

EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

info@ausflugsverkehr.de
www.ausflugsverkehr.de

Offener Brief

Hennigsdorf den 01.04.2025

**Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung des Landes Brandenburg
Henning von Tresckowstr. 2-8
14467 Potsdam**

**Mecklenburg Vorpommern
Ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,
Tourismus und Arbeit
Johannes-Stelling-Str. 14
19053 Schwerin**

**Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr,
Klimaschutz und Umwelt
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ab August 2025 wird der Hochleistungskorridor Berlin – Hamburg generalsaniert. Eine Streckensperrung von insgesamt über 400 Km (mit Zulaufstrecken) ist ein gigantisches Projekt und hat es in solcher Größenordnung noch nicht gegeben. Eine Streckensperrung dieser Dimension ist aus unserer Sicht absolut nicht notwendig. Die Baumaßnahmen wären, aus unserer Sicht, auch in mehreren kleineren Abschnitten möglich, ohne diese großen Auswirkungen für Fahrgäste und Personale. Fakt ist, dass ein Ersatzverkehr in dieser Größenordnung nicht qualitätsgerecht in annehmbaren Fahrzeiten durchführbar ist. Dass die Busse über WLAN verfügen ist da nur ein untergeordnetes Qualitätsmerkmal. Nichtsdestotrotz sind die Ersatzkonzepte auch dilettantisch geplant. Es wurde einseitig auf einen gigantischen SEV gesetzt über Fernverkehrsstraßen, die auch durch Baumaßnahmen eingeschränkt sind, während alternative Umleitungskonzepte im Regionalverkehr auf der Schiene (mit Ausnahme des RE 85) praktisch unberücksichtigt blieben. Es gibt durchaus weitere Umleitungsmöglichkeiten, die wesentlich kürzere Fahrzeiten, wie der SEV erreichen



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

info@ausflugsverkehr.de
www.ausflugsverkehr.de

können und auch die Fahrradbeförderung realisieren können. Viele Relationen können so nicht nur in kürzerer Fahrzeit erreicht werden sondern auch umsteigefrei bzw. mit wenigen Umstiegen. Die Umleitungsmöglichkeiten über private Infrastruktur über Plau am See und Malchow wurden überhaupt nicht beleuchtet. Kennt man die Möglichkeiten bei den Verkehrsverbünden und DB nicht oder ist es einfach nur ein Geschäftsmodell möglichst so viel Bahnverkehr wie möglich im SEV abzuwickeln? Wir haben diesbezüglich bei Kommunalvertretern, Landkreisen und Verkehrsverbünden ein entsprechendes Umleitungskonzept eingereicht, was allerdings unberücksichtigt geblieben ist. Wir bekräftigen unser Konzept deshalb nochmals um die Situation zu entschärfen und dem drohenden Kollaps durch diverse zeitgleiche Baustellen zu entgehen. Man muss sich mal vorstellen, dass für dieses Projekt ca. 650 Busfahrer zusätzlich benötigt werden, die überwiegend aus dem Ausland rekrutiert werden müssen, während Fahrpersonale bei der Bahn ohne Arbeit sind. Einige Verkehrsunternehmen versuchen ihre älteren Kollegen vorzeitig loszuwerden, denken über Beurlaubung und Kurzarbeit nach um das wirtschaftlich überstehen zu können. Will man auf diese Art und Weise die Bahn komplett zerschlagen? Wenn man das nicht will muss hier dringend gegengesteuert werden und wir bitten darum unsere Vorschläge, als wirksame Maßnahme dagegen umzusetzen. Es ist ja nicht so, dass wir Deutschlandweit zu viel Personal im Bahnbereich haben. Im Gegenteil wir haben viel zu wenig. Wir haben seit Jahren Ausdünnungen im Fahrplan und viele personalbedingte Zugausfälle wo auch der Betrieb im SEV abgewickelt wird. Kurz gesagt, wir haben auf der einen Seite wegen gigantischer überdimensionaler Bauarbeiten freie Personale, die man versuchen wird auf die eine oder andere Art und Weise zumindest zeitweise los zu werden während in anderen Regionen Züge wegen Personalmangel ausfallen. Es ist einigen Verkehrsunternehmen aber offenbar nicht möglich hier entsprechend zu reagieren und die Kollegen in der Zeit der Baumaßnahmen dort einzusetzen, wo sie benötigt werden. Trotz der Baureihenvielfalt ist das in vielen Fällen durchaus möglich, scheitert aber daran, dass jedes Unternehmen nur in seinem eingeschränkten Bereich denkt und die Verkehrsverbünde, die das letztendlich alles finanzieren (aus Steuermitteln) versagen aus unserer Sicht hier komplett. Wir haben deshalb folgende Fragen:

1. In vielen Regionen werden, auf Grund von Personalmangel, seit Jahren, die von den Aufgabenträgern bestellten Leistungen durch viele Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht erbracht, sondern die Fahrpläne entsprechend der Personallage einfach ausgedünnt. Werden seitens der Aufgabenträger bzw. der beauftragten EVU Maßnahmen eingeleitet baubedingt frei werdende Personale dort einzusetzen wo die Personalmangellage entsprechend groß ist? Wurden bzw. werden zukünftig Abfragen gemacht ob andernorts, baustellenbedingt, Personale verfügbar wären.
2. Warum wurden z.B. bei den Baumaßnahmen zum Hochleistungskorridor Berlin-Hamburg keine alternativen Fahrmöglichkeiten über vorhandene und auch in



