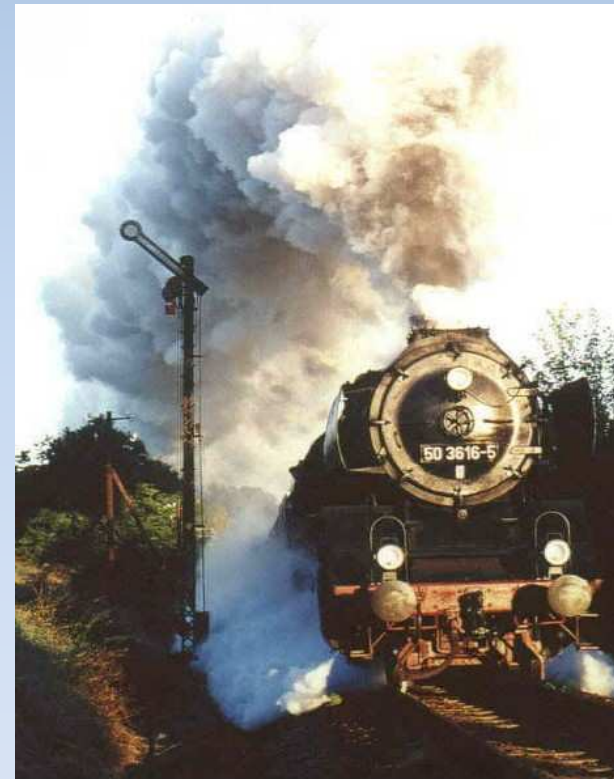


# A „typical“ politicians' view:

- The railways are an old-fashioned, ancient means of transport
  - especially in regional transport.
- Railways are for the poor.
- Railways and stations are dirty.
- No one wants to go by rail except for some strange nostalgic enthusiasts.
- The car is much more comfortable.
- The bus is better for the budget.
- Railway companies are bureaucratic monsters, state-owned and inflexible.



2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008

# What is the reality?

The railways can be very successful if:

- the political, financial and legal framework is encouraging;
- the regional authorities are committed to “their” railway;
- the necessary investments are done so that the speed increases, travelling times are shortened, stations and vehicles provide more comfort;
- the train operator has a positive attitude towards passengers;
- the services are frequent, based on regular timetables;
- local and national train services are well co-ordinated;
- train and bus services are well co-ordinated.

