

Antrag

der AfD-Fraktion

Öffentlichen Nahverkehr stärken - Bahnhofsteig Booßen jetzt reaktivieren!

Seit 1996 ist der Bahnhof Booßen als Haltepunkt auf der Strecke Frankfurt (Oder)-Eberswalde stillgelegt. Nur wenige Jahre zuvor, 1989, wurden im Rahmen der Aktion „Schöne Bahnhöfe“ noch umfangreiche Reparatur- und Verschönerungsarbeiten am Bahnhofsgelände vorgenommen. Seit ca. 2015 wurden auf der Strecke einige Bahnsteige verlängert und barrierefrei gestaltet, es wurde eine neue Zugfunkanlage installiert und durch eine Reihe weiterer baulicher Maßnahmen, mit Kosten in Millionenhöhe, die mögliche Streckengeschwindigkeit erhöht. Das Land Brandenburg strebt zudem ab 2024/25 die Verdichtung des bisherigen Zwei-Stunden-Takts der Regionalbahnlinie RB 60 im Streckenabschnitt Wriezen-Frankfurt (Oder) auf einen Stundentakt an, „um die Mobilität in der Region Oderbruch zu stärken und klimafreundlich zu gestalten.“¹ Die dafür notwendigen baulichen Maßnahmen sollen 2023 starten. Die Kosten werden mit mehr als sieben Millionen Euro angegeben.

Der Landtag stellt fest:

Der Erhalt und der Ausbau von Bahnstrecken sowie die künftige Angebotssteigerung des Schienenverkehrs werden durch die Landesregierung laut Koalitionsvertrag als wichtig und notwendig erachtet, insbesondere um Berufspendlern, aber auch Touristen eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Durch die Reaktivierung früherer Haltepunkte könnte mit verhältnismäßig geringem Aufwand einer Vielzahl von potenziellen Fahrgästen die Nutzung des Bahnangebotes ermöglicht werden. Eine erste Potenzialuntersuchung hat bereits stattgefunden, die Ergebnisse wurden dem Parlament im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung am 13. Januar 2022 präsentiert.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird aufgefordert, sich unverzüglich bei den entsprechenden Stellen für die Reaktivierung des Haltepunktes in Booßen und eine gleichzeitige Verschiebung des Bahnsteiges an den Schnittpunkt der Regionalbahnlinie RB 60 (Eberswalde-Frankfurt (Oder)) mit der Bundesstraße 5 und somit für die Schaffung einer fahrgastfreundlichen Lösung durch möglichst kurze Umsteigewege vom/zum Bus der Linie 981 einzusetzen. Darüber hinaus sollen „Park & Ride“-Stellplätze in ausreichendem Maße im unmittelbaren Umfeld der Haltestelle Booßen geschaffen werden.

¹ Vgl. „Vorplanung für Ausbau der Bahnstrecke RB 60“, in: <https://www.rbb24.de/studiofrankfurt/beitraege/2020/07/bahn-gleise-bahnhof-pendler-landesamt-frankfurt-eberswalde.html> (02.07.2020), abgerufen am 04.04.2022.

Begründung:

Der aktuelle Koalitionsvertrag der Bundesregierung von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und FDP sieht eine Verdoppelung der Verkehrsleistung im schienengebundenen Personenverkehr vor. Der Koalitionsvertrag im Land Brandenburg beinhaltet in Bezug auf Ausbau und Leistungssteigerung des Schienenpersonennahverkehrs ebenso eine Vielzahl von Absichtserklärungen. Konkret heißt es darin: „Wir brauchen nicht nur neue Regional- und S-Bahn-Verbindungen, sondern auch Angebotssteigerungen im ganzen Land - sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für die Anbindung berlinferner Regionen.“²

Im Zuge eines - ebenfalls im Brandenburger Koalitionsvertrag angekündigten - Reaktivierungsprogramms wurde eine erste Potenzialanalyse von einem externen Büro nach den Vorgaben der Landesregierung erarbeitet und im Januar 2022 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Darin wurde u. a. eine Bewertung von 35 potenziell reaktivierbaren Haltestellen an bestehenden Strecken des Regionalbahnverkehrs vorgenommen. Im Ergebnis wurden gemäß o. g. Potenzialanalyse nur vier Halte als reaktivierungswürdig (Haltekategorie A) eingestuft.³ Der Haltepunkt Booßen fiel nicht darunter, sondern wurde als im Potenzial „nicht eindeutig“ bezeichnet. Bei genauerer Betrachtung der vorgestellten Potenzialanalyse kommen jedoch erhebliche qualitative Mängel zum Vorschein, die es der Fraktion der AfD notwendig erscheinen lassen, diesen Antrag zur Reaktivierung der Haltestelle Booßen gesondert als eigenständige Forderung ins Parlament einzubringen. So kann als Hauptkritikpunkt vorgetragen werden, dass das Teilnahmeverfahren an der Potenzialanalyse lediglich auf der Verwaltungsebene erfolgte.⁴ Bürger, Bahnkundenverbände, Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU), kommunale Spitzenverbände und IHK-Vertreter wurden offenkundig nicht einbezogen. Die Beteiligung betroffener Bürger, Fahrgäste und Unternehmen erfolgte somit nicht.

