

Ringen um Schienenverbindung

26. September 2013 | 22:02 Uhr | Von: Ilja Baatz



Arnulf Schuchmann Geschäftsführer der ODEG und ihr Sprecher.

Noch steht nicht fest, wie lange die Signale auf der Bahnstrecke Parchim - Neustrelitz freie Fahrt anzeigen. Fotos: Ilja Baatz

Für viel Wirbel in unserer Region sorgt seit mehreren Monaten der Plan des Landesverkehrsministeriums, die Bahnlinie Hagenow - Neustrelitz 2014 in Parchim enden zu lassen und die Verbindung gen Osten ab dort ab 2015 mit Bussen fortzusetzen. Eventuell erhalten bleiben

soll nur die Strecke Neustrelitz - Mirow. Viele Kommunen befürchten eine Verschlechterung für die Fahrgäste selbst und dass die Orte vom zu allen Jahreszeiten verlässlichen öffentlichen Personennahverkehr abgekoppelt werden, was sie auch in vielen Stellungnahmen deutlich zum Ausdruck gebracht haben.

"Ich verstehe das, wundere mich jedoch gleichzeitig, dass niemand bis auf diese Zeitung über eine viel zu lange Zeit das direkte Gespräch mit uns gesucht hat. Jetzt ist es so, dass sich langsam wenigstens in Parchim etwas tut", sagt Arnulf Schuchmann, Geschäftsführer der Ostdeutschen Eisenbahn AG (ODEG), deren Züge auf genannter Strecke fahren. Nach Anfrage war er umgehend zu einem Gespräch mit unserer Redaktion bereit.

Obwohl direkt von einer möglichen Schließung betroffen, stürzt sich Schuchmann nicht wie fast allerorten auf die oft sofort abgeurteilte Landespolitik, sondern argumentiert mit Fakten: "Im Ministerium ist man nicht auf dem Holzweg. Um die Lage besser beurteilen zu können, muss man zum Beispiel das 1996 verabschiedete Regionalisierungsgesetz beachten." Dadurch wurde geregelt, dass künftig die einzelnen Bundesländer selbst bestimmen, wie sie den früher zentral gesteuerten Bahnverkehr jetzt in Eigenregie absichern. "Grundsätzlich positiv, wegweisend und europaweit Vorreiter", so Schuchmann. Damit verbunden war ein vom Bund an die Länder übergebener Betrag, aktuell in einer Höhe von 7,2 Milliarden Euro. Anschließend ging und geht es immer darum, wer wieviel bekommt. An dem Verteilungsschlüssel hat der heutige Geschäftsführer seinerzeit im Bundesverkehrsministerium beratend mitgearbeitet. Bekanntermaßen gebe es in Mecklenburg-Vorpommern wenig Einwohner, aber viel Land, so dass eine Aufstockung beziehungsweise eine Herabstufung folge, was auch vernünftig sei. Problem: Der Schlüssel blieb, aber im Laufe der Zeit stiegen die Kosten erheblich mehr als die zur Verfügung stehenden Mittel. Die erste Etat-Größe galt bis 2004, die folgende wurde bis Ende 2014 festgeschrieben. Zu diesem Zeitpunkt endet auch der Vertrag mit der ODEG.

Immer weniger Einwohner (und damit auch Fahrgäste) bei gleichbleibender Landgröße - es liege auf der Hand, dass sich dieser Aderlass auch in Zahlen ausdrücke. Wenn es schon jetzt schwer sei, das Angebot mit den bisher gezahlten Mitteln aufrecht zu erhalten, gehe es mit zwangsläufig weniger überwiesenen kaum. "Ein Politiker auf Landesebene handelt nicht verantwortungsvoll, wenn er nicht darüber nachdenkt, was er tun könnte, um Kosten zu sparen, weil ihm auch für die Bahn bald nicht mehr ausreichend Geld zur Verfügung steht", sagt Schuchmann. "Unseriös wäre, neue Verträge mit der ODEG, der Deutschen Bahn oder sonst wem abzuschließen, das Angebot nicht zu verändern und die Unternehmen am Ende nicht bezahlen zu können, weil weniger Geld zur Verfügung stand, was von Anfang an bekannt war." Es sei denn, der Landeshaushalt werde umgeschichtet, indem man für den Straßenbau vorgesehene Mittel der Schiene zugute kommen lasse: "Das Geschrei höre ich jetzt schon. Es ist zu einem Verteilungswettbewerb um knappes Geld gekommen." Gegenwärtig gebe es im Ministerium nicht mehr als eine Willensbekundung, den Bahnverkehr ab Parchim einzustellen. Es sei jedoch nicht damit getan, als Minister aus dem Fenster zu rufen, dass jetzt alles anders werde. "Vor der Absetzung des Bestehenden ist unter anderem ein alternatives Verkehrskonzept zu entwickeln, Leistungen müssen ausgeschrieben werden und ich denke, es hat ein Beschluss im Landeskabinett zu erfolgen", sagt Schuchmann. "Eine ganze Menge Arbeit also."

In der Tat sei es so, dass ab Parchim gen Osten vergleichsweise wenig Gäste auf der Schiene unterwegs sind. Ein Hauptproblem sieht der Geschäftsführer darin, dass der Landkreis parallel ein Netz aus Linienbussen unterhält: "Derselbe Landkreis, der darüber schimpft, dass die Bahn aufhört!

Das alles kommt mir vor wie das Spielchen ‚Wasch mich, aber mach mich nicht nass‘. Wir wären einen Riesenschritt weiter, wenn es gelänge, das Buskonzept besser auf die Bahn in der Form abzustimmen, dass die Busse die Fahrgäste zu ihr hinbringen und nicht parallel verkehren.“ Überlegenswert sei zudem, die noch hohe Zahl der ODEG-Fahrten gen Osten nötigenfalls auszudünnen, ohne vor allem Schüler, Pendler und Berufsschüler zu benachteiligen.

Zusätzliche Kopfschmerzen bereiteten dem Unternehmen die von ihm zu zahlenden Infrastrukturkosten. Für die fast komplett der Deutschen Bahn (DB) gehörenden Schienen muss es für die Nutzung zwischen 3,50 und vier Euro pro Kilometer an das Unternehmen bezahlen. Zwischen Malchow und Waren ist es sogar rund doppelt so viel. Eigentümer ist hier die "Regio Infra GmbH", die die Preise erst jüngst angezogen habe.

Generell halte Schuchmann Busfahren für unbequemer, unzuverlässiger, gefährlicher und hinsichtlich der Kommunikation zwischen den Fahrgästen für schlechter, doch wie auch immer: Wenn seine Strecke wie beschrieben gekürzt wird, befürchtet er, dass dies auch für den verbleibenden Rest der Bahn nicht ohne negative Folgen bleibt.