

2015: Aus für Lübzer Bahnanbindung

13. September 2013 | 22:04 Uhr | Von: svz



Wenn es nach den Plänen von Infrastrukturminister Volker Schlotmann geht, dann sind die Tage für die Bahn gezählt. Zwischen Parchim und Waren sollen ab 2015 keine Züge mehr rollen. Stattdessen sollen Busse mehr Mobilität bringen. Michael-Günther Bölsche

Gestern Nachmittag verkündete Verkehrsminister Volker Schlotmann (SPD) das Aus für die Lübzer Bahnanbindung: Bei der Weiterentwicklung des Schienenpersonennahverkehrs, heißt es in einer kommentarlos per E-Mail verschickten Erklärung, setze das Infrastrukturministerium künftig im südlichen Mecklenburg auf ein flexibles und bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot, das die Vorzüge von Bahn und Bus kombiniert. Damit könnten z.B. weitere Orte an die Hauptstrecke zwischen Parchim und Waren angebunden werden.

Flexibles und bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot erklärt sich dabei wie folgt: Die Mecklenburgische Südbahn solle ab 2015 wie gewohnt zwischen Hagenow und Parchim verkehren. Auch zwischen Waren und Neustrelitz werde weiterhin eine Bahnverbindung bestehen. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Parchim und Waren sehe die "Weiterentwicklung" hingegen vor, ein flexibles Bussystem zu schaffen, mit dem auch Plau am See neu in das Streckennetz eingebunden werden soll.

Die Südbahn koste derzeit jährlich rund 10,5 Mio. Euro, so das Schlotmann-Ministerium. Mit der Umsetzung des neuen kombinierten Konzeptes sei eine Ersparnis von drei bis vier Millionen Euro zu erwarten, die dem Schienenpersonennahverkehr an anderer Stelle zu Gute kommen sollen (z.B. zusätzliche Züge, Spätverbindungen, Serviceleistungen); Einzelheiten, heißt es, werden im Rahmen des Integrierten Landesverkehrsplans dargestellt.

Um dauerhaft einen effizienten Betrieb der Bahn zwischen Parchim und Waren zu gewährleisten, seien laut Gutachten Investitionen in die Infrastruktur von rund 47,5 Mio Euro notwendig. Die Fahrgastauslastung sei im Bereich der Strecke zwischen Parchim und Waren sehr gering. Die durchschnittliche Reiseweite betrage rund 28 Kilometer, was Indiz dafür sei, dass die Strecke im Alltagsverkehr vor allem für kurze Verbindungen genutzt werde.

"Um eine Entscheidungsgrundlage zu haben, haben die Landkreise Mecklenburgische Seenplatte und Ludwigslust-Parchim in Abstimmung mit den Bürgermeistern und Bürgermeisterinnen entlang der Strecke ein Verkehrsgutachten zur Südbahn erstellen lassen, welches das Ministerium finanziert hat. Dieses hat gezeigt, dass ein wirtschaftlich vernünftiger Betrieb der Bahn auf der Gesamtstrecke nicht vertretbar ist. Wir wollen im südlichen Mecklenburg ein möglichst attraktives und bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot entwickeln. Dabei müssen wir uns aber auch den wirtschaftlichen Gegebenheiten und finanziellen Möglichkeiten stellen. Durch eine Kombination von Bahn und Bus schaffen wir ein angemessenes Angebot", erklärt Infrastrukturminister Volker Schlotmann.

Lübz' Bürgermeisterin Gudrun Stein, die die Nachricht von der Stilllegung ihres Bahnhofes bei einer Ausstellungseröffnung im Karower Meiler erreichte, reagierte empört: "Die Argumente, die Herr Schlotmann da vorbringt, sind nicht korrekt. Die Strecke zwischen Parchim und Lübz krankt nicht unter zu wenig Fahrgastzahlen. Im Gegenteil, sie ist sogar extrem hoch ausgelastet. Darauf haben wir Bürgermeister im Arbeitskreis auch beizeiten und mehrfach hingewiesen." Pläne, Lübz ab dem Jahr 2015 vom Bahnnetz abzukoppeln, entsprechen keinesfalls hiesigen Interessen. "Und sie werden auch nicht unsere Akzeptanz finden", so Gudrun Stein.

Derweil ist in der E-Mail weiter zu lesen: Mit dem neuen Konzept solle das Verkehrsangebot nicht nur günstiger, sondern vor allem flexibler und ökologischer werden. "Wir müssen die vorhandenen Mittel möglichst effizient einsetzen, und die Verkehrsträger dort stärken, wo sie ihre Vorteile ausspielen können. Es geht um einen guten und den regionalen Bedingungen angepassten Nahverkehr. Der Bus ist flexibel einsetzbar und daher besonders in der Fläche geeignet. Die Bahn hat ihre Vorteile bei der Beförderung vieler Fahrgäste über größere Strecken", so Schlotmann.

Bei der Ausarbeitung des Betriebskonzeptes sollen die Akteure vor Ort einbezogen werden. "Der Verkehr entlang der Südbahn muss sinnvoll mit Zubringern aus der Fläche verknüpft werden. Darüber hinaus sind die Anschlüsse an den Fernverkehr in Ludwigslust und Waren zu berücksichtigen. Die Akteure vor Ort kennen sich am besten mit ihrer Region aus und wissen, was gebraucht wird. Wir werden daher zeitnah Gespräche mit den Landkreisen aufnehmen und bei Bedarf auch den interkommunalen Arbeitskreis und andere Akteure einbeziehen", so Schlotmann.