

Sehr geehrte Damen und Herren

Leider kommt es immer öfter zu Engpässen bei der Fahrradbeförderung. Der Fahrradtourismus ist ein boomender Markt. Leider hat sich der VBB auf diese sehr erfreuliche Entwicklung nur ungenügend eingestellt. Das betrifft auch in besonders starkem Maße die RE 6 Wittenberge – Neuruppin - Berlin Gesundbrunnen. Aus diesem Grund dokumentiert unser Verein alle Vorkommnisse und Engpässe dieser Linie im Zusammenhang mit dem Fahrradtransport, aber auch mit Überbesetzung durch Fahrgäste allgemein. Alleine in diesem Sommer gab es 10 Vorkommnisse im Zusammenhang mit Kapazitätsüberschreitungen durch Fahrräder. Teilweise mussten Züge aus Sicherheitsgründen durch die Polizei geräumt werden. Nur durch die relativ großzügige Auslegung der Vorschriften durch die Personale war überhaupt ein halbwegs geordneter Fahrradtransport zu den Spitzenzeiten möglich. Dieses könnte sich aber zukünftig ändern, denn wie wir gehört haben, soll auch bei der DB die Anzahl der maximal zu befördernden Fahrräder zukünftig, auf Wunsch des VBB, an den Fahrzeugen angeschrieben werden. Damit wären dann die Personale gezwungen, aus Sicherheitsgründen auch nur diese maximale Anzahl Fahrräder zu befördern, was die Situation drastisch verschärfen würde und zu chaotischen Verhältnissen führen dürfte. Bisher wurden in der Regel auch mehr Fahrräder mitgenommen, wenn die Fahrräder durch die Fahrgäste so gestapelt wurden, dass Fluchtwege und Türen frei zugänglich waren. Da die Fahrradkapazitäten pro Zug nicht mehr erhöht werden können und die Züge auf Grund der kurzen Bahnsteige auch nicht verstärkt werden können, möchten wir folgenden Vorschlag unterbreiten:

Nach unseren Vorstellungen ist zunächst an den Wochenenden ein zusätzliches Zugpaar in den relevanten Zeiten von Berlin Gesundbrunnen über Oranienburg – Herzberg(Mark) nach Neuruppin zu führen, welches über Neustadt - Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg - Plau am See - Karow(Meckl) - Krakow am See bis nach Güstrow verlängert werden könnte. Zum Einen dient dies der unbedingt notwendigen Entlastung des RE 6, hinsichtlich des Fahrradtransportes und zum Anderen sind auch alle genannten Unterwegshalte bis Güstrow für den Fahrradtourismus (siehe Anlage) relevante Orte. Auch die Fahrten am Samstag auf der RB 74 nach Krakow am See haben gezeigt, dass hier eine erhöhte Nachfrage an Fahrradkapazitäten besteht. Auch der beim Fahrradaufkommen stark nachgefragte RE 2 könnte so entlastet werden. Natürlich sollte dieser Fahrradexpress mit erhöhten Fahrradkapazitäten ausgestattet sein. Die sehr kostengünstigen Fahrzeuge der BR 628, die ohnehin schon über eine große Anzahl an Fahrradstellplätzen verfügen, können für noch mehr Stellplätze umgerüstet werden. Dutzende, dieser vom Fahrkomfort sehr guten und bei den Fahrgästen sehr beliebten Fahrzeuge, stehen bei der DB und auch bei privaten Betreibern abgemeldet zur Verfügung. Aus Kostengründen müssen keine Neufahrzeuge eingesetzt werden.

Diese zusätzlichen Züge sollten von April bis Ende Oktober jeweils an Wochenenden und Feiertagen morgens von Berlin in Richtung Neuruppin verkehren und abends in die Gegenrichtung. Die Bestellkosten für diese Züge dürften deshalb auch relativ gering sein. Außerdem wäre nur durch die Schaffung solcher zusätzlichen Kapazitäten eine Steigerung der Fahrgastzahlen und damit auch eine Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen möglich. Diese zusätzlichen Züge dienen nicht nur der Entlastung bei den Fahrradkapazitäten, sondern auch bei den Sitzplatzkapazitäten, da bei den relevanten Zügen der RE 6 bereits jetzt eine Auslastung von mehr wie 100% gegeben ist.



Pro - Schiene

Lindenring 41  
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de  
[www.ausflugsverkehr.de](http://www.ausflugsverkehr.de)

Eine Weiterführung der Züge in Richtung Güstrow ist schon deshalb sinnvoll, weil Zug und Personal sonst unproduktiv in Neuruppin verweilen würde. Auch eine Finanzierung für den Restabschnitt dürfte durch die eingeschränkten Fahrtage sehr gering sein. Für den Abschnitt Neuruppin – Neustadt(Dosse) könnte möglicherweise eine Teilfinanzierung durch den Landkreis erfolgen, aus den Mitteln für den Bus 711, der ja zu der Fahrzeit des Zuges nicht zusätzlich verkehren muss. Ein weiterer Teil kann durch die Fahrgelderlöse erzielt werden. Im Abschnitt Neustadt(Dosse) - Meyenburg kann der Zug im Rahmen des Prignitz-Konzeptes finanziert werden und im Mecklenburgischen Abschnitt über den SEV (Buslinie 735) der dann eingeschränkt werden könnte.

Beim Einsatz fahrzeugkompatibler Fahrzeuge könnten die Züge integriert werden in die RB 54. Damit wäre eine vereinigte Führung mit 18421/18430 möglich, wobei die Züge jeweils in Herzberg(Mark) vereinigt bzw. geflügelt werden könnten. Damit würden die Züge über die ohnehin bestellten Züge der RB 54 finanziert und somit müsste nur noch der Restabschnitt Herzberg(Mark)-Neuruppin finanziert werden.

Aus unserer Sicht sollte eine Bestellung bestenfalls über den VBB ausgelöst werden, damit in diesem Zug auch alle VBB bzw. DB-Angebote gelten können. Ob sich Mecklenburg-Vorpommern an der Finanzierung beteiligt muss ausgelotet werden. Ansonsten können die Fahrten im Mecklenburgischen Teil eigenwirtschaftlich finanziert werden. Ohne zusätzliche Verkehre, insbesondere im Abschnitt Neuruppin – Neustadt(Dosse) rechnen wir spätestens 2015 mit Stilllegungsanträgen nach § 23 AEG, womit die bestehende Infrastruktur unwiderruflich verloren wäre.

Im Interesse der Verbesserung des Verkehrsangebots und der Erhaltung von Eisenbahninfrastruktur bitten wir höflichst um Prüfung dieses Vorschlags auf Umsetzbarkeit im Rahmen des RWK.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Müller

EFV Pro Schiene/Vorsitzender

# EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41  
16761 Hennigsdorf

ausflugsverkehr@online.de  
[www.ausflugsverkehr.de](http://www.ausflugsverkehr.de)