitz

Falkenberg	RE Cottbus–Leipzig, RE 3 Jüterbog–Senftenberg–Cottbus, RB Riesa
Uckro	RE 4 Berlin–Elsterwerda/Senftenberg
Lübben	RE 2 Berlin–Cottbus, SE 14 Berlin–Senftenberg
Fürstenwalde	RE 1 Potsdam–Berlin–Frankfurt (Oder), SE 13 Berlin–Frankfurt (O.)
Königs Wusterhausen	RE 2 Berlin–Cottbus, SE 14 Berlin–Senftenberg
Frankfurt (O.)	RE 1 Berlin–Cottbus, Regionalnetz Oderland (nach Eberswalde, Küstrin)
Cottbus	RE 1, 2, 3, Cottbus–Leipzig, Cottbus–Dresden

betriebliche Knoten

Luckau	Betriebswerkstätten
Beeskow	ITF-Knoten, Wagenbehandlung, Verwaltung

Streckenanteile der Landkreise

LK Oder-Spree	132 km	48 %
LK Dahme-Spreewald	75 km	27 %
LK Elbe-Elster	36 km	13 %
LK Spree-Neiße	17 km	6 %
Stadt Frankfurt (Oder)	10 km	4 %
Stadt Cottbus	7 km	2 %

Zusammenfassung

	km	Zugangs- stellen	Ø Abstand der Zugangs- stellen in km	Ø Reisege- schwindig- keit km/h	Zug-km Fahrplan 1995/96	Zugfahrten pro Jahr und km
① Prignitz	247	39	6,3	43,1	1.414.028	5.725
② Templiner Kreuz	153	33	4,6	42,3	869.932	5.686
③ Niederbarnim	79	24	3,3	34,8	494.048	9.149
④ Oderland	287	42	6,8	53,3	2.127.471	8.278
⑤ Niederlausitz	277	40	6,9	44,0	1.688.373	8.794
gesamt	1.043	178	5,9	Ø 43,5	6.593.852	Ø 6.322

	zukünftige Zugkilometer im SPNV		
	auf den Strecken des Regionalnetzes	auf den Strecken des DBAG-Netzes	
			zukünftige Erhöhung Zug-km zu 95/96 auf den Regionalnetzstrecken auf
① Prignitz	3.293.760	788.400	233%
② Templiner Kreuz	1.944.720	525.600	224%
③ Niederbarnim	1.169.460	354.780	237%
④ Oderland	4.007.700	–	188%
⑤ Niederlausitz	3.232.440	–	191%
gesamt	13.648.080	1.668.780	207%

Als sechstes Regionalnetz in Berlin/Brandenburg kann das gleichstrombetriebene Berliner S-Bahn-Netz angesehen werden. Hier liegt seit 1. Januar 1995 die Betriebsführung der heute 247 Kilometer umfassenden Linien bei der S-Bahn-Berlin GmbH, einer eigenwirtschaftlichen und einhundertprozentigen Tochter der DBAG. Die Infrastruktur und deren Bewirtschaftung blieb weiterhin beim DBAG-Netzbereich. Aus verkehrlicher Sicht steht allerdings heute noch eine Gesamtkonzeption des Ballungsraumverkehrs (Systementscheidung und Aufgabenzuweisung Regionalbahn – S-Bahn) aus.

Der Umfang der aufgeführten fünf Regionalnetze in Brandenburg soll zunächst eine Startstruktur darstellen. Damit sind etwa 80 Prozent des Nebenbahnnetzes in Brandenburg abgedeckt. Die übrigen Nebenbahnen sind zumeist Bestandteil des Zielnetzes (Brandenburgische Städtebahn, Rheinsberg) oder sollten in Vorortverkehre eingebunden werden (Berlin–Zossen–Jüterbog, Cottbus–Forst–Weißwasser).

Die Erweiterung der Regionalnetze ist deshalb begrenzt. Eher möglich ist die Ausweitung der Betriebsbereiche der Regionalen Bahngesellschaften, z. B. auf dem weiteren DBAG-Netz oder Anschlußbahnen der Region.

Obwohl die Zukunft der Brandenburgischen Städtebahn durch die Aufnahme in das Zielnetz 2000 gesichert scheint, ist natürlich eine unternehmerische Vorgehensweise analog eines Regionalnetzes sehr zu empfehlen. In Zusammenhang mit den Bahnstrecken von Ziesar nach Güsen, Görzke und – wiederaufgebaut – nach Wusterwitz, dürfte eine regionale Bahngesellschaft schnell an Profil gewinnen. Die beteiligten Landkreise Potsdam-Mittelmark, Havelland und Ostprignitz-Ruppin sowie die Stadt Brandenburg sollten solche Bestrebungen unterstützen.

5 Umsetzung – Wer unternimmt welche Schritte?

Aufgaben des Landes Brandenburg

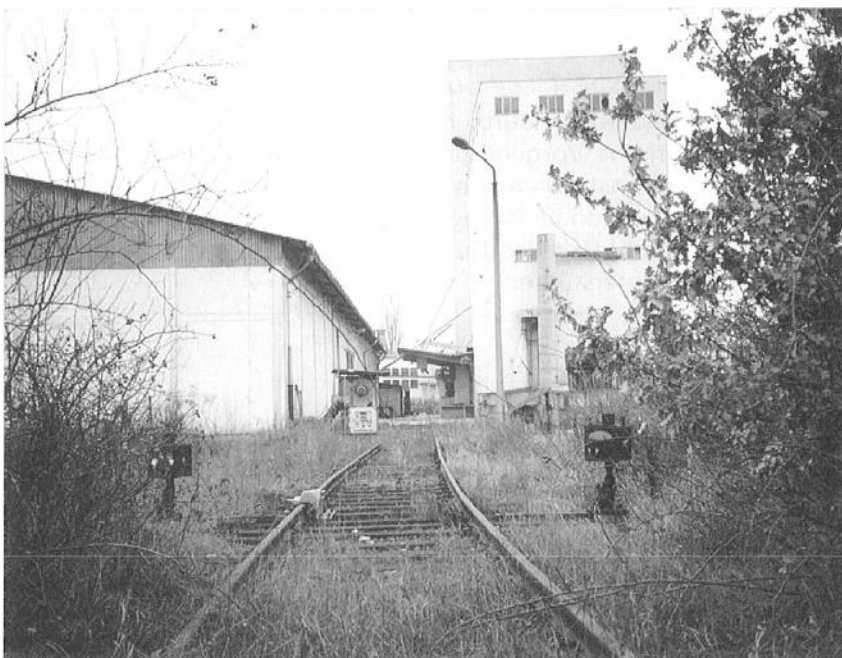
- beantragende Gebietskörperschaft nach § 26 ENeuOG, Art. 1 zur kostenfreien Übertragung der Eisenbahninfrastruktur
- Investitionshilfen für Fahrzeuge und Infrastruktur
- schnellstmögliche Einrichtung der SPNV-Regieebene mit geschilderten Rahmenaufgaben (Kapitel 3)
- Bereitstellung von Betriebskostenzuschüssen aus Regionalisierungsmitteln
- schnelle Genehmigung von Zulassungsanträgen für NE-Bahnen als Eisenbahnverkehrs- und/oder Infrastrukturunternehmen nach § 6 AEG

Aufgaben der Landkreise

- Gründung von kommunalen Zweckverbänden bei öffentlichen Beteiligungen an den regionalen Bahngesellschaften
- verkehrliche und organisatorische Verknüpfung Bahn/Bus
 - Abschaffung von echtem Parallelverkehr Bahn/Bus
 - Einrichtung von Schnittstellen Bahn/Buszubringer, Fahrplanabstimmungen
- Steuerung der Ansiedlung von Gewerbe und Wohnungsbau in Schienennähe
- Festlegung und Ausgestaltung von SPNV/RSGV-Kompetenzen in den Kreisverwaltungen

Aufgaben der Ämter und Kommunen

- Pflegearbeiten und Wartung der kleineren Zugangsstelle
- Nutzung von Bahnhofsgebäuden für kommunale Zwecke, Bahnhofsumfeldgestaltung
- Steuerung der Ansiedlung von Gewerbe und Wohnungsbau in Schienennähe
- Flächenfreihaltung für neue Haltepunkte und Gleisanschlüsse
- Beantragung von Fördermitteln für Infrastruktur-Investitionen (GA-Mittel)
- Öffentlichkeitsarbeit für die Bahnangebote (Schaukästen, Lokalblätter, Ortsfeste)
- attraktive Gestaltung und Ausschilderung der Zugänge und Zufahrten von Haltepunkten



*Anschlußgleise – wie hier in Luckau – müssen nicht brachliegen. Wenn sich die Bahngesellschaft als Dienstleister für die regionalen Unternehmen fühlt, kann sie maßgeschneiderte logistische Leistungen anbieten, die preisgünstig sind.
Foto: St. Müller.*

Der Handlungsbedarf 1995/96

Die Zukunft von elf Bahnstrecken, bei denen ein Wechsel der Aufgabenträgerschaft zum Fahrplan 1996/97 möglich ist (laut Vereinbarung Land-DBAG, ÖPNV-Gesetz Brandenburg), ist heute eher ungewiß. Aufgrund der geringen Streckenlänge und der fehlenden Netzeinbindung ist ein unternehmerisch oder betriebstechnologisch separater Weiterbetrieb auf diesen Strecken kaum möglich.