# What do we need?

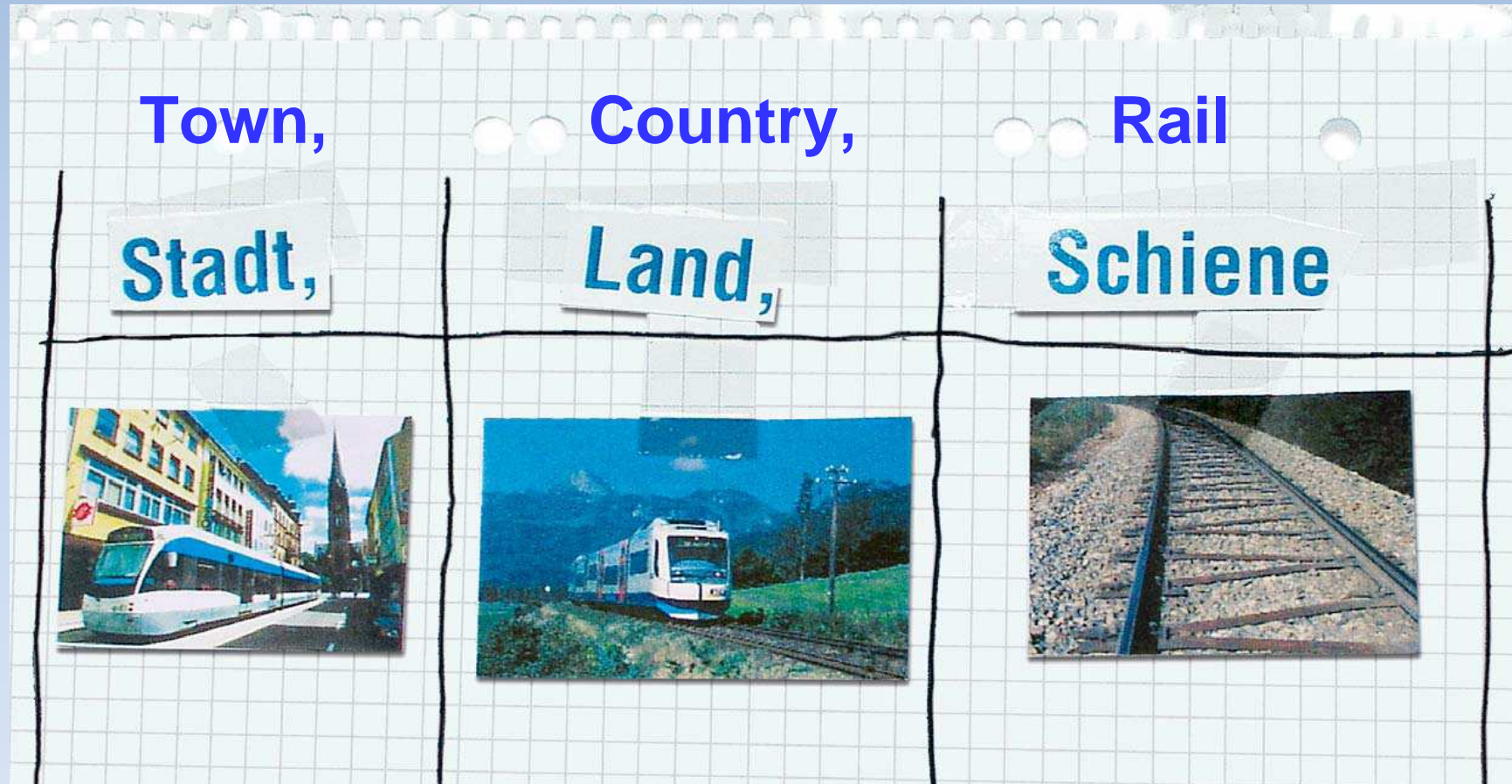
Lighthouse examples, showing the potential and the success of the railways

- from private as well as from national (state owned) and local train operating companies;
- from agglomerations as well as from rural areas, tourist regions and inter-town services;
- showing the common preconditions for success.

**Success is ...**

**... when the passengers come!!!**

# 16 Examples for Successful Railways in Regional Passenger Transport



2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008



# Where to find the line?



# A good story ...

## Prignitzer Eisenbahn Brandenburg | Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse)



### Mit Innovation auf Erfolgskurs

Lange Zeit drohte der Strecke Pritzwalk – Kyritz – Neustadt (Dosse) die Stilllegung wegen Unrentabilität und fehlender Auslastung. 1996 übernahm schließlich die neu gegründete Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) diese Nebenstrecke im nordwestlichen Brandenburg. Obwohl die Fahrgastzahlen daraufhin stiegen, blieb das Land mit seinem eigenen Engagement lange zurückhaltend, so dass weiterhin die Einstellung des Schienenverkehrs drohte. Pioniergeist und eine starke Verbundenheit mit der Region ermöglichten jedoch die erfreuliche Entwicklung der Schienenverbindung – auch mit begrenzten Mitteln.