Die Vorauswahl von potenziellen Reaktivierungshalten erfolgte auf Basis eines imaginären Zehn-Minuten-Einzugsbereichs. Insbesondere für die ländlichen Regionen, um die es in der Potenzialanalyse im Wesentlichen geht, erscheint dieser Zeitraum willkürlich gewählt und bildet die Realität nicht ab. Völlig ignoriert wurde dabei offensichtlich die Tatsache, dass existierende Zubringerverkehre aus den Nachbardörfern eines Orts mit Regionalbahnhalt gerade wegen der ländlichen Strukturen durchaus länger als die veranschlagten zehn Minuten dauern können.

Ebenso wurde bezüglich der Zugangswege zu SPNV-Haltestellen ein Split von 50 Prozent Fuß-, 30 Prozent Rad- und 20 Prozent Pkw-Verkehr als gegeben angenommen. Diese Gewichtung mag auf städtische Räume zutreffen, erscheint aber insbesondere im ländlichen Raum als sehr fragwürdig und verzerrt die möglichen Nutzerpotenziale.

² Vgl. https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwis-qMicgoT3AhUQQvEDHVDJAQEQFnoECACQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.brandenburg.de%2Fmedia%2Fbb1.a.3833.de%2FKoalitionsvertrag_Endfassung.pdf&usq=AOvVaw2YS-sV4GFuJPIbNZ1De3Pc, Zeile 438 ff., abgerufen am 08.04.2022.

³ Vgl. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/VBB%20Potenzialuntersuchung%20Kurzbericht%20aktualisiert.pdf>, Seite 14 (22.02.2022), abgerufen am 08.04.2022.

⁴ Vgl. <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~13-01-2022-potentialanalyse-zur-reaktivierung-bahnstrecken#> (13.01.2022), abgerufen am 08.04.2022.

Die Gewichtung der einzelnen Bewertungskriterien zur Reaktivierung einer Strecke und eines Haltepunktes scheint ebenfalls willkürlich festgesetzt worden zu sein und im Fall des Haltepunktes Booßen zudem nicht mit dem tatsächlichen Nutzerpotenzial übereinzustimmen. Das unterstreicht auch die noch bis Ende Mai laufende Unterschriftensammlung zur Reaktivierung des Haltepunktes, die mittlerweile über 1300 Unterschriften umfasst.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass mittels der vorgestellten Untersuchung das ausgerufene Ziel der Landesregierung - „Das Land Brandenburg will die Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr deutlich erweitern“⁵ - nicht erreicht werden dürfte. Daher setzt sich die AfD-Fraktion an dieser Stelle für die Umsetzung des konkreten Wunsches der Bevölkerung nach einer Reaktivierung des Haltepunktes Booßen im besonderen Maße ein.

Durch die Wiederinbetriebnahme des Haltepunktes Booßen würde sich die Fahrtzeit zum Bahnhof Frankfurt (Oder) auf rund fünf Minuten verkürzen, wohingegen ein ÖPNV-Nutzer aktuell mit dem Bus für dieselbe Strecke weit über 20 Minuten Fahrzeit benötigt. Für Pendler, die mit dem Pkw aus dem Umland kommen, um ab Frankfurt (Oder) die Bahn zu nutzen, ist das Parkhaus am Bahnhof Frankfurt (Oder) heute völlig unattraktiv. Die Tagesgebühr ist mit sechs Euro relativ hoch, das Gebäude ist aufgrund seiner baulichen Beschaffenheit dunkel und stellt dadurch insbesondere für Frauen einen klassischen Angstraum dar. Der Weg zwischen Parkhaus und Bahnsteig ist zudem recht lang. Es besteht somit kaum ein Anreiz für Autofahrer, ihr Fahrzeug dort abzustellen, um dann mit dem Zug zu ihrer Arbeitsstätte zu fahren. Insbesondere für potenzielle Bahnnutzer aus dem einwohnerstarken nördlichen Umland Frankfurts, die wiederum in Richtung Norden (Berlin, Eberswalde etc.) fahren wollen, ist es zudem wenig sinnvoll, erst mit dem Pkw oder dem Bus nach Frankfurt (Oder) hineinzufahren, um dann mit dem Zug die Stadt wieder in nördliche Richtung zu verlassen. Diesen Menschen würde der nördlich von Frankfurt gelegene, reaktivierte Haltepunkt Booßen eine wesentliche zeitliche Erleichterung bieten.

⁵ Vgl. <https://mil.brandenburg.de/mil/de/presse/detail/~13-01-2022-potentialanalyse-zur-reaktivierung-bahnstrecken#> (Pressemitteilung des MIL vom 13.01.2022), abgerufen am 08.04.2022.