Acht dieser Strecken können in die aufgeführten Regionalnetze eingebunden werden, die weiteren in andere Regionalnetze oder Vorortverkehre von Berlin und Cottbus.

Gefährdete Strecke	Regionalnetz
1. Pritzwalk – Putlitz	Prignitz
2. Templin – Prenzlau	Templiner Kreuz
3. Templin – Fürstenberg	Templiner Kreuz
4. Frankfurt (O.) – Küstrin-Kietz	Oderland
5. Grunow – Cottbus	Niederlausitz
6. Lübben – Luckau	Niederlausitz
7. Herzberg – Falkenberg	Niederlausitz
8. Liebenwalde – Basdorf	Niederbarnim
9. Forst – Weißwasser	(RB Cottbus – Forst – Weißwasser)
10. Ziesar – Güsen	(Regionalnetz Genthiner Bahnen)
11. Jüterbog – Zossen	(RB/SE Bln.-Schönefeld – Jüterbog)

Vorgesehener Zeitplan laut Vereinbarung Land Brandenburg – DBAG

- 1. Dezember 1995 DBAG legt streckenbezogene Kostenrechnungen vor
- 31. Januar 1996 Entscheidung über Aufgabenträgerwechsel von Land an Landkreise
- 15. März 1996 Bestellung der Verkehrsleistung durch bisherigen oder neuen Träger

Notwendige Maßnahmen, Handlungsrahmen

- konzeptionelle Einbindung der Strecken in die aufzubauenden Regionalnetze
- Weiterbestellung bei der DBAG bis zur Betriebsaufnahme der regionalen Bahngesellschaften
- zeitliche Streckung einer möglichen Übertragung der Aufgabenträgerschaft bis zur Festlegung der endgültigen Organisationsstruktur der Regionalnetze
- Erarbeitung der Betriebskonzeption für SPNV und RSGV im Regionalnetz- Organisations- und Finanzierungsmodelle, Verbundeinbindung
- Fahrzeugbeschaffung, Infrastrukturverbesserung

6 Gleicher Preis – dreimal mehr Leistung als heute

Die finanzielle Ausstattung (Einnahmenseite)

Im Vorfeld der Regionalisierung kamen der Bund und die Länder überein, daß sich die Transferzahlungen vom Bund an die Länder für die Finanzierung des SPNV in „Status-Quo“-Mittel und zusätzliche Mittel (Regionalisierungsgesetz §8 Abs. 1 und 2) aufteilen. Den größeren Teil werden vorerst ab 1996 die Mittel zur Aufrechterhaltung des sogenannten „Status quo“ ausmachen. Als Grundlage dazu wurden die Verkehrsleistungen der DR/DBAG im Fahrplanjahr 1993/94, länderspezifisch ausgewiesen, vorgesehen. Für Brandenburg fixe Größe wurden dabei DM 17,17 für 1996 und DM 17,37 für 1997 an Zuschußbedarf pro DB-Zugkilometer vereinbart. Dies bedeutet bei etwa 28 Mio. Zugkilometer pro Jahr im Regionalverkehr einen Sockelbetrag von 480 Mio. DM (1996).

Bedenkt man, daß in diesem von der DB eingeforderten Zuschußbedarf auch die Kosten für den vollkommen ineffizienten Betrieb auf den meist maroden Nebenstrecken mit veralteten Fahrzeugen und einen enorm hohen Personalaufwand im Verwaltungsapparat und Betriebsdienst enthalten sind, ist zu erahnen, welche Leistungssteigerung für die gleichen Kosten durch Regionale Bahngesellschaften mit oben aufgeführten Kriterien erreichbar ist. Wie unfähig die Deutsche Bahn AG ist, in Zukunft kostengünstiger zu produzieren, beweist klar die Erhöhung des Zuschußbedarfs bei gleicher SPNV-Leistung zwischen 1996 und 1997.

Für die fünf benannten Regionalnetze heißt dies konkret, daß die Finanzmittel für die jährlich bei der DBAG vorgesehenen bzw. möglichen Zugleistungen (laut Vereinbarung Land – DBAG) auf die neuen Betreiber umgelegt werden müssen. Dies entspräche beim Fahrplanstand 1995/96 bei allen fünf Regionalnetzen etwa 114,5 Mio. DM:

Netzbezogene Regionalisierungsmittel nach dem Status quo für 1997 in DM	
① Prignitz	24.561.666
② Templiner Kreuz	15.110.719
③ Niederbarnim	8.581.614
④ Oderland	36.954.171
⑤ Niederlausitz	29.327.039
gesamt	114.535.209

Kommt es zu einem Wechsel der Aufgabenträgerschaft des SPNV vom Land an die Landkreise, sind dementsprechend die für die Strecken „gebundenen“ Regionalisierungsmittel auch zweckgebunden für den SPNV vom Land an die Landkreise weiterzureichen.

Nutzung von Förderprogrammen des Landes Brandenburg

1. Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur

- Vorhaben zur Rationalisierung der gewerblichen Wirtschaft (3 bis 23% Zuschuß)
 - Vorhaben der wirtschaftsnahen Verkehrsinfrastruktur (0 bis 90% Zuschuß)
- durch formgebundenen Antrag bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) bis 31. Dezember 1996

2. Existenzgründungszuschuß

- erstmalige Gründung eines neuen Unternehmens in Brandenburg (Zuschuß bis DM 10.000) durch formgebundenen Antrag bei der ILB

3. Programm zur Liquiditätssicherung

- Überbrückung von Liquiditätsengpässen (einmaliges Darlehen zum banküblichen Zinssatz) durch formgebundenen Antrag bei der ILB mit Durchschlag für die Hausbank

4. Investitionsförderung in benachteiligten Regionen

- Investitionsvorhaben zur Erhaltung der Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit (Antragsteller muß u. a. Sitz in berlinfermem Landkreis haben) – Zuschuß bis DM 50.000 durch formgebundenen Antrag bei der ILB

5. „Brachenrichtlinie“ des MSWV, ab 1.1.1996

- Förderung der gewerblichen Infrastruktur (u. a. Neu- und Ausbau von Gleisanschlüssen bei innerörtlichen Industrie- und Gewerbestandorten)

Nebenleistungen der Regionalen Bahngesellschaften

Durch vielfältige Dienst- und Serviceleistungen der Regionalbahnen ist neben dem Erhalt und Ausbau des Kundenstammes vor allem auch eine nicht unerhebliche Steigerung der Eigeneinnahmen möglich. Diese Leistungen sollten deshalb von Beginn an konsequent angeboten werden:

a) bahnnahe Leistungen

- nationaler und internationaler Fahrkartenverkauf als DB-Agentur
- Reisegepäcklogistik
- Management des Güterumschlages Schiene / Straße
- Werkstatt- und Instandhaltungsleistungen für Dritte (Bahnbetreiber, Einzelkunden)
- Trasseneinnahmen bei Nutzung durch Fremdbetreiber (Sonder-, Durchgangszüge)

b) Leistungen im Bahnumfeld

- Verkauf von Reisebedarf in größeren Bahnhöfen und in den Zügen
- bahneigene Spedition für Güterverteilung
- konzessionierter Stadt- und Amtsbusbetrieb, Sonderfahrten
- günstige Verpachtung von Räumen und Gebäuden für kommunale, touristische und gastronomische Zwecke

Der finanzielle Bedarf

In diesem Rahmen soll vorerst eine grobe Abschätzung der zu erwartenden Kosten und Erlöse des Fahrwegbetriebes und der Verkehrsleistungen auf den Regionalnetzen vorgenommen werden. Dabei soll vor allen deutlich werden, daß mit den gleichen finanziellen Mitteln, die bisher für den SPNV bereitstanden, zukünftig auf den Regionalnetzen eine weitaus höhere Leistung erwartet werden kann.

Sämtliche aufgeführten Kosten sind Angaben, die auf Durchschnittswerte der VDV-Betriebe, Erfahrungen von NE-Bahnen oder Betriebskonzepte von Gutachtern zurückzuführen sind. Bei abweichenden Angaben wurde der jeweils höhere Kostensatz verwendet.