Mangels Alternativen wurde der Verkehr zunächst etwas provisorisch mit ausrangierten Schienenbussen (erste Generation von Nahverkehrstriebwagen) aus Westdeutschland betrieben. Mit diesen bewiesen die Brandenburger jedoch, dass erfolgreicher Schienenverkehr auch in einer bevölkerungsarmen Gegend möglich ist. Mangelnder Komfort wurde in dieser Zeit durch Kreativität, Service und unternehmerisches Engagement ausgeglichen. Zudem erwiesen sich die Schienenbusse als zuverlässig und halfen, das Image der Eisenbahn aufzubessern. Fast schon legendär sind die Plastikkästen neben dem Fahrer, die in der Anfangszeit mit Schokoriegeln und ähnlichen Snacks gefüllt waren. Gegen Einwurf von einer Mark konnten sich Fahrgäste bedienen. Das war unkompliziert und wurde dankbar angenommen.

Heute verkaufen Zugbegleiter neben Fahrkarten, auch Getränke und Snacks und stehen für Informationen zur Verfügung. Tickets können aber auch an den Automaten im Zug oder an den beiden durch die PEG betriebenen Fahrkartenverkaufsstellen in Pritzwalk und Kyritz gekauft werden. Tageszeitungen liegen während der Fahrt kostenlos aus. Für eine vorbildliche Fahrgastbetreuung und ihre Serviceleistungen wurde der PEG der Deutsche Schienenverkehrs-Preis 1999 vom Deutschen Bahnkunden-Verband verliehen.

Eine deutliche Qualitätssteigerung ermöglichten neue Triebwagen. Sie sind klimatisiert, bieten Niederflereinstieg und ausreichend Platz für Fahrräder, Kinderwagen und Gepäck.

Eine Videoüberwachung hilft, die hohen Standards an Sauberkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Sympathien sammelt die Eisenbahngesellschaft auch mit verschiedenen Sonderfahrten.

Natürlich können die Brandenburger nicht mit den Fahrgastzahlen von Ballungszentren konkurrieren, dennoch sind die täglich über 900 Fahrgäste als Erfolg zu werten. Für zusätzlichen Schwung soll in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg ein neues Nahverkehrskonzept für den Landkreis Prignitz sorgen, das zur Zeit ausgearbeitet wird. Man sucht beispielsweise nach Möglichkeiten, mehr Schüler-Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Dafür werden auch die Schulanfangs- und -endzeiten bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt.

### PFLANZENÖL STATT DIESEL

Die Fahrzeuge der Prignitzer Eisenbahn fahren mit einem Treibstoff auf Pflanzenölbasis. Die dafür notwendigen Modifikationen an den Motoren wurden durch die eigene Werkstatt vorgenommen. Zu den Vorteilen dieses Treibstoffs gehört neben dem im Vergleich zu herkömmlichem Diesel etwas geringeren Preis vor allem die Umweltfreundlichkeit. Beim Verbrennen wird nur soviel Kohlendioxid freigesetzt, wie die Pflanzen beim Wachstum vorher aufgenommen haben (CO<sub>2</sub>-neutral). Dadurch wird die Umweltbilanz der Bahn gestärkt. Diese Leistungen würdigte im Jahr 2001 EURO-SOLAR, die Europäische Vereinigung für Erneuerbare Energien e. V., mit dem Deutschen Solarpreis.



# History, Achievements, important facts (common structure for all examples)



## Geschichte

- 1887 | Erstmals Zugverkehr auf der Strecke Neustadt (Dosse) – Pritzwalk
- 1996 | übernimmt die neu gegründete Prignitzer Eisenbahn GmbH (PEG) den Betrieb auf der Nebenstrecke der DB Netz AG im nordwestlichen Brandenburg. Trotz steigender Fahrgastzahlen bleibt das Land zunächst zurückhaltend, so dass lange Zeit weiter die Einstellung des Schienenverkehrs droht.
- 2003 | kommt es endlich zu einem Zehnjahresvertrag. Dieser bietet der Prignitzer Eisenbahn Planungssicherheit und sichert dem westlichen Brandenburg einen zuverlässigen Schienenpersonenverkehr.
- 2004 | wird die PEG von der britischen „Arriva“ als attraktiver Einstieg in den deutschen SPNV-Markt ausgemacht und übernommen.