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

info@ausflugsverkehr.de
www.ausflugsverkehr.de

- Betrieb befindliche Umleitungsstrecken geprüft? Sowohl die ODEG, als auch DB Regio hätte in dieser Zeit die entsprechenden Personal- und Fahrzeugkapazitäten.
3. Im Berliner Raum kann die NEB ihre bestellten Leistungen nicht voll umfänglich erbringen. Die NEB hat neben Personalproblemen auch diverse Fahrzeugprobleme. Das fing mit den PESA-Link an und jetzt sind es die Mireo B (batterieelektrischer Antrieb) und Mireo H (Wasserstoffantrieb), was zu hohen Fahrzeugausfällen führt. Die Umstellung auf diese Fahrzeuge, die sicherlich erst 2026 abgeschlossen sein wird ist mit großen Problemen verbunden. Warum wird die RB 54 (Löwenberg/Mark) – Rheinsberg/Mark) nicht zeitweise an die DB Regio übergeben? Zumindest ab August mit Beginn der Bauarbeiten des Hochleistungskorridors und des Prignitz-Express würden die Personale bei der DB Regio Nordost zur Verfügung stehen und der Einsatz eines GTW von DB Regio wäre sicherlich auch möglich. Die NEB hätte sicherlich die Möglichkeit diese Leistung als Subunternehmen an die DB Regio zu übertragen, natürlich in Absprache mit dem VBB. Der VBB könnte es auch fordern von der NEB, damit diese wieder eine größere Fahrzeug- und Personalverfügbarkeit hätte. Warum reagieren die Beteiligten im Management so unflexibel und zum Nachteil der Kunden? Abschließend muss man sagen, dass sowohl VBB als auch VMV ein Totalausfall ist hinsichtlich der Kommunikation. Auf Mails bekommt man generell keine Antwort. Telefonisch ist man nicht in der Lage mit jemandem aus dem entsprechenden Fachbereich zu vermitteln. Deshalb sind wir auch gezwungen uns direkt an die Ministerien zu wenden.

Zusammengefasst ergeben sich daraus folgende Forderungen:

1. Zusätzlicher 2-stündlicher Verkehr von Neustadt(Glewe)/Parchim nach Waren über die Mecklenburgische Südbahn mit Anschluss zum IC Richtung Berlin(siehe unser Fahrplankonzept in der Anlage) Fahrzeiten verkürzen sich dadurch drastisch(siehe Zusammenstellung der Fahrzeiten in der Anlage)
2. Zusätzliche Fahrten zwischen Pritzwalk und Parchim (3 Zugpaare täglich) Züge können durch Flügelung und Vereinigung in Pritzwalk bis Berlin durchgebunden werden(siehe Konzept EFV Pro - Schiene in der Anlage, ist technisch durchaus möglich)
3. Durchbindung der Züge der RB 19 von Schwerin bis Neustadt(Glewe) als Umleitung für die gesperrte Strecke ab Ludwigslust. Es ist aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar, warum der Verkehr bereits ab Parchim eingestellt werden muss.
4. Zeitweise Übertragung der RB 54 an die DB Regio Nordost bis zur Beseitigung der kapazitiven Engpässe bei der NEB



Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

info@ausflugsverkehr.de
www.ausflugsverkehr.de

5. Zusätzliche Gestellung eines Bereitschaftspersonals in Neuruppin um bei Verspätungen Ersatzzüge ab Neuruppin einsetzen zu können. Dieses ist bei der derzeitigen Streckenbelastung für einen einigermaßen reibungslosen Betriebsablauf während der Baumaßnahmen angeraten. Züge mit mehr wie 10 bzw. 15 min Verspätung ab Neuruppin sollten ab Neuruppin aus dem Rennen genommen werden und durch Ersatzzüge ersetzt werden. Andererseits würden die Züge in Löwenberg vorzeitig enden, weil sie durch den stark überlasteten Streckenabschnitt zwischen Löwenberg und Birkenwerder nicht mehr eingepasst werden können. Der Prignitz-Express hat eine erhöhte Bedeutung während der Bauarbeiten auf dem Hochleistungs-Korridor Berlin – Hamburg, weil er diesbezüglich als Umleitungsstrecke dient.
6. Zusätzlich bitten wir ihre Bestellorganisationen, also die Verkehrsverbünde und Zweckverbände so aufzustellen, dass auch eine Kommunikation mit Fachorganisation wie der unseren möglich ist. Ich denke, dass es auch in ihrem Interesse ist Mängel und Hinweise aus praktischer Sicht von den Leuten zu erhalten, die ihre Konzepte letztendlich umsetzen müssen.

Wir bedanken uns für die Aufmerksamkeit und hoffen auf entsprechende Nachbesserung im Interesse aller Beteiligten und nicht zuletzt aller Fahrgäste.

Mit freundlichen Grüßen

Volker Müller
EFV Pro - Schiene
Vorsitzender

EFV

Pro - Schiene

Lindenring 41
16761 Hennigsdorf

info@ausflugsverkehr.de
www.ausflugsverkehr.de