Die Kosten für den Fahrweg der Regionalnetze wurden grundsätzlich nach dem Prinzip der Eigenbewirtschaftung errechnet. Der Trassenpreis bei Nutzung des DB-Streckennetzes ist mit 8,70 DM pro Zug-Kilometer angesetzt, dem heutigen – allerdings unangemessen hohem – Durchschnittswert, den die DBAG für die Netzbefahrung im SPNV im Trassenpreiskatalog ausweist. Auf weitere Nutzungsgelder für Dritte in Bahnhofsbereichen der DBAG wurde verzichtet, da davon ausgegangen werden sollte, daß bei der Übertragung der bahnnotwendigen Liegenschaften nach § 26 ENeuG die dafür notwendigen Gleisanlagen und Bahnsteigkanten enthalten sind.

Aufgrund der vollkommen ungewissen Situation im Regionalen Schienengüterverkehr kann an dieser Stelle vorerst keine Kosten- und Erlösabschätzung stattfinden. Da dieser Bereich ausschließlich unternehmerisch zu verantworten ist und ohne nichtinvestive Subventionen auskommen muß, ist eine unabhängige Betrachtung zu den SPNV-Kosten notwendig. Eine Senkung der SPNV-Kosten ist möglich, wenn innerhalb des gleichen Unternehmens

- durch die Mitnutzung des Fahrweges der *Fahrweganteil* des SPNV gesenkt wird,
- durch einen von RSGV und SPNV gemeinsam genutzten Betriebsmittel- und Fahrzeugpool, gemeinsame Betriebs- und Werkstätten sowie eine einheitliche Unternehmensführung der *Allgemeinkostenanteil* des SPNV gesenkt wird.

In der Startphase der regionalen Bahngesellschaften ist allerdings zu erwarten, daß durch hohe Rationalisierungsinvestitionen im RSGV (moderne Fahrzeuge, Wagen, Leittechnik, immobile Logistik) sowie durch ein massives Anschubmarketing weder Überschüsse noch hohe Anteile des RSGV an Fahrweg- und Allgemeinkosten zu erwarten sind. Mittel- und langfristig zahlen sich diese Investitionen jedoch und vor allem zugunsten des SPNV aus, so daß es in den ersten Jahren sinnvoll ist, die Fahrweg- und Allgemeinkosten zum ganz überwiegenden Teil dem SPNV anzulasten.

In der zusammenfassenden Berechnung wurde deshalb wie folgt vorgegangen (Grundlage bilden Durchschnittswerte von NE-Bahnen mit RSGV-Anteil) :

Der Anteil des RSGV an den zuvor errechneten Fahrwegkosten auf den Strecken der Regionalnetze soll betragen:

im 1. Jahr	2 %
im 2. Jahr	4 %
im 3. Jahr	8 %
im 4. Jahr	20 %

Der Deckungsbetrag der Erlöse aus den beschriebenen Nebenleistungen, gemessen an den Gesamtausgaben der Regionalnetze beträgt

im 1. Jahr	2 %
im 2. Jahr	3 %
im 3. Jahr	5 %
im 4. Jahr	8 %

Im Zuge der Konsolidierung des RSGV soll die Mittelentlastung des SPNV für erweiterte und neue Zugangebote bzw. den Kapitaldienst genutzt werden.

Weitere Berechnungsgrundlagen:

SPNV-Betriebskosten

Bedarf an Tzf-Führer: Anzahl Tzf ohne Vorhaltung x 20 Einsatzstunden pro Tag x 365
 = Betriebsstunden pro Jahr
 38 Arbeitsstunden pro Woche x 52 Wochen x 0.75
 = 1.482 Jahresstunden pro Mitarbeiter
 Betriebsstunden : 1.482 Arbeitsstunden pro Mitarbeiter
 allgemeines Personal (Verwaltung, Instandhaltung, Dienste): : Bedarf Tzf-Führer x 2/3

Fahrwegbewirtschaftung

- je 2,5 Streckenkilometer eine technisch zu sichernde BÜ-Anlage
- auf je eine technisch gesicherte zwei nichttechnisch zu sichernde BÜ-Anlagen
- je 20 Streckenkilometer eine Investitionssumme von DM 1.000.000 in Sicherungstechnik
- je 40 Streckenkilometer eine Personalstelle Netz

Kapitaldienst

Sämtliche abzuschreibende Investitionen (ohne Förderanteil) wurden mit 7 % verzinst.

Fahrgelderlöse

Grundlage der Prognose bilden die DB-Fahrgastzählungen im Fahrplanjahr 1993/94. Durch die Einführung des Stundentaktes, die schnelleren Fahrzeiten, den Einsatz moderner Fahrzeuge und den gehobenen Service wurde ein Steigerungsfaktor ermittelt. Die Berechnungen der Firma „haas-consult“ für den Raum Beeskow (im Auftrag der LEG Brandenburg) sowie von Pro Bahn für die Niederlausitzer Eisenbahn ergaben etwa den gleichen durchschnittlichen Steigerungsfaktor von 3,7. Die gleichen Konzepte weisen einen durchschnittlichen Fahrgeldertrag pro Fahrgast von 2,46 DM aus.

Da sich die Akzeptanz des neuen Angebotes, die Überwindung von „Starttücken“ und die Wirksamkeit der Öffentlichkeitsarbeit erst allmählich einstellen, wird ein dynamischer Prozeß der Aufkommenssteigerung zum Zielfaktor 3,7 angenommen (im 1. Jahr 2,0; im 2. Jahr 2,8; im 3. Jahr 3,4; ab dem 4. Jahr 3,7).

Fördermittel

Da regional vergleichbar, aber in der Höhe nach Art der Investition und durch alljährliche Rahmenprogramme schwer festlegbar, wird hier von einem Investitionsmittelanteil aus den beschriebenen Förderprogrammen der öffentlichen Hand von vorerst 20 Prozent ausgegangen. Dieser Wert ist erfahrungsgemäß die untere Grenze, zur Zeit sind je nach Fördergebiet und Schnelligkeit der Antragstellung weitaus höhere Quoten möglich.

1 Regionalnetz Prignitz

SPNV-Betriebskosten auf den Strecken des Regionalnetzes

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	3.293.760						0,49 DM	1.613.942
Instandh. Tzf	15	1.800.000			10%	180.000	180.000	2.700.000
allg. Personal	40						75.000	3.000.000
Tzf-Führer	60						75.000	4.500.000
allg. Verwalt.							300.000	300.000
Marketing							200.000	200.000
Instandhaltung Gebäude							400.000	400.000
Dieselleicht- triebwagen	15	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	1.350.000
Bahnsteige	39	150.000	5,00%	7.500	3,00%	4.500	12.000	468.000
Wartehaus, allg. Service	39	30.000	20,00%	6.000	20,00%	6.000	12.000	468.000
Kapitaldienst								952.560
gesamt								15.952.502

zusätzliche SPNV-Betriebskosten auf den DBAG-Strecken (Neuruppin–Berlin)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	788.400						0,49 DM	386.316
Instandh. Tzf	6	1.800.000			10%	180.000	180.000	1.080.000
Tzf-Führer	20						75.000	1.500.000
Dieselleicht- triebwagen	6	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	540.000
Kapitaldienst								302.400
gesamt								3.808.716

Ausgaben für den Fahrweg (Eigenbewirtschaftung auf dem Regionalnetz)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Streckengleis	247	280.000	4,00%	11.200		10.000	21.200	5.236.400
Weichen	45	70.000	5,00%	3.500	3,00%	2.100	5.600	252.000
BÜ-Sicherung	100	250.000	5,00%	12.500	3,00%	7.500	20.000	2.000.000
BÜ nicht- techn. ges.	200	14.000	10,00%	1.400			1.400	280.000
Sicherungs- technik		13.000.000	5,00%	650.000	1,00%	130.000	780.000	780.000
Personal Netz	7						75.000	525.000
Kapitaldienst								3.167.080
gesamt								12.240.480

Trassenkosten auf dem DBAG-Netz (Neuruppin–Berlin)

Zugkilometer auf dem DBAG-Netz	Kostensatz DM/Zug-km	gesamte Kosten in DM
788.400	8,70	6.859.080

Gesamtkosten

SPNV-Betriebskosten Regionalnetzstrecken	15.952.502 DM	
Fahrwegausgaben Regionalnetzstrecken	12.240.480 DM	
Summe Regionalnetzstrecken		28.192.982 DM
SPNV-Betriebskosten auf dem DBAG-Netz	3.808.716 DM	
Trassenkosten auf dem DBAG-Netz	6.859.080 DM	
Summe DBAG-Netzanteil		10.667.796 DM
gesamt		38.860.778 DM

