

Antrag

der AfD-Fraktion

Das Zeitalter des individuellen SPNV beginnen! - Neue Zukunftschance für stillgelegte Brandenburger Bahnstrecken durch das MONOCAB-Schienenverkehrssystem

Der Landtag stellt fest:

1. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist langwierig und durch den Neubau und die Instandsetzung der gesamten zugehörigen Infrastruktur sehr kostenintensiv.
2. Eine positive Nutzen-Kosten-Rechnung mit einem Ergebnisindex größer 1 nach dem Standardisierten Bewertungsverfahren ist zudem die Grundvoraussetzung, um - in der Regel notwendige - Fördermittel des Bundes zu erhalten. Diese betragen bei Reaktivierung von Schienenwegen für den Personenverkehr bis zu 90 Prozent der erforderlichen Mittel.
3. Gegenwärtig scheitert in den meisten Fällen in Brandenburg die Reaktivierung von Bahnstrecken, insbesondere von jenen mit beabsichtigter werktäglicher Personenbeförderung, an der Nutzen-Kosten-Rechnung.
4. Ebenfalls sehr kostenintensiv sind der anschließende Betrieb auf den reaktivierten Strecken, resultierend aus der Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen, sowie die laufende Unterhaltung der Infrastruktur.
5. Bislang stellt in den ländlichen Regionen lediglich der Betrieb von Buslinien eine Alternative zur Personenbeförderung im Kollektivverkehr dar. Neue Formen der Personenbeförderung auf der Schiene, idealerweise nach dem On-Demand-Prinzip, könnten jedoch zukünftig eine preiswerte und leistungsfähige Erweiterung darstellen.

Der Landtag möge beschließen:

Die Landesregierung wird beauftragt, sich unverzüglich mit der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe sowie den dortigen Betreibern des Projekts MONOCAB-OWL über die Durchführbarkeit des Projektes MONOCAB auch in Brandenburg zu verständigen. Ziel soll es sein, das System schnellstmöglich in Brandenburg einzuführen. Dazu sollen im Vorfeld die damit einhergehenden rechtlichen und technischen Voraussetzungen geprüft und angepasst, Kosten verlässlich ermittelt sowie Fördermittelmöglichkeiten identifiziert und die erforderlichen Mittel beantragt werden. Hierzu soll auch ein entsprechender Austausch mit der Landesregierung des Brandenburger Partnerlandes Nordrhein-Westfalen geführt werden. Dem Landtag ist erstmals bis zum 31. Mai 2024 zu berichten.

Begründung:

Die flächendeckende ÖPNV-Versorgung Brandenburgs ist kostenintensiv. Der Großteil der Mittel, insbesondere Bundesmittel, die dem Land Brandenburg gemäß Regionalisierungsgesetz zugeteilt werden, werden von der Landesregierung nahezu ausschließlich in den SPNV geleitet. Von Berlin bzw. nach Berlin ist dabei im Wesentlichen die Ausrichtung aller SPNV-Verbindungen in Brandenburg angelegt.

Zwischen diesen Schienensträngen bestehen jedoch kaum noch verbindende Strecken, die ein schnelles und komfortables Wechseln zwischen den einzelnen Korridoren ermöglichen. Die Nutzer sind daher weitestgehend auf den chronisch unterfinanzierten kommunalen ÖPNV auf der Straße oder auf die Nutzung eines eigenen Fahrzeugs angewiesen, auch weil in diesen Bereichen ehemals betriebene Schienenverbindungen im Laufe der Jahre zunehmend stillgelegt wurden. „Mehr als 550 km Bahnstrecken wurden in Brandenburg seit 1994 stillgelegt. Ganze Regionen sind damit vom Schienenverkehr abgekoppelt worden.“¹ So brachte es die Brandenburgische Landeszentrale für politische Bildung bereits 2021 auf den Punkt. Zum Vergleich: Reaktiviert wurden im Zeitraum 1994 bis 2023 lediglich acht Kilometer für die Personenbeförderung und 29 Kilometer für den Güterverkehr.²

Da regelmäßig darauf verwiesen wird, dass der nichtpositive Nutzen-Kosten-Index der Hauptgrund dafür sei, stillgelegte Bahnstrecken nicht zu reaktivieren, ist davon auszugehen, dass aktuell nicht in Betrieb befindliche Strecken für die Personenbeförderung auch künftig eher nicht reaktiviert werden. An dieser Stelle greift dieser Antrag, der darauf ausgerichtet ist, insbesondere für die Strecken, die voraussichtlich zunächst eher geringere Nutzerzahlen erwarten lassen, Lösungen und Angebote zu finden, um den Menschen in Brandenburg eine Erweiterung des SPNV anbieten zu können. Als Lösung identifiziert die AfD-Fraktion an dieser Stelle das Projekt MONOCAB-OWL³. Dabei handelt es sich um ein Verkehrssystem, das getrost als individueller Schienenpersonennahverkehr (iSPNV) bezeichnet werden kann und darf - eine Einschienenbahn mit einer Vielzahl von autonom gesteuerten Transportkabinen, die im Paternosterprinzip und im Zweirichtungsverkehr auf nur einem Schienenstrang fahren und dadurch voraussichtlich wesentlich kostengünstiger und effektiver betrieben werden können als der klassische SPNV. So wird es möglich, auf den aktuell noch stillgelegten Bahntrassen die Zukunft des SPNV, den individuellen SPNV, einzuläuten.⁴

Gemäß § 2 Abs. 12 Allgemeines Eisenbahngesetz und somit auch gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg in der vom Landtag beschlossenen Fassung vom 22. November 2023 wird diese Art von Bahnen bereits heute in Brandenburg als SPNV kategorisiert. Inwieweit sie technisch und juristisch mit klassischen Eisenbahnen gleichgestellt ist, ist zu prüfen.

¹ Vgl. <https://www.politische-bildung-brandenburg.de/veranstaltungen/zurueck-aufs-land-die-wiederbelebungsstillgelegter-bahnstrecken>, abgerufen am 22.11.2023.

² Vgl. https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2022/12/231001_Reaktivierungskarte-1_web.png, abgerufen am 22.11.2023.

³ Vgl. <https://www.monocab-owl.de/>, abgerufen am 22.11.2023.

⁴ Vgl. <https://www.youtube.com/watch?v=kx6adfY0Ja4>, abgerufen am 22.11.2023.

Da auch für dieses System die Strecken wieder betriebsfähig hergestellt werden müssen, ist hier ebenfalls zu prüfen, inwieweit diese Strecken für diese Art von Fahrzeugen den Erfordernissen des klassischen Eisenbahnbetriebs entsprechen müssen. Aufgrund der Fahrerlosigkeit des Fahrzeugs werden optische Lichtsignalsysteme möglicherweise nicht mehr benötigt, jedoch ist eine gewisse digitale Grundausstattung erforderlich. Auch müssten eventuell Ingenieurbauwerke auf ihre Kompatibilität insbesondere in Bezug auf die Auskragungen der MONOCAB-Fahrzeuge über den Schienenstrang hinaus geprüft und ggf. angepasst werden. All dies beinhaltet der Prüfauftrag an die Landesregierung, die jedoch vom bereits erarbeiteten Wissen des Projektteams an der Technischen Hochschule Ostwestfalen-Lippe in hohem Maße profitieren kann.