

Haltepunkte Kolkwitz/Nord und Kunersdorf stündlich bedienen!

Gegenwärtig werden bei der Bahn und im Brandenburger Verkehrsministerium die Fahrpläne für den Fahrplanwechsel 2022 erarbeitet. Die letzte „amtliche“ Nachricht, die Bürgerinitiative dazu aus dem Ministerium erreicht hatte war aus dem Jahr 2019 und hielt am wechselseitigen Halt, also dem 2 Stundentakt für Kolkwitz Nord und Kunersdorf, fest.

Die Haltepunkte Kolkwitz und Kunersdorf haben eine wechselvolle Geschichte und beinahe wären sie ganz abgeschafft worden. Dagegen haben die Bürger*innen so laut, einfallsreich und andauernd protestiert, dass selbst einflussreiche Kritiker unserer Haltepunkte im Ministerium zugeben mussten, dass sie mit dieser Hartnäckigkeit nicht gerechtfertigt hatten.

Um die Menschen, die um „Ihre“ Haltepunkt kämpfen zu verstehen muss man einen Blick in die Geschichte werfen, einen in die Gegenwart und mindestens zwei in die Zukunft. Dann ergreift man auch sehr schnell, dass diese Haltepunkte etwas mit unserem Heimatgefühl und unserer Heimatverbundenheit zu tun haben.

Die Strecke Berlin -Cottbus wurde vor über einhundertfünfzig Jahren gebaut und ist somit ein Ausdruck der modernen, wenn auch wechselvollen Industriegeschichte.

Nachdem von Nazideutschland, insbesondere gegen die Sowjetunion geführten verheerenden 2. Weltkrieg, wurden die Schienen 1945 als wirtschaftliche Wiedergutmachung abgebaut. Später erhielten die Kolkwitzer eine eingleisige Verbindung an der Strecke zwischen Berlin und Cottbus. Damit mussten die „schnellen Züge“ (heute RE) die Aufgaben der langsam vorankommenden, weil alle Halte bedienenden Züge, (heute RB) mit übernehmen. Das ist bis heute so geblieben. Das ist die Besonderheit dieser Strecke.

Nach 1989 schätzte die Bundesregierung als Eigentümer der Bahn die Potentiale unserer Region in Brandenburg als gering ein, so dass eine Entwicklung und der Ausbau der Bahntrasse als nicht notwendig erachtet wurde. Das erwies sich als falsch!

Die Bahnstrecke wurde mehr und mehr zur Lebensader für Menschen aus der Region, die ihren Lebensunterhalt in den wirtschaftlichen Zentren suchen mussten. Der Einwohnerzuwachs in der ländlichen Region stieg und mit ihr die Zahl der Berufspendler, die gern den öffentlichen Personennahverkehr in Anspruch genommen hätten, wenn er denn attraktiv und quantitativ zur Verfügung stehen würde. Jedoch das Gegenteil war der Fall.

Von Politikern wurde gefordert, dass die Bahnverbindung trotz Eingleisigkeit und ohne Ausbau als Städteverbindung schneller werden müsse. Deshalb wurde überlegt, wie Haltepunkte abgeschafft werden könnten.

Die Einführung des wechselseitigen Haltens in Kolkwitz und Kunersdorf war so eine Idee und führte zu einer weiteren Verdrängung der Bahnnutzer. Praktisch bedeutet das für jeden Haltepunkt einen Zweistundentakt. Wer dann frühmorgens mit dem Privatfahrzeug zum Haltepunkt Kolkwitz kam, dem konnte es geschehen, dass sein Zug abends bei der Heimkehr in Kunersdorf hielt oder umgekehrt. Damit war man von seinem „Anschlussgefährte“ weit entfernt. Praktische Fahrzeitverlängerung von über einer weiteren Stunde waren dadurch Realität. So wurden und werden die potentiellen Bahnnutzer auf private Fahrzeuge verdrängt und die Straßen in die Städte gefüllt.

Sogar noch 2008, als die Strecke Cottbus Berlin mit der Begründung der Notwendigkeit einer Modernisierung der Sicherheitstechnik in Wirklichkeit auf die mögliche Fahrgeschwindigkeit auf 160 kmh ausgebaut wurde, erfolgte das eingleisig. Die mahnenden Proteste dagegen blieben ungehört.

Die Fahrgastzahlen stiegen weiter und die Pünktlichkeit sank. 2015 sollte die Haltepunkte eigentlich sofort geschlossen werden. Dank der Bürger*innenproteste war das aber nicht restriktiv und sofort möglich. Die „geniale“ Idee der Verantwortlichen bestand nunmehr darin, nur noch die ganz großen Städte zu verbinden. Das Ganze wurde in Teilschritte verpackt, damit sich das Nutzerverhalten der Bürger*innen aus den ländlichen Regionen den zentralen Vorgaben anpasst. Der angebotene Busschienenersatzverkehr erwies sich jedoch als so schlecht, dass die Sehnsucht der Menschen nach einer zuverlässigen Bahn beflügelt wurde.

Die Einsicht in die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen führte dazu, dass der Landesnahverkehrsplan eine Zukunft für die Haltepunkte Kolkwitz und Kunersdorf an einer zweigleisigen Verbindung zwischen Berlin und Cottbus vorsieht. Der Ausbau der Haltepunkte auf 2 Bahnsteige wurde 2020 vorgestellt und soll 2025 nutzbar sein.

Es ist bekannt, dass in Kolkwitz wieder mehr Kinder zur Welt kommen. Die Einwohnerzahl steigt. Auch hier gibt es Änderungen in den offiziellen Prognosen. Eine neue Kita, ein neuer Hort und eine neue Gesamtschule des Kreises auf dem Territorium der Gemeinde. Lehrer*innen, Erzieher*innen und andere Mitarbeiter*innen werden gebraucht und ein mindestens stündlich zu nutzender Haltepunkt könnte die Grundlage dafür sein, dass demnächst die Statistik mehr Berufseinpender verzeichnen wird.

Ein Haltepunkt ist in der Zukunft das Ein- und Ausfallstor in die Welt. Ein etwas schwülstiger Satz. Jedoch beschreibt er die Perspektiven und das Engagement kluger Bürger*innen für „ihre“ Haltepunkte Kolkwitz und Kunersdorf, die spätestens ab 2022 jeder stündlich bedient werden müssen!

Deshalb fordert die Bürgerinitiative alle kommunalen Gremien und Parteien, Vereine und Kirchen auf, sich sofort und unmissverständlich für einen ehrlichen Stundentakt für die Haltepunkte Kolkwitz/ Nord und Kunersdorf beim RE 2 einzusetzen und die Bürger*innen über ihre Initiativen zu informieren!

Gerd Bzdak

Sprecher Bürgerinitiative Haltepunkte Kolkwitz / Kunersdorf