2 Regionalnetz Templiner Kreuz

SPNV-Betriebskosten auf den Strecken des Regionalnetzes

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	1.944.720						0,49 DM	952.913
Instandh. Tfz	10	1.800.000			10%	180.000	180.000	1.800.000
allg. Personal	23						75.000	1.725.000
Tfz-Führer	35						75.000	2.625.000
allg. Verwalt.							300.000	300.000
Marketing							200.000	200.000
Instandhaltung Gebäude							400.000	400.000
Dieselleicht- triebwagen	10	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	900.000
Bahnsteige	33	150.000	5,00%	7.500	3,00%	4.500	12.000	396.000
Wartehaus, allg. Service	33	30.000	20,00%	6.000	20,00%	6.000	12.000	396.000
Kapitaldienst								670.320
gesamt								10.365.233

zusätzliche SPNV-Betriebskosten auf den DBAG-Strecken (Löwenberg–Berlin, Britz–Eberswalde)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	525.600						0,49 DM	257.544
Instandh. Tfz	3	1.800.000			10%	180.000	180.000	540.000
Tfz-Führer	10						75.000	750.000
Dieselleicht- triebwagen	3	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	270.000
Kapitaldienst								151.200
gesamt								1.968.744

Ausgaben für den Fahrweg (Eigenbewirtschaftung auf dem Regionalnetz)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Streckengleis	153	280.000	4,00%	11.200		10.000	21.200	3.243.600
Weichen	25	70.000	5,00%	3.500	3,00%	2.100	5.600	140.000
BÜ-Sicherung	60	250.000	5,00%	12.500	3,00%	7.500	20.000	1.200.000
BÜ nicht- techn. ges.	120	14.000	10,00%	1.400			1.400	168.000
Sicherungs- technik		8.000.000	5,00%	400.000	1,00%	80.000	480.000	480.000
Personal Netz	4						75.000	300.000
Kapitaldienst								1.939.560
gesamt								7.471.160

Trassenkosten auf dem DBAG-Netz (Löwenberg–Berlin, Britz–Eberswalde)

Zugkilometer auf dem DBAG-Netz	Kostensatz DM/Zug-km	gesamte Kosten in DM
525.600	8,70	4.572.720

Gesamtkosten

SPNV-Betriebskosten Regionalnetzstrecken	10.365.233 DM	
Fahrwegausgaben Regionalnetzstrecken	7.471.160 DM	
Summe Regionalnetzstrecken		17.836.393 DM
SPNV-Betriebskosten auf dem DBAG-Netz	1.968.744 DM	
Trassenkosten auf dem DBAG-Netz	4.572.720 DM	
Summe DBAG-Netzanteil		6.541.464 DM
gesamt		24.377.857 DM

③ Regionalnetz Niederbarnim

SPNV-Betriebskosten auf den Strecken des Regionalnetzes

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	1.169.460						0,49 DM	573.035
Instandh. Tfz	11	1.800.000			10%	180.000	180.000	1.980.000
allg. Personal	34						75.000	2.550.000
Tfz-Führer	50						75.000	3.750.000
allg. Verwalt.							300.000	300.000
Marketing							200.000	200.000
Instandhaltung Gebäude							400.000	400.000
Dieselleicht- triebwagen	11	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	990.000
Bahnsteige	24	150.000	5,00%	7.500	3,00%	4.500	12.000	288.000
Wartehaus, allg. Service	24	30.000	20,00%	6.000	20,00%	6.000	12.000	288.000
Kapitaldienst								675.360
gesamt								11.994.395

zusätzliche SPNV-Betriebskosten auf den DBAG-Strecken (Wilhelmsruh-Gesundbr., Karow-Lichtenbg.)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	354.780						0,49 DM	173.842
Instandh. Tfz								
Tfz-Führer								
Dieselleicht- triebwagen								
Kapitaldienst								
gesamt								173.842

In obiger Tabelle enthalten

Ausgaben für den Fahrweg (Eigenbewirtschaftung auf dem Regionalnetz)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Streckengleis	79	280.000	4,00%	11.200		10.000	21.200	1.674.800
Weichen	15	70.000	5,00%	3.500	3,00%	2.100	5.600	84.000
BÜ-Sicherung	32	250.000	5,00%	12.500	3,00%	7.500	20.000	640.000
BÜ nicht- techn. ges.	64	14.000	10,00%	1.400			1.400	89.600
Sicherungs- technik		4.000.000	5,00%	200.000	1,00%	40.000	240.000	240.000
Personal Netz	2						75.000	150.000
Kapitaldienst								1.009.848
gesamt								3.888.248

Trassenkosten auf dem DBAG-Netz (Wilhelmsruh-Gesundbrunnen, Karow-Lichtenberg)

Zugkilometer auf dem DBAG-Netz	Kostensatz DM/Zug-km	gesamte Kosten in DM
354.780	8,70	3.086.586

Gesamtkosten

SPNV-Betriebskosten Regionalnetzstrecken	11.994.395 DM	
Fahrwegausgaben Regionalnetzstrecken	3.888.248 DM	
Summe Regionalnetzstrecken		15.882.643 DM
SPNV-Betriebskosten auf dem DBAG-Netz	173.842 DM	
Trassenkosten auf dem DBAG-Netz	3.086.586 DM	
Summe DBAG-Netzanteil		3.260.428 DM
gesamt		19.143.072 DM

4 Regionalnetz Oderland

SPNV-Betriebskosten auf den Strecken des Regionalnetzes

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	4.007.700						0,49 DM	1.963.773
Instandh. Tfz	23	1.800.000			10%	180.000	180.000	4.140.000
allg. Personal	76						75.000	5.700.000
Tfz-Führer	114						75.000	8.550.000
allg. Verwalt.							300.000	300.000
Marketing							200.000	200.000
Instandhaltung Gebäude							400.000	400.000
Dieselleicht- triebwagen	23	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	2.070.000
Bahnsteige	42	150.000	5,00%	7.500	3,00%	4.500	12.000	504.000
Wartehaus, allg. Service	42	30.000	20,00%	6.000	20,00%	6.000	12.000	504.000
Kapitaldienst								1.370.880
gesamt								25.702.653

Ausgaben für den Fahrweg (Eigenbewirtschaftung auf dem Regionalnetz)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Streckengleis	287	280.000	4,00%	11.200		10.000	21.200	6.084.400
Weichen	80	70.000	5,00%	3.500	3,00%	2.100	5.600	448.000
BÜ-Sicherung	115	250.000	5,00%	12.500	3,00%	7.500	20.000	2.300.000
BÜ nicht- techn. ges.	230	14.000	10,00%	1.400			1.400	322.000
Sicherungs- technik		15.000.000	5,00%	750.000	1,00%	150.000	900.000	900.000
Personal Netz	8						75.000	600.000
Kapitaldienst								3.722.040
gesamt								14.376.440

Gesamtkosten

SPNV-Betriebskosten Regionalnetzstrecken	25.702.653 DM	
Fahrwegausgaben Regionalnetzstrecken	14.376.440 DM	
Summe Regionalnetzstrecken		40.079.093 DM
SPNV-Betriebskosten auf dem DBAG-Netz	In obiger	
Trassenkosten auf dem DBAG-Netz	Tabelle enthalten	
Summe DBAG-Netzanteil		
gesamt		40.079.093 DM

5 Regionalnetz Niederlausitz

SPNV-Betriebskosten auf den Strecken des Regionalnetzes

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Energiekosten nach Zug-km	3.232.440						0,49 DM	1.583.896
Instandh. Tfz	18	1.800.000			10%	180.000	180.000	3.240.000
allg. Personal	60						75.000	4.500.000
Tfz-Führer	89						75.000	6.675.000
allg. Verwalt.							300.000	300.000
Marketing							200.000	200.000
Instandhaltung Gebäude							400.000	400.000
Dieselleicht- triebwagen	18	1.800.000	5,00%	90.000			90.000	1.620.000
Bahnsteige	39	150.000	5,00%	7.500	3,00%	4.500	12.000	468.000
Wartehaus, allg. Service	39	30.000	20,00%	6.000	20,00%	6.000	12.000	468.000
Kapitaldienst								1.103.760
gesamt								20.558.656

Ausgaben für den Fahrweg (Eigenbewirtschaftung auf dem Regionalnetz)

	Anzahl	Anschaffungs- kosten	Abschreib.- satz in %	Abschreib. in DM	Instandhalt.- Satz in %	Instandhalt. in DM	Kosten je Einheit	gesamte Kosten
Streckengleis	277	280.000	4,00%	11.200		10.000	21.200	5.872.400
Weichen	70	70.000	5,00%	3.500	3,00%	2.100	5.600	392.000
BÜ-Sicherung	111	250.000	5,00%	12.500	3,00%	7.500	20.000	2.220.000
BÜ nicht- techn. ges.	222	14.000	10,00%	1.400			1.400	310.800
Sicherungs- technik		14.000.000	5,00%	700.000	1,00%	140.000	840.000	840.000
Personal Netz	7						75.000	525.000
Kapitaldienst								3.564.904
gesamt								13.725.104