## Leistung der Strecke

Ein Stundentakt an Wochentagen und ein Ein- bzw. Zweistundentakt am Wochenende garantieren gute Verbindungen. Zum Einsatz kommen moderne Nahverkehrstriebwagen vom Typ Regio-Shuttle RS 1. Das regionale Angebot und Anschlüsse von Neustadt nach Berlin ermöglichen autofreie Mobilität auch auf dem Land. Zwei wiedereröffnete Bedarfshaltepunkte haben genauso Anteil an der Attraktivität der Strecke wie die günstigen Umsteigebeziehungen im Bahnhof Pritzwalk u. a. in Richtung Meyenburg und Putzitz. Die Qualität der Leistung der Prignitzer Eisenbahn wird durch die Zertifizierung nach DIN EN ISO 9001:2000 belegt, die das Unternehmen erfolgreich erlangt hat.

## Fakten

### Betreiber

Verkehrsunternehmen: Prignitzer Eisenbahn GmbH  
Infrastruktur: DB Netz AG

### Fahrgastzahlen (pro Tag)



**Streckenlänge** 42 km

**Fahrzeit** 55 min.

### Taktung

wochentags Stundentakt  
am Wochenende 2-Stundentakt (Stundentakt im Abschnitt Neustadt – Kyritz)

**Höchstgeschwindigkeit** 60 km/h

**Zugkilometer** (pro Jahr) ca. 440.000



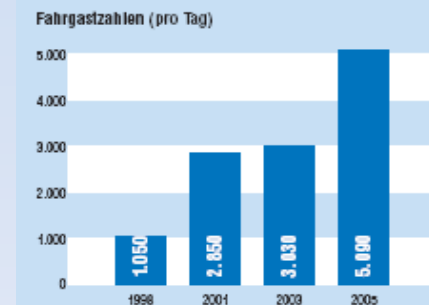
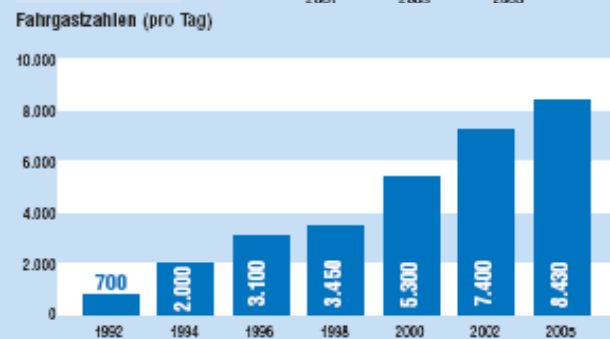
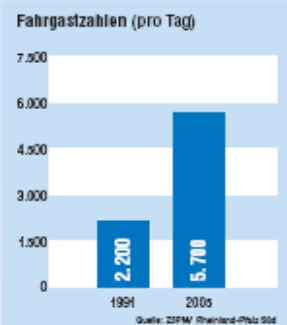
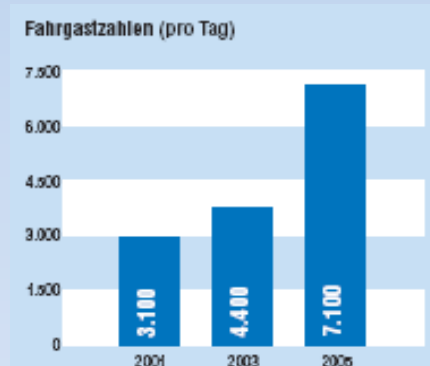
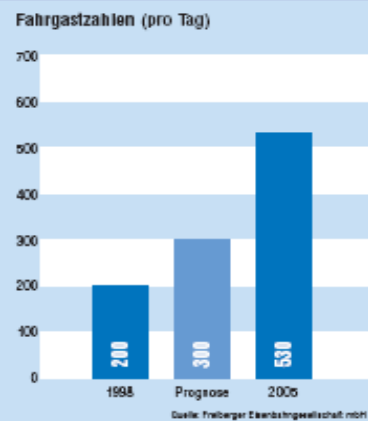
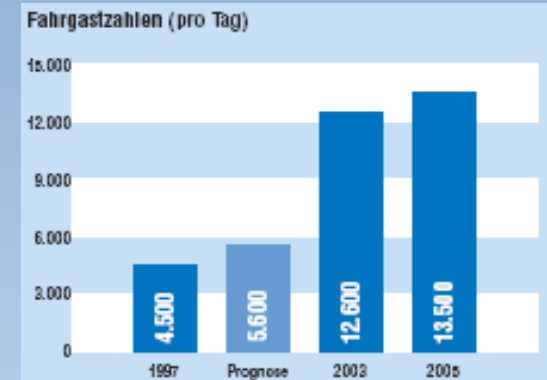
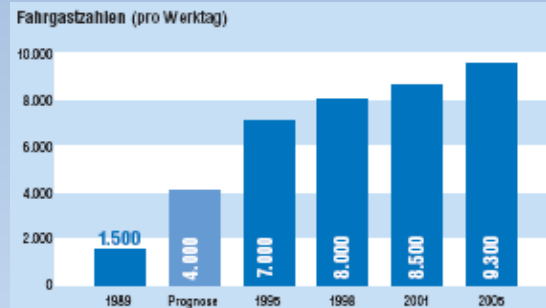
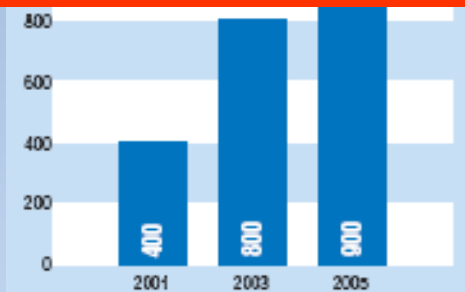


