

Daseinsvorsorge im ländlichen Raum: Chancen durch die Bahn



Gerhard J. Curth, Präsident des
Deutschen Bahnkunden-Verbandes



Der Deutsche **Bahnkunden-Verband**

- Gegründet 1990 als Fahrgastverband der DDR
- DER deutsche Interessenverband für Bahnkunden im Personen- und Güterverkehr
- Neben Lobbyarbeit auch Hilfe durch Selbsthilfe
- Streckenentwicklungen, Reisesstationen und politische Lobbyarbeit bilden Kern der Verbands-Arbeit



Bahnreform

- Ausgangslage 1993:
- desolate Strecken
- abgewirtschaftetes Fahrzeugmaterial
- Folge: Menschen verlassen den ländlichen Raum oder sind auf das Auto angewiesen

Regionalisierungs-Gesetz

- Regionalisierungs-Gesetz war zunächst der große Hoffnungsträger
- bald aber Kannibalisierung der Reg-Mittel
- z.B. für Fahrzeugbeschaffung, bauliche Maßnahmen im Bundesnetz oder Aufbau kreiseigener Busbetriebe
- dafür Einstellung vieler Strecken

Folgen Bahnreform

- In Brandenburg nach Kreisreform Schienenwege zwischen alten und neuen Kreisstädten gekappt, z.B.: Lübben - Luckau, Templin - Prenzlau, Forst - Guben
- Ausflugsregionen, wie Fläming, Unterspreewald und Prignitz nicht mehr per Bahn erreichbar
- fast kompletter Wegfall von Querverbindungen in Brandenburg, z.B. BRB Städtebahn

Anbindung Fläche heute

- Bus ist kein Bahn-Ersatz
- laut Erhebungen sitzen bereits zwei Jahre nach der Umstellung nur noch 30% der Bahn-Fahrgäste im Bus
- Bus oft auf Schülerverkehr ausgerichtet, keine Wochenendbedienung
- Abwanderung älterer Menschen aus der Fläche in Orte mit Bahnanbindung beobachtbar

Anbindung Fläche heute

- Fazit: Menschen nehmen den Bus nicht als alltagstaugliches Verkehrsmittel wahr
- Die Bahn dagegen ist vernetzt, leistungsfähig, schnell und endet nicht an Kreisgrenzen.
- Der DBV sieht Möglichkeiten die Situation dank geänderter Verhältnisse zu ändern
- Neue Konzepte zur Anbindung der Fläche sind gefragt.

Neue Bedienkonzepte

„Standardisierte Bewertungsverfahren greifen auf dem Land zu kurz!“



Dr. Karl-Heinz Daehre, Minister für Landesentwicklung und Verkehr, Sachsen-Anhalt (2011)

Das Schmiedeberger Modell

- 1.000 Fahrgäste täglich sind als Standard in ländlichen Regionen utopisch
- die Hälfte ist vielerorts ein guter Wert
- 2007 Entwicklung DBV-Konzept „Schmiedeberger Modell“
- Pilotprojekt zwischen Lu. Wittenberg und Bad Schmiedeberg

Funktionsweise

- Bahn und Bus aus einem Guss.
- Busbetrieb als EVU oder Bahn als Bus-Betreiber, Beseitigung Parallelverkehre
- Orientierung Verkehrsträgereinsatz an Stark- und Schwachlastzeiten
- Trägerschaft des Landkreises und Mehrkosten-Ausgleich durch das Land (statt Bestellung)
- dadurch beidseitige Kostensenkungen

Anwendung

- Pilotprojekt in LSA bis 2014, gesteigerte Fahrgastzahlen, laut NASA ein Erfolg
- Fortführung in geänderter Form
- Umsetzung des „Schmiedeberger Modells“ in weiteren Landkreisen in Vorbereitung, z.B. in:
 - Lüchow - Dannenberg (Niedersachsen) &
 - Dahme - Spreewald (Brandenburg)

LOI Reaktivierung Bahnstrecken



Berthold Huber, Vorstand
Verkehr & Transport DB AG
und
Gerhard J. Curth, Präsident
des DBV bei der
Unterzeichnung der
Willenserklärung zum LOI
„Reaktivierung stillgelegter
Bahnstrecken“



Potenzialanalyse stillgelegter Bahnstrecken

Letter of Intent

zwischen

der **DB Netz AG**
Theodor-Heuss-Allee 7, 60486 Frankfurt (Main)

und

dem **Deutschen Bahnkunden-Verband e.V.** -Bundesverband- (im Folgenden DBV)
Wilmersdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin

Frankfurt (Main), 30.10.15
DB Netz AG

Friedrich Heine
Vorstandsvorsitzender

Berlin, 31.10.15
Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.