Gesamtkosten

SPNV-Betriebskosten Regionalnetzstrecken 20.558.656 DM

Fahrwegausgaben Regionalnetzstrecken 13.725.104 DM

Summe Regionalnetzstrecken 34.283.760 DM

SPNV-Betriebskosten auf dem DBAG-Netz

Trassenkosten auf dem DBAG-Netz

Summe DBAG-Netzanteil

In obiger
Tabelle enthalten

gesamt 34.283.760 DM

Zusammenfassung

I. SPNV-Angebot, Fahrzeugbedarf

	Zug-km Regionalnetz	Zug-km DB-Netz	Zug-km gesamt	Tfz-Bedarf gesamt	Zug-km/Tfz gesamt
① Prignitz	3.293.760	788.400	4.082.160	21	194.389
② Templiner Kreuz	1.944.720	525.600	2.470.320	13	190.025
③ Niederbarnim	1.169.460	354.780	1.524.240	11	138.567
④ Oderland	4.007.700		4.007.700	23	174.248
⑤ Niederlausitz	3.232.440		3.232.440	18	179.580
gesamt	13.648.080	1.668.780	15.316.860	86	Ø 178.103

II. Personalbedarf

	Tfz-Führer gesamt	allgemeines Personal	Personal Netz	Personal gesamt	Zug-km/ Personal
① Prignitz	80	40	7	127	32.143
② Templiner Kreuz	45	23	4	72	34.310
③ Niederbarnim	50	34	2	86	17.724
④ Oderland	114	76	8	198	20.241
⑤ Niederlausitz	89	60	7	156	20.721
gesamt	378	233	28	639	Ø 23.970

III. Aufwendungen auf den Strecken der Regionalnetze (ohne DB-Anteil)

	SPNV- Betriebskosten	Fahrtweg- ausgaben	Ausgaben gesamt	Ausgaben/ Strecken-km	zus. Ausgaben auf DB-Netz
① Prignitz	15.952.502	12.240.480	28.192.982	114.142	10.667.796
② Templiner Kreuz	10.365.233	7.471.160	17.836.393	116.578	6.541.464
③ Niederbarnim	11.994.395	3.888.248	15.882.643	201.046	3.260.428
④ Oderland	25.702.653	14.376.440	40.079.093	139.648	0
⑤ Niederlausitz	20.558.656	13.725.104	34.283.760	123.768	0
gesamt	84.573.439	51.701.432	136.274.871	Ø 130.657	20.469.688

IV. Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen (Regionalnetzstrecken ohne DB-Anteil)

	Fahrgäste/ Tag 93/94	Prognose der täglichen Fahrgastzahlen				Fahrgeldeinnahmen pro Jahr in DM			
		1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr
① Prignitz	2.290	4.580	6.412	7.786	8.473	4.112.382	5.757.335	6.991.049	7.607.907
② Templiner Kreuz	1.321	2.642	3.699	4.491	4.888	2.372.252	3.321.153	4.032.828	4.388.666
③ Niederbarnim	3.156	6.312	8.837	10.730	11.677	5.667.545	7.934.563	9.634.826	10.484.958
④ Oderland	3.948	7.896	11.054	13.423	14.608	7.089.818	9.925.746	12.052.691	13.116.164
⑤ Niederlausitz	3.217	6.434	9.008	10.938	11.903	5.777.089	8.087.924	9.821.051	10.687.614
gesamt	13.932	27.864	39.010	47.369	51.548	25.019.086	35.026.720	42.532.446	46.285.308

V. Minderausgaben für den SPNV

	Fahrtwegkostenanteil RSGV in DM				Erlöse aus Nebenleistungen in DM			
	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr	1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr
① Prignitz	244.810	489.619	979.238	2.448.096	563.860	845.789	1.409.649	2.255.439
② Templiner Kreuz	149.423	298.846	597.693	1.494.232	356.728	535.092	891.820	1.426.911
③ Niederbarnim	77.765	155.530	311.060	777.650	317.653	476.479	794.132	1.270.611
④ Oderland	287.529	575.058	1.150.115	2.875.288	801.582	1.202.373	2.003.955	3.206.327
⑤ Niederlausitz	274.502	549.004	1.098.008	2.745.021	685.675	1.028.513	1.714.188	2.742.701
gesamt								

	Investitionsmittel pro Jahr (Betrieb und Netz) in DM		Fördermittel in DM		SPNV-Minderausgaben gesamt in DM			
					1. Jahr	2. Jahr	3. Jahr	4. Jahr
① Prignitz	11.374.400		2.274.880		3.083.549	3.610.289	4.663.768	6.978.415
② Templiner Kreuz	7.193.600		1.438.720		1.944.871	2.272.658	2.928.232	4.359.863
③ Niederbarnim	4.294.400		858.880		1.254.298	1.490.889	1.964.072	2.907.141
④ Oderland	13.132.400		2.626.480		3.715.591	4.403.910	5.780.550	8.708.095
⑤ Niederlausitz	12.191.200		2.438.240		3.398.417	4.015.757	5.250.436	7.925.962
gesamt	48.186.000		9.637.200					

Anlage II

Ergebnisse des Gespräches zum Pro Bahn-Themenpapier im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Brandenburg

am Mittwoch, dem 4. Oktober 1995 von 8.30 bis 10.45 Uhr

Teilnehmer: Dr. Beilner, MSWV Referatsleiter 43
 Herr A. Steudner, MSWV stv. Referatsleiter 43
 Herr M. Heiland, Leiter LEG-Projektgruppe Regionalbahn
 Frau Wagenseil, Mitarbeiterin LEG-Projektgruppe
 Herr St. Müller, Vors. Pro Bahn Brandenburg

1. Allgemeines

Es bestand Einvernehmen, daß der Netzerhalt und die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des SPNV und des regionalen Schienengüterverkehrs (RSGV) in den ländlichen Entwicklungsräumen Brandenburgs vollkommen neue Lösungsansätze erfordern. Dazu gehört die synergetische Betrachtung von SPNV und RSGV sowie eine eigenverantwortliche regionale Unternehmensorganisation des Schienenverkehrs. Die vorliegende Regionalnetz-Konzeption stellt dazu eine empfehlenswerte Vorgehensweise dar.

Herr Müller stellte fest, daß mit der Umsetzung dieser Rahmenkonzeption diejenigen Regionen durch ein leistungsfähiges regionales Schienennetz für Personen- und Güterverkehr gestärkt werden, die im Landesentwicklungsplan vorrangig entwickelt werden müssen. Dies ist mit den „Zielnetz 2000“-Planungen nur bedingt möglich, da dort lediglich der Bahnverkehr zwischen den Entwicklungszentren und Berlin/Potsdam dargestellt ist.

Dr. Beilner merkte an, daß das Zielnetz als Arbeitsgrundlage verifizierbar und nach regionalen Gesichtspunkten anpaßbar ist. Diese Anpassungen sollen über die Aufstellung des SPNV-Nahverkehrsplanes zum 30.6.1996 erfolgen.

2. Infrastruktur

Nach §26 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes ist die kostenfreie Übertragung von Eisenbahninfrastruktur an Gebietskörperschaften bei bestimmten Vorbedingungen (siehe Konzeption Punkt 1) möglich. Die Gesprächsteilnehmer stellten fest, daß dies Voraussetzung für ein kostengünstiges Netzmanagement ist, da die heutigen Trassenpreise der DBAG als zu hoch eingeschätzt werden.

Herr Heiland schätzte ein, daß die Entscheidung für eine solche Übertragung schnell erfolgen muß, da bei Rückzug der DBAG die Infrastruktur an das Bundeseisenbahnvermögen fällt und die Erlangung dann nur über den Kauf zu marktüblichen Grundstückspreisen möglich wäre. Hier ist deshalb die frühzeitige planungsrechtliche Sicherung der Trassen als Bahnflächen durch die kommunalen Gebietskörperschaften erforderlich.

Herr Müller empfahl die Übertragung von Landesseite voranzutreiben, da die Regionalnetze landkreisübergreifend aufgebaut sind und teilweise Bahnstrecken mit landesweiter Bedeutung (Zielnetz 2000) enthalten.

Dr. Beilner wies darauf hin, daß ein Engagment des Landes nur möglich wird, wenn ein Nachweis der Kostenneutralität bzw. der Kostensenkung durch resultierende geringere SPNV-Zuschüsse geführt werden kann. Er schlug vor, daß die Übertragung durch die LEG-PRB geprüft und Ergebnisse dem „Lenkungskreis Regionalisierung“ vorgelegt werden sollen.

Eine mögliche Lösung wäre die Übertragung der Liegenschaften auf eine brandenburgische Landesgesellschaft o.ä. sowie die gleichzeitige Übernahme der Nutzungsrechte durch Regionale Bahngesellschaften.