Photographs  
of modern  
trains ...

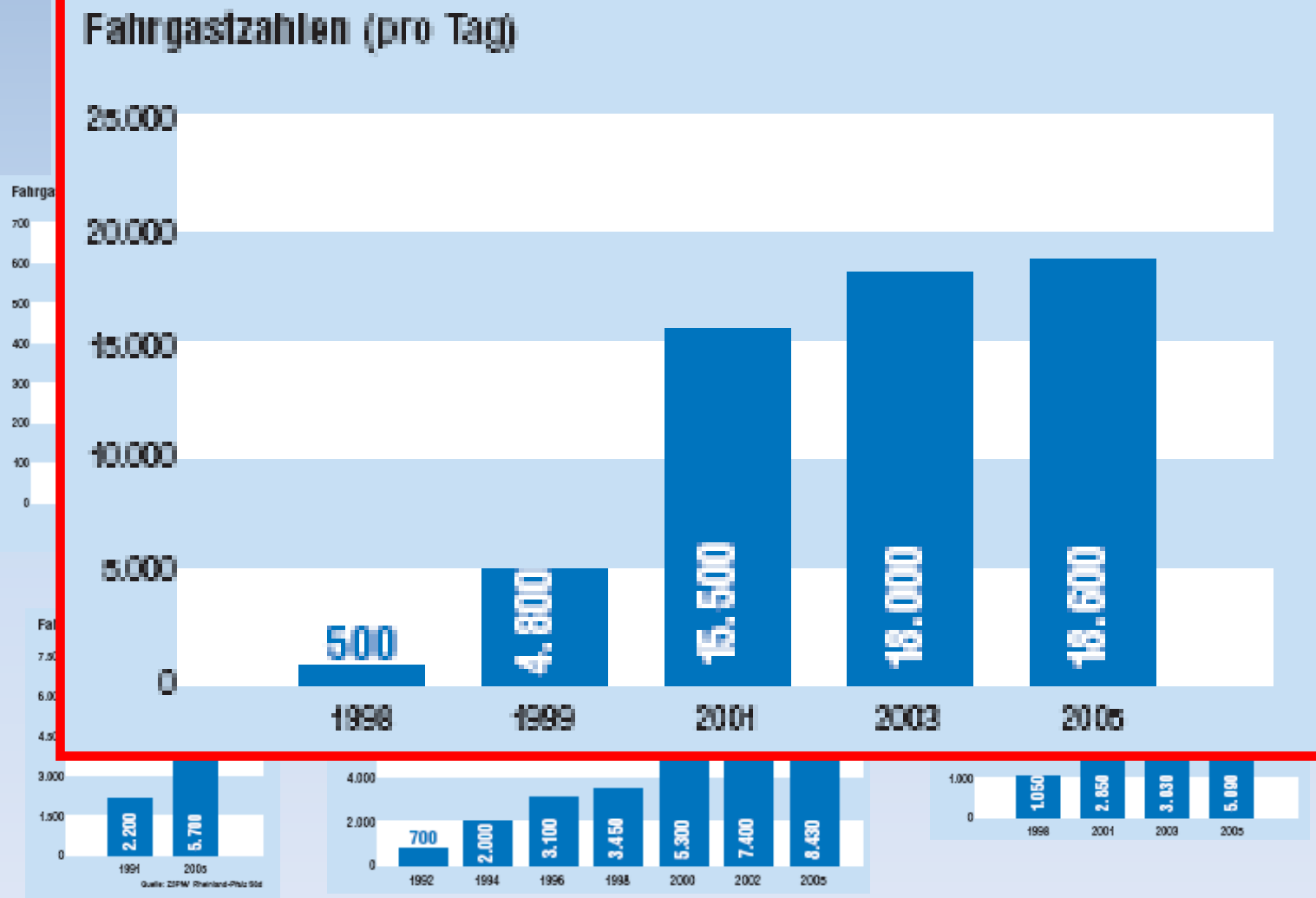




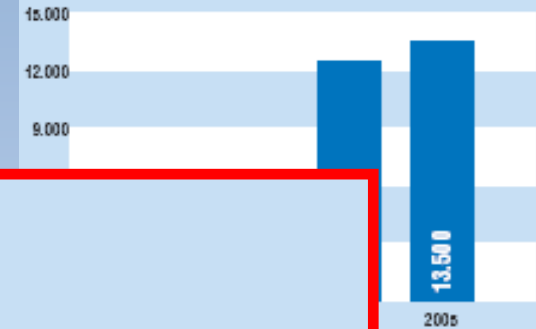
# Most important: Increase of passenger numbers!



