

Antworten des Landesverbandes DIE LINKE Brandenburg auf die Wahlprüfsteine der Initiative für zuverlässigen Nahverkehr RB 26

1. Welche Bedeutung messen Sie der Ostbahn zu?

Die Ostbahn ist eine der wichtigsten Eisenbahnverbindungen für den Osten Brandenburgs, bis hin ins polnische Kostrzyn.

2. Welches Potential sehen Sie regional und überregional im Personen- und Güterverkehr für die Ostbahn?

Die Ostbahn hat das Potenzial, in Zukunft wieder die Funktion einer zweiten internationalen Eisenbahnmagistrale zwischen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg und Osteuropa zu werden. Als solche wäre sie eine wichtige Ergänzung/Entlastung für die Bahnverbindung Berlin – Frankfurt/Oder. Sollen die Ziele der Landes- und Bundesregierung insbesondere hinsichtlich der massenhaften Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene erreicht werden, ist der Ausbau der Ostbahn dafür ein unentbehrlicher Infrastruktur-Baustein in Ostdeutschland. Zugleich wäre die Verbesserung der Eisenbahnanbindung an die Bundeshauptstadt sowie an die polnische Nachbarschaft für die Region ein bedeutender Entwicklungsanker.

3. Was unternehmen Sie, wenn Sie die gewählt sind, um das Potential der Linie RB 26 auszuschöpfen?

Um die Kapazitäten der Ostbahn für den Personen- und Güterverkehr zu erhöhen, muss die Trasse als zweigleisige und elektrifizierte Verbindung zügig (wieder-)hergestellt werden. Das ist die Voraussetzung, um im Personenverkehr zwischen Berlin und Kostrzyn eine Taktverdichtung zu erreichen. Zukünftig erscheint es sinnvoll, neben der RB26 (als stündlicher Verbindung mit allen Unterwegshalten) einen schnelleren Regionalexpress anzubieten. Zwischen Berlin und Müncheberg ist eine Taktverdichtung auf drei Fahrten pro Stunde denkbar, wobei wir die Ein-/Anbindung der Buckower Kleinbahn als einen Linienast vorschlagen.

4. Was werden Sie unternehmen, um die aktuellen Missstände schnellstmöglich abzuschaffen?

Kurzfristig sind aus unserer Sicht drei Maßnahmen notwendig, um die Situation bei der RB26 zu verbessern: (1) Die Einrichtung eines Halbstundentaktes zwischen Berlin und Müncheberg. Wobei (2) mindestens auf diesem Abschnitt andere/zuverlässigere Fahrzeuge einzusetzen sind als die störanfälligen Pesa-Link-Triebwagen. Darüber hinaus braucht es (3) einen funktionierenden Schienenersatzverkehr bei Baumaßnahmen, die durch den geplanten Ausbau in Zukunft noch häufiger zu erwarten sind.

6. Welche ersten Schritte werden Sie nach der Wahl in Angriff nehmen, um die Probleme auf der Ostbahn zu lösen?

Neben den zu Frage 4 genannten Maßnahmen muss das Land die Planungen für den Ausbau der Ostbahn in die eigenen Hände nehmen. Das Verantwortungsspiel zwischen Bundes- und Landesregierung muss ein Ende haben. Wie der laufende Ausbau der „Stettiner Bahn“ zeigt, ist auf diese Weise eine Beschleunigung des Prozesses möglich. Zur Zwischenfinanzierung kann und darf das Land seine Rücklagen aus den Regionalisierungsmitteln (zuletzt fast 300 Millionen Euro) einsetzen.

Für den Schienenersatzverkehr braucht es eine landesweite Lösung, um bei Zugausfällen eine funktionierende Alternative anzubieten. Wir schlagen vor, den SEV nicht mehr Linienbetreiberinnen zu überlassen, sondern hierfür einen eigenständigen Verkehrsvertrag auszuschreiben und zu vergeben. Alternativ könnte diese Aufgabe auch einem landeseigenen Verkehrsunternehmen mit eigener Fahrzeugflotte und eigenem Personal übertragen werden.

7. Welche Schritte werden Sie gehen, um die ÖPNV-Anbindungen zu verbessern?

Um den öffentlichen Nahverkehr in ganz Brandenburg zu verbessern, muss das Mobilitätsgesetz engagiert umgesetzt werden. Dazu gehören die zügige Planung und Umsetzung eines landesweiten Bahn-Bus-Netzes (ohne Rücksicht auf Landkreisgrenzen), die Einführung attraktiver Mindestfahrplankarte und die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken (z.B. der „Wriezener Bahn“). Das alles wird nur zu haben sein, wenn das Land den Kommunen deutlich mehr Geld für den ÖPNV bereitstellt und selbst offensiv in den regionalen Eisenbahnverkehr (und wo nötig in landesbedeutsame Busverbindungen) investiert.

8. Aktuell sind selbst dann, wenn die planmäßige Anzahl an Waggons im Einsatz ist, zu Stoßzeiten zu wenig Sitz- und Stehplätze verfügbar. Es entsteht ein Gesundheitsrisiko für Fahrgäste. Hier muss das Land bzw. der VBB mehr Platz-Kapazitäten bei der NEB bestellen. Werden sie dies tun? Wann?

Wenn die Platzkapazitäten in den Zügen der RB26 nicht ausreichen, um der Nachfrage gerecht zu werden, dann muss die Landesregierung mit der Linienbetreiberin über eine Anpassung verhandeln. Dazu ist erforderlichenfalls der Verkehrsvertrag anzupassen. Ist die Linienbetreiberin zu einer Kapazitätserweiterung (auch gegen entsprechende Vergütung) nicht in der Lage, sollte geprüft werden, ob der Betrieb der RB26 neu ausgeschrieben/vergeben werden kann.

9. Was unternehmen Sie, um die Risiken durch Sicherheitsmängel zu beseitigen?

Kommt es beim Betrieb der RB26 zu Verstößen gegen die Sicherheitsvorschriften für den Eisenbahnbetrieb, muss die zuständige Aufsichtsbehörde (das Eisenbahnbundesamt) einschreiten. Das Land muss als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr zudem ein eigenes Interesse an der sicheren und zuverlässigen Durchführung der beauftragten Verkehrsleistungen haben und diese auch selbst (bzw. über den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) kontrollieren.