Zur Reorganisation ehemaliger Klein- und Privatbahnen erklärte Dr. Beilner, daß das BMV bis Ende des Jahres eine Grundsatzentscheidung treffen wird. Nicht ausgeschlossen ist dabei die vollständige Außerkraftsetzung des Zentralverordnungsblattes von 1949, das die Verwaltung und Nutznießung dieser Bahnen durch die DR regelte.

Um auch Verkehrsleistungen auf Bahnen, die im Eigentum des DBAG-Netzbereiches verbleiben, bei Dritten bestellen zu können, prüft das MSWV eine unabhängige Bestellung von Netz und Betrieb. Da vor allem bei Nebenbahnen in nächster Zeit unwahrscheinlich ist, daß Investitionsmittel vom Bund oder der DBAG zur Verfügung stehen, sollten einvernehmlich Regelungen zwischen dem Land, den zukünftigen Betreibern und dem DB-Netzbereich getroffen werden, die eine Modernisierung und Rationalisierung der Infrastruktur bei gleichzeitig sinkenden Trassenpreisen möglich machen.

Nach Ausführung von Dr. Beilner werden die 11 Bahnstrecken, wo zum 31.1.96 eine Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf die Landkreise möglich wird, bei fehlenden Entscheidungsgrundlagen vom Land weiterbestellt. Dies ist wahrscheinlich, da dazu bei den Landkreisen bisher kein abschließender Entscheidungsprozeß eingesetzt hat. Herr Müller bemerkte, daß der vereinbarte Zeitplan zwischen Land und DBAG viel zu straff ist, um sachgerechte Entscheidungen herbeizuführen, zumal die beschriebenen Strecken kaum separat durch Dritte weiterzubetreiben sind.

Herr Heiland bekräftigte deshalb, daß die LEG-PRB als SPNV-Regieebene des Landes vorrangig regionale Netze ausschreiben wird. Als Modellfall soll vorerst bis zum 31. Januar 1996 die Strecke Pritzwalk – Putlitz mit dem Hinweis ausgeschrieben werden, daß dies der Grundstein für den Betrieb des Regionalnetzes Prignitz sein kann.

Laut Dr. Beilner stellte die DBAG gegenüber dem Land Brandenburg bisher keinen Antrag auf Streckenstilllegung. Dies sei auch nicht der Fall für die Strecken, auf denen zum Fahrplan 95/96 der SPNV eingestellt wurde. Liegt ein solcher Antrag vor, soll nach §11 AEG verfahren werden und potentielle Drittbetreiber sowie Pro Bahn – gegebenenfalls durch das Land – informiert werden.

VI. Gesamtübersicht Ausgaben/Einnahmen (Regionalnetz)

	gesamte Ausgaben Reg.-Netz	Fahrgeld- einnahmen	SPNV- Minder- ausgaben	gesamte Einnahmen Reg.-Netz	SPNV-Defizit SPNV-Defizit	Kosten- deckung	Zeitraum
① Prignitz	28.192.982	4.112.382	3.083.549	7.195.931	20.997.051	25,52%	im 1. Jahr
		5.757.335	3.610.279	9.367.614	18.825.369	33,23%	im 2. Jahr
		6.991.049	4.663.752	11.654.801	16.538.181	41,34%	im 3. Jahr
		7.607.907	6.978.391	14.586.298	13.606.685	51,74%	im 4. Jahr
② Templiner Kreuz	17.836.393	2.372.252	1.944.871	4.317.123	13.519.270	24,20%	im 1. Jahr
		3.321.153	2.267.758	5.588.911	12.247.482	31,33%	im 2. Jahr
		4.032.828	2.919.133	6.951.961	10.884.432	38,98%	im 3. Jahr
		4.388.666	4.340.263	8.728.929	9.107.464	48,94%	im 4. Jahr
③ Niederbarnim	15.882.643	5.667.545	1.254.298	6.921.843	8.960.801	43,58%	im 1. Jahr
		7.934.563	1.490.889	9.425.452	6.457.192	59,34%	im 2. Jahr
		9.634.826	1.964.072	11.598.898	4.283.745	73,03%	im 3. Jahr
		10.484.958	2.907.141	13.392.099	2.490.545	84,32%	im 4. Jahr
④ Oderland	40.079.093	7.089.818	3.715.591	10.805.409	29.273.684	26,96%	im 1. Jahr
		9.925.746	4.403.911	14.329.657	25.749.436	35,75%	im 2. Jahr
		12.052.691	5.780.550	17.833.241	22.245.852	44,50%	im 3. Jahr
		13.116.164	8.708.095	21.824.259	18.254.834	54,45%	im 4. Jahr
⑤ Niederlausitz	34.283.760	5.777.089	3.398.417	9.175.506	25.108.254	26,76%	im 1. Jahr
		8.087.924	4.015.757	12.103.681	22.180.079	35,30%	im 2. Jahr
		9.821.051	5.250.436	15.071.487	19.212.273	43,96%	im 3. Jahr
		10.687.614	7.925.962	18.613.576	15.670.184	54,29%	im 4. Jahr

Stellt man die SPNV-Defizite im 1. Jahr den streckenbezogenen Status-quo-Mitteln gegenüber, die der Bund zur Regionalisierung ab 1996 dem Land übergibt, so ist ersichtlich, daß dieser Betrag zur Deckung der Defizite trotz eines weitaus höheren SPNV-Angebotes als 93/94 ausreicht:

	SPNV-Defizit im 1. Jahr	SPNV-Defizit ab dem 4. Jahr	Reg.-Mittel nach §8(1) für 1997	Übertrag im 1. Jahr		Übertrag ab dem 4. Jahr	
① Prignitz	20.997.051 DM	13.606.685 DM	24.561.666 DM	3.564.615 DM	17,0%	10.954.982 DM	80,5%
② Templiner Kreuz	13.519.270 DM	9.107.464 DM	15.110.719 DM	1.591.449 DM	11,8%	6.003.255 DM	65,9%
③ Niederbarnim	8.960.801 DM	2.490.545 DM	8.581.614 DM	-379.187 DM	-4,2%	6.091.069 DM	244,6%
④ Oderland	29.273.684 DM	18.254.834 DM	36.954.171 DM	7.680.487 DM	26,2%	18.699.337 DM	102,4%
⑤ Niederlausitz	25.108.254 DM	15.670.184 DM	29.327.039 DM	4.218.785 DM	16,8%	13.656.855 DM	87,2%
gesamt	97.859.060 DM	59.129.711 DM	114.535.209 DM	16.676.150 DM	17,0%	55.405.498 DM	93,7%

Der Übertrag ist für Schlüsselinvestitionen (Kunstabau, Instandhaltungsanlagen usw.) sowie für regional abgestimmte Mehrleistungen im SPNV zu nutzen. Gleichzeitig sind damit inflationäre Preissteigerungen auszugleichen. Aus der Tabelle wird ersichtlich, daß Regionale Bahngesellschaften in Brandenburg innerhalb von vier Jahren bei jährlich gleichhoher Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln nach §8 (1) ihr Defizit um 40 Mio. DM (oder 40,3 Prozent) senken und die Kostendeckung von heute ca. 8 Prozent (nach DBAG) auf durchschnittlich 59 Prozent gesteigert werden kann.

Dazu werden nachweislich keine Regionalisierungsmittel nach §8 (2) benötigt!

Ab dem 4. Jahr ergeben sich damit für den SPNV in den Regionalnetzen folgende Vergleichswerte:

	Zuschußbedarf pro Zugkilometer	Zuschußbedarf pro Personenkilometer
① Prignitz	4,13 DM	0,29 DM
② Templiner Kreuz	4,68 DM	0,34 DM
③ Niederbarnim	2,13 DM	0,04 DM
④ Oderland	4,55 DM	0,23 DM
⑤ Niederlausitz	4,85 DM	0,24 DM
zum Vergleich	DBAG 1997: 17,37 DM	Regionalbus: ca. 0,40 DM

Anlage III

Pro Bahn-Themenpapier „Regionalnetze in Brandenburg“ Stellungnahme der Planungsgruppe Regionalbahn der LEG (LEG-PRB)

1. Grundlegendes

Der Idee, die Strecken des Nebennetzes nicht einzeln, sondern in kleinen Netzen zu betrachten und für diese geeignete Betreiber zu suchen, kann nur beigespflichtet werden. In Gesprächen mit diversen evtl. als Betreiber in Frage kommenden nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurde immer wieder deutlich, daß eine rentable Betriebsführung erst ab einer gewissen Größe möglich ist, da sonst kleine Werkstätten, kompetente Betriebsleiter vor Ort usw. nicht ausgelastet werden können. Zudem stellt sich dann die Frage einer kostengünstigen Bereithaltung von Reservefahrzeugen.

Nebenstrecken sollten daher nicht einzeln, sondern tatsächlich als „kleine Netze“ ausgeschrieben bzw. vergeben werden. Dabei sollten auch Verbindungsstrecken zu den Regionalen Entwicklungszentren (REZ) berücksichtigt werden.