**Our record keeper:**



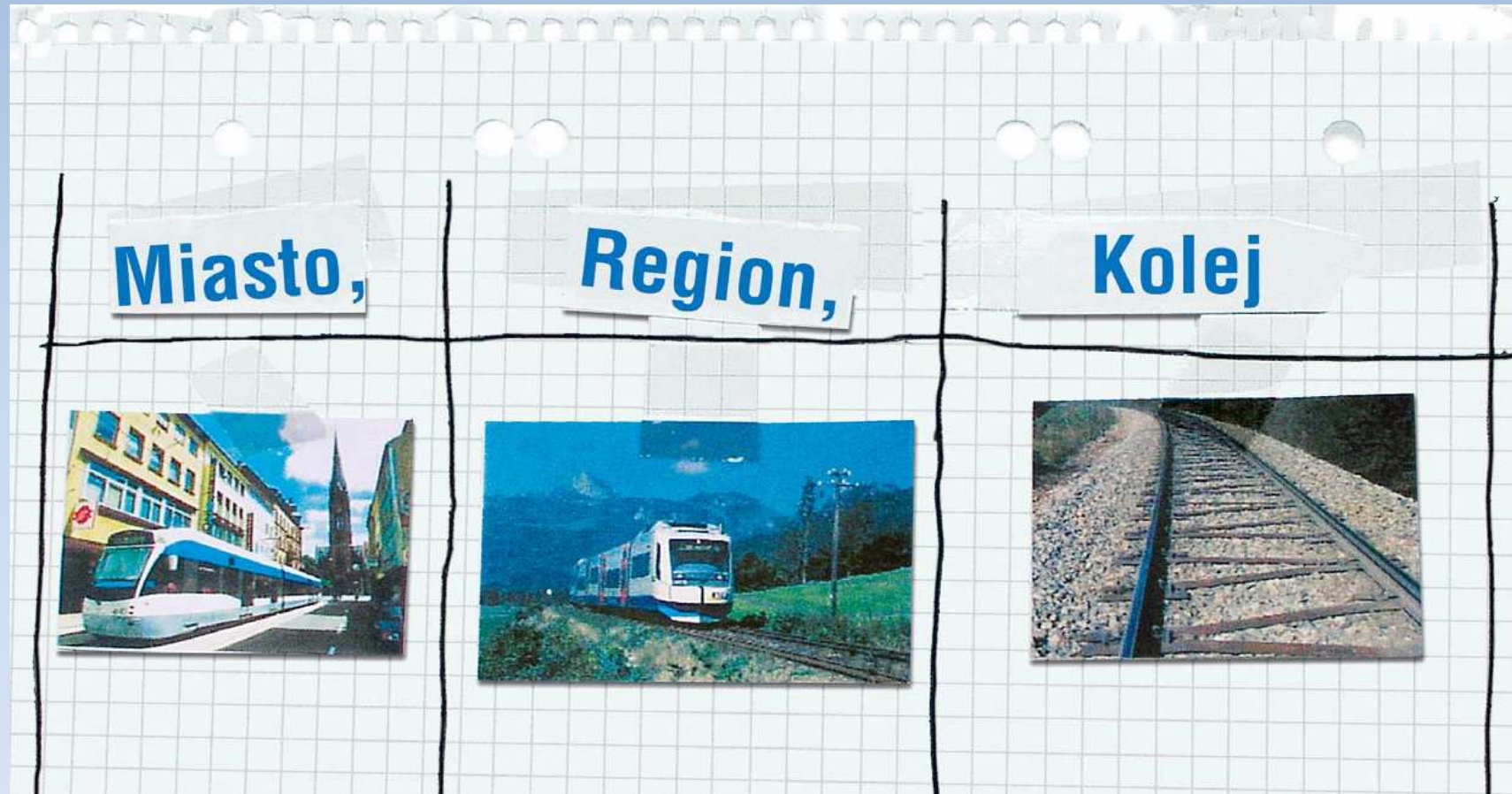
Fahrgastzahlen (pro Tag)



3.160

Quelle: NBS

# Wzorcowe przykłady rozwoju regionalnych linii kolejowych



2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008



# Kötőtpályás megoldások a regionális közlekedésben: 16 sikeres példa



2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008

# 16 exemple de succes cu trenurile pe distanțe scurte

Orașe,



Landuri,



Căi Ferate



2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008

# General idea of the project



- Prepare a brochure with lighthouse examples for regional passenger transport from different countries;
- to be published by the pro-rail-associations as a common project;
- present it to politicians and journalists on local, national and European level;
- influence the public opinion all over Europe;
- optional: present the lighthouse examples on a European conference / event in Brussels or elsewhere
- try to get European funds;
- use the project for enhancing our international co-operation.

2nd Meeting Pro-Rail Organisations Amsterdam March 2008



Matthias Pippert  
Allianz pro Schiene e. V.  
Phone: +49 / 30 / 24 62 599-60  
E-mail: [matthias.pippert@allianz-pro-schiene.de](mailto:matthias.pippert@allianz-pro-schiene.de)  
[www.allianz-pro-schiene.de](http://www.allianz-pro-schiene.de)

**Thank you for your attention!**