Gerhard J. Cuth
Präsident

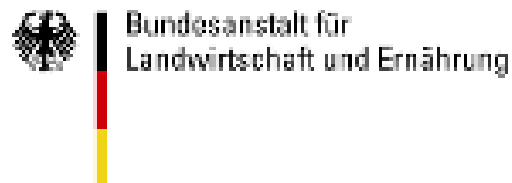
Präambel

Seit der Bahnreform im Jahr 1993 hat die DB Netz AG eine Vielzahl von Strecken stillgelegt, da sich im Rahmen des Stilllegungsverfahrens nach §11 AEG kein neuer Betreiber gefunden hat. Die DB Netz AG ist gesetzlich nicht verpflichtet, nach Abschluss des Verfahrens nach § 11 AEG die stillgelegten Strecken betriebsbereit vorzuhalten für den Fall, dass sich zu einem noch nicht absehbaren Zeitpunkt ein Reaktivierungsinteresse abzeichnet.

DB Netz AG und DBV stimmen dahingehend überein, dass die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken nachhaltige wirtschaftliche Effekte bewirken könnten. Um dies zu untersuchen, erklärt sich die DB Netz AG bereit, eine vom DBV durchzuführende Potenzialanalyse stillgelegter Bahnstrecken nach Maßgabe der nachfolgenden Regelungen zu unterstützen.



Die Partner





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • 11030 Berlin

Präsidenten des
Deutschen Bahnkunden-Verbands
Herrn Gerhard J. Curth
Bundesverband
Wilmerdorfer Str. 113/114
10627 Berlin

Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
Bayerische Regionaleisenbahn GmbH
DRE-Bahnverkehr GmbH

17. Mai 2016

Berliner S-Bahn-Museum GbR
Deutscher Bahnkunden-Verband e.V.
Gemeinsame Verwaltung Berlin

Alexander Dobrindt MdB
Bundesminister

HAUSANSCHRIFT
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

POSTANSCHRIFT
11030 Berlin

TEL +49 (0)30 18-300-0
FAX +49 (0)30 18-300-1920

poststelle@bmvf.bund.de
www.bmvf.de

Sehr geehrter Herr Präsident Curth,

ich danke Ihnen für Ihre o.g. Schreiben, mit dem Sie mir einerseits die Vorschläge des Deutschen Bahnkunden-Verbandes im Hinblick auf ein Schienenpersonenfernverkehrsgesetz übermittelt haben und mich andererseits über die Vereinbarung mit der DB Netz AG zur Untersuchung des Potenzials stillgelegter Strecken für eine mögliche Reaktivierung informiert haben. Initiativen zum Streckenerhalt werden von mir stets begrüßt.

Mit freundlichen Grüßen



Alexander Dobrindt

Deutscher Bahnkunden-Verband



Inhalt LOI

- mehrstufiges Untersuchungsverfahren zur bundesweiten Ermittlung reaktivierbarer Eisenbahnstrecken
- teilweise letzte Chance, wegen stärkerer Abbau-Bemühungen seitens DB AG.
- geänderte Rahmenbedingungen begünstigen Schiene (LKW-Maut, Siedlungsveränderung, Klimaproblematik)

Reaktionen

- Bislang neun Streckenvorschläge von drei Landkreisen aus Brandenburg, darunter:
- Fürstenberg - Templin, Michendorf - Saarmund und Senftenberg - Kamenz
- bundesweit sehr große Resonanz (83 Strecken)

Fazit

- Öffentliche Infrastruktur darf nicht leichtfertig aufgegeben werden.
- Die Bahn ist und bleibt ein wichtiger Standortfaktor
- Es muss jetzt gehandelt werden, damit ländliche Regionen zukünftig nicht weiter veröden.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!



Bild: Wikimedia