2. Infrastruktureigentum

Die heutigen Trassenpreise der DB AG machen ursächlich einen attraktiven SPNV auf Nebenbahnen aus Kostengründen unmöglich. NE-Bahnen haben hier erfahrungsgemäß deutlich geringere Kosten, daher sollte in der Tat eine Übernahme durch Gebietskörperschaften und Vergabe der Infrastrukturverantwortung nach Gebot in Betracht gezogen werden. Allerdings stehen die Nachholbedarfsmittel nach § 22 DBGrG nur der DBAG und nicht den Ländern zur Verfügung. Vor einer Übernahme der Infrastruktur muß daher erst einmal sichergestellt werden, daß dadurch keine Nachteile bei der Bereitstellung der Investitionsmittel zur Streckenmodernisierung bestehen. (Vermutlich wird dieses Problem bei vielen Strecken jedoch gar nicht auftreten, da die insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel ohnehin bei weitem nicht für alle Strecken ausreichen).

3. Betriebskonzepte

Die vorgesehenen Betriebskonzepte (Einsatz moderner Regionaltriebwagen, flexibler Personaleinsatz, moderne Leit- und Sicherungstechnik mit geringem Investitions- und Unterhaltungsaufwand nach NE-Vorbild) entsprechen sowohl dem Stand der Diskussion als auch den Vorstellungen des Landes. Prinzipiell ist ein Stundentakt wünschenswert, er könnte sicherlich problemlos der tatsächlichen Nachfrage angepaßt werden (z. B. Herausnahme eines Zugpaars, statt dessen Verkehr eines Güterzugs, Bedienung durch Kleinbusse in Tagesrandlagen o. ä.)

4. Aufgaben der SPNV-Regieebene

Es ist richtig, daß es auch zu den Aufgaben der SPNV-Regieebene gehört, potentielle Betreiber zu identifizieren und ihnen attraktive Rahmenbedingungen (allerdings unter Berücksichtigung der Wettbewerbsgrundsätze) zu bieten. Hierzu könnte auch die Schaffung eines Fahrzeugpools gehören, dessen Fahrzeuge auch der DB AG bzw. deren Töchtern zur Verfügung stehen müßten, wenn diese das überzeugendste Angebot vorlegt. Die genannten Vorschläge entsprechen den aktuellen Planungen des Landes Brandenburg.

5. Umsetzung und Kompetenzen

Welche Aufgaben von welcher Ebene wahrzunehmen sind, ist zutreffend dargestellt. Es wird insbesondere deutlich, welche Möglichkeiten, aber auch Pflichten für Landkreise und Gemeinden bei einer zukunftsorientierten Fortführung der SPNV-Strecken im ländlichen Raum entstehen. Gerade bei der Kostensenkung durch kommunales Engagement (Bahnsteigunterhaltung u. ä.) kann Pro Bahn hier

3. Finanzen

Herr Müller machte deutlich, daß sich die finanziellen Auswirkungen der Umsetzung der Regionalnetz-Konzeption für das Land sehr positiv darstellen:

- Mit den Status-quo-Mitteln aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (§8 Abs.1) kann die Betriebsleistung auf den Regionalnetzen gegenüber heute verdoppelt sowie sämtliche Investitionen getätigt werden.
- Mittel nach §8 Abs. 2 werden nach heutiger Einschätzung nicht benötigt.
- Originäre Landesmittel für Investitionen in Fahrweg und Fahrzeuge sind nicht nötig.
- Nach Bestellung der SPNV-Leistungen durch die Aufgabenträger sind die Regionalen Bahngesellschaften in der Lage, am freien Kapitalmarkt Kredite für Investitionen aufzunehmen.

Dr. Beilner versicherte, daß bei nachweislich besseren Konditionen bzw. höheren Leistungen bei gleichem Zuschußbedarf Drittbetreiber durch das Land bestellt werden. Dafür werden freiwerdende Regionalisierungsmittel, die bisher an die DBAG gebunden sind, verwendet. Bei einer Übertragung der SPNV-Aufgabenträgerschaft vom Land an die Landkreise würden die Mittel in gleicher Höhe zweckgebunden für den SPNV an die Landkreise weitergeleitet. Eine Landesbeteiligung an den Regionalen Betreibergesellschaften schloß Dr. Beilner gleichzeitig aus.

Weiterhin steht außerfrage, daß die im Landeshaushaltsentwurf vorgesehenen Zuschußmittel zur Finanzierung von Regionaltriebwagen grundsätzlich auch von NE-Bahnen beantragt werden können. Herr Müller und Herr Heiland stellten allerdings fest, daß mit diesen Mitteln (vsl. 25 Mio. DM) auch der Grundstock für einen Fahrzeugpool des Landes gelegt werden könnte.

4. Öffentlichkeitsarbeit

Um den Gebietskörperschaften, der Industrie und potentiellen Betreibern das Thema vorzustellen bzw. Lösungen zur Umsetzung zu finden, sind alle Wege der Öffentlichkeit zu nutzen. Die Teilnehmer vereinbarten deshalb

- das Themenpapier als Pro Bahn-Redebeitrag zum Tagungsband der LEG-Fachtagung in Cottbus beizulegen
- das Themenpapier im Rahmen einer Info-Broschüre des MSWV zum Stand der Regionalisierung darzustellen
- eine Fachtagung Ende 1995 / Anfang 1996 im großen Beratungssaal des MSWV durch Pro Bahn zu veranstalten.

Potsdam, 12. Oktober 1995 (Der Text ist mit den Gesprächsteilnehmern einvernehmlich abgestimmt.)

Anzeige



SYNERGIEN NUTZEN KOSTEN SENKEN

BAHNEN ERHALTEN

Regionale Schienenstrecken sind umweltfreundliche Lebensadern eines zukunftsorientierten Verkehrssystems. Ihr attraktiver und zugleich wirtschaftlicher Betrieb erfordert jedoch neue Wege. Durch Nutzung aller Synergien in Verbindung mit neuen Betreiber- und Trägerschaftsstrukturen kann dieses Ziel erreicht werden. BahnConcept verfügt über Erfahrungen mit der Regionalisierung und dem kostensparenden Betrieb von Bahnen. Unser Schwerpunkt liegt auf der Erstellung umsetzungsorientierter Konzeptionen für Zweigstrecken und Anschlußbahnen.

Rufen Sie uns an:
(0 30) 29 72 02 45, Fax 29 72 02 46

BahnConcept e.V. - Institut für Service und Consulting des Deutschen Bahnkunden-Verbands
Straße der Pariser Kommune 12 • 10243 Berlin • ☎ (0 30) 29 72 02 45, 29 72 02 46 (Fax)

**Bahn
Concept**

positive Erfahrungen aus Sachsen einbringen, die auch in Brandenburg genutzt werden sollten. Die Forderung nach einer Abschaffung des Busparallelverkehrs ist nur zu berechtigt, das Land wird auf Dauer nicht bereit sein, zwei Verkehrsmittel zu subventionieren, die sich gegenseitig Konkurrenz machen. Bei kommunalem Engagement im SPNV wird sich eine sinnvolle Arbeitsteilung von Zug und Bus quasi automatisch ergeben.

6. Finanzen

Es trifft in der Tat zu, daß mit den heute eingesetzten Mitteln auf den Nebenstrecken des Ergänzungsnetzes ein weitaus besseres Angebot möglich wäre. Die Aufwandsberechnungen sind solide fundiert, durch den Ansatz von Kapitalkosten und Abschreibungen wird sichergestellt, daß eine Finanzierung der notwendigen Rationalisierungsinvestitionen auch über den Kapitalmarkt möglich wäre. Natürlich sind die Schätzungen für die Nebeneinnahmen bislang reine Hypothesen, werden sie jedoch nicht erreicht, lassen sich auf der anderen Seite problemlos Einsparungen durch Rufbus-, Sammeltaxi- oder ähnliche Verkehre in Schwachverkehrszeiten erzielen, so daß der tatsächliche Zuschußbedarf konstant bleibt.

7. Resümee

Das Konzept deckt sich weitgehend mit den Untersuchungen der LEG-PRB. Der Netzgedanke sollte unbedingt Leitbild bei der zukünftigen Behandlung von Nebenstrecken sein, daher sollten auch die „Anlage 4-Strecken“ 1997 gemeinsam mit benachbarten Strecken ausgeschrieben werden. Der Netzgedanke ist weitgehend flexibel: Die Vorteile bleiben in der Regel erhalten, wenn eine einzelne Strecke sich bald oder erst im Laufe der Zeit als nicht mehr sinnvoll zu bedienen erweist.

Wichtig für eine erfolgreiche Einführung regionaler Bahnbetriebsgesellschaften ist deren regionale Verankerung. Dies kann durch eine gesellschaftsrechtliche Beteiligung von Gebietskörperschaften oder auch durch eine bloße Unterstützung derartiger Konzepte geschehen. In jedem Falle ist dem Konzept gerade auf der kommunalen bzw. Kreisebene die notwendige Aufmerksamkeit und Diskussion zu wünschen.

Impressum

Herausgeber:	Deutscher Bahnkunden-Verband Pro Bahn Brandenburg e.V.
Autor:	Stephan Müller
Satz und Gestaltung:	Mathias Hiller
Druck:	Druckhaus Schöneweide
Auflage:	2000 Exemplare

Anlage IV

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung

**LAND
BRANDENBURG**



Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung des Landes Brandenburg
Postfach 501164, 14411 Potsdam

Datum: 18. Oktober 1995
Geschäftszeichen: I/4 76833/2-2/94
Bearbeiter: Herr Lehming
Hausschluss: 74 01
FAX-Nummer: 72 42

Themenpapier "Regionalnetze" hier: Stellungnahme des MUNR

Das von Pro-Bahn vorgelegte Themenpapier "Regionalnetze in Berlin-Brandenburg" unterstützt wesentlich die Leitgedanken zum regionalen Schienen-Güter-Verkehr, die gegenwärtig von dem Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltministerium flächendeckend für das Land Brandenburg erarbeitet werden.

Das Themenpapier stellt 5 Teilnetze vor, die nachvollziehbar durch rentable Betriebsführung in Form von Nebeneisenbahnen erhalten werden können. Bei dem Umsetzungskonzept ist auch der Ansatz über die Möglichkeiten zur Einbindung der Landkreise und Gemeinden bei einer zukunftsorientierten Fortführung der SPNV-Strecken im ländlichen Raum eine wesentliche Alternative. Bei den plausibel vorgenommenen Schätzungen für Nebeneinnahmen und Einsparungen durch günstigeren Betrieb können notwendige alternative Verkehrsmittel wie Rufbus- und Sammeltaxis oder ähnliche Verkehre in Schwachverkehrszeiten ergänzend gefördert werden, was bei einer Erschließung des öffentlichen Nahverkehrs in der Fläche eine wesentliche Grundvoraussetzung zur Annahme dieser öffentlichen Verkehrsnetze ist.

Wir würden eine Diskussion in den in Frage kommenden Landkreisen über den Konzeptansatz begrüßen und unterstützen die Prüfung des Konzeptes durch das MSWV im Rahmen der Aufstellung des SPNV-Nahverkehrsplanes für 1996.

Im Auftrag

Lehming
Lehming

Druckbeleg

* = Alter-Eisen-Straße 42-44
2 = Schloßstr.
3 = Straße der Jugend 85
4 = Eisenbahn-Cn. 422

14473 Potsdam
14467 Potsdam
03050 Cottbus
15236 Frankfurt/Oder

Telefon
0331/866-10
0331/866-10
0365/4765-0
0335/555 00

Fax
0331/866 7240
0331/866 7244
0365/4765 405
0335/555 090

Haltstelle des ÖPNV
* = Schwammhalle am Brauhausberg
? = Alter Markt
2 = Gärtnerei Straße
4 = Stadring

Tram-Linien
91, 92, 93, 96, 98 5 Min. Fußweg
91, 92, 93, 96, 98
1, 3, 4, 4E
3 4 6 Min. Fußweg

– Notizen –

– Notizen –

Der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V.

Wer wir sind

Der Deutsche Bahnkundenverband ist die Interessenvertretung der Bahnkunden und der Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel. Wir sind als Landesgruppe Brandenburg ein gemeinnütziger Verein. Unsere Mitglieder engagieren sich für die Zukunft von Bahn und Bus zwischen Prignitz und Lausitz. Dazu entwickeln wir Ideen zu bürgernahen Verkehrskonzepten und diskutieren diese mit Politikern, den Landes- und Kommunalverwaltungen, den Verkehrsbetrieben sowie Verbänden und Vereinen. Mit unseren Anregungen und Forderungen gehen wir an die Öffentlichkeit, um auf die aktuelle Verkehrspolitik und -planung einzuwirken.

Was wir wollen

- Erhalt und Modernisierung des Bahnnetzes in allen Regionen Brandenburgs
- Schließung der Schienenlücken zwischen Berlin und dem Umland
- Verkehrsverbund von Bahn und Bus in der Gesamtregion Berlin-Brandenburg
- Entwicklung des regionalen Schienengüterverkehrs zum Standortfaktor

Wir brauchen auch Sie!

Wir wollen im Land Brandenburg noch aktiver werden. Nur mit engagierten Mitstreitern und vielen Förderern ist etwas zu bewegen. Durch eine Mitgliedschaft können Sie uns unterstützen. Der Jahresbeitrag umfaßt DM 60,- und beinhaltet ein Abonnement der Zeitschrift „BahnImpulse“ (erscheint 6x jährlich), ermäßigte Preise bei vielen Sonderfahrten und Veranstaltungen sowie sämtliche Mitgliedsrechte des Verbandes.



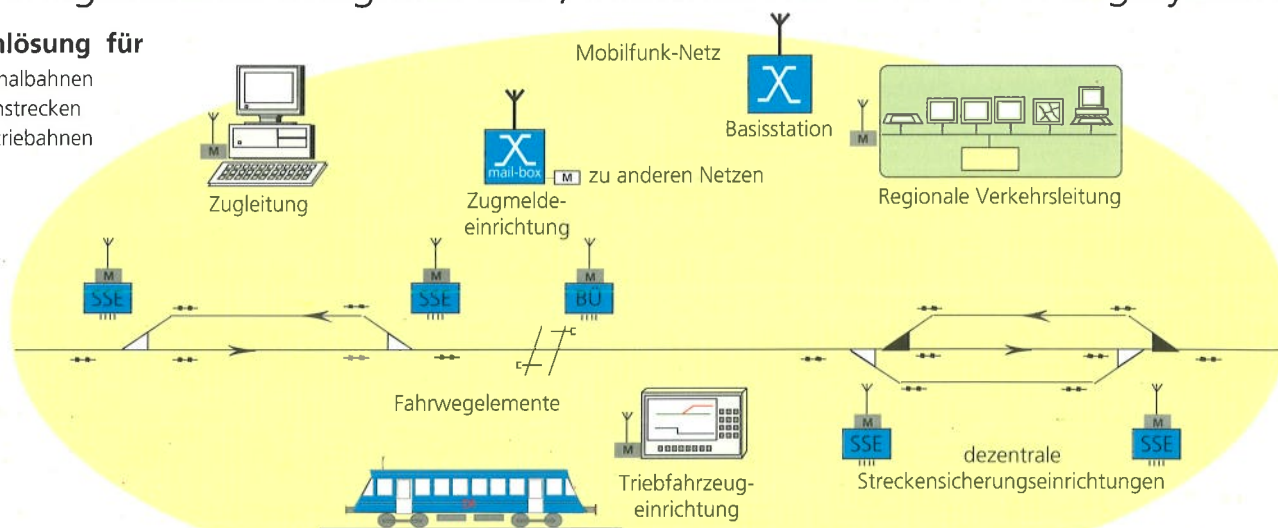
Datum

RELIS 2000

Ein funkgestütztes integrales Leit-, Informations- und Sicherungssystem

Systemlösung für

- Regionalbahnen
- Nebenstrecken
- Industriebahnen



Erwarteter Nutzeffekt

- Reduzierung der Ausrüstungskosten
- Reduzierung des Hoch- und Tiefbauaufwands
- Reduzierung der Betriebs- und Instandhaltungskosten
- Erhöhung der Betriebssicherheit
- Verbesserung der Serviceleistungen im regionalen Verkehrsverbund

Geschäftsbereich Verkehrstechnik

Marzahnner Straße 34 · 13053 Berlin

Telefon: 030/98 61-2571

Telefax: 030/98 61-2572

Regio-Shuttle für modernen Regionalverkehr.

Der neue Regio-Shuttle von ABB Henschel wurde von vornherein für die Anforderungen des modernen Regionalverkehrs konzipiert. Das intelligente Konzept der Niederflur-Triebwagenfamilie verbindet hohen Fahrgastkomfort und gute Fahrleistungen mit geringen Erstinvestitionen und dauerhaft niedrigen Betriebskosten. Dabei ist der Regio-Shuttle als ein-, zwei- und dreiteiliger Triebwagen für die unterschiedlichsten Fahrgastaufkommen geeignet.

Möchten Sie mehr über den Regio-Shuttle wissen? Schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an: ABB Henschel AG, Kommunikation, Neustadter Straße 62, 68309 Mannheim, Telefon (0621) 381-8111, Fax (0621) 381-5771.

ABB Henschel.

Das Systemhaus für den Schienenverkehr.

