

Weiter Kampf um Bahnanbindung

29. August 2013 | SVZ | Von: Ilja Baatz



Die mit der ODEG geschlossenen Verträge laufen Ende 2014 aus. archiv

Die Stadtvertreter haben sich auf ihrer Sitzung am Mittwochabend bei zwei Enthaltungen mit klarer Mehrheit dafür ausgesprochen (anwesend waren 14 von 19 Abgeordneten), die Bahnverbindung Hagenow - Neustrelitz zu erhalten. Wie schon mehrfach berichtet, besteht die Gefahr, dass sie eventuell Ende 2014 stillgelegt wird.

Auch Lübz' Bürgermeisterin Gudrun Stein ist Mitglied im "Arbeitskreis Südbahn", in dem sich die beiden von der möglichen Stilllegung betroffenen Kreise sowie die an der Strecke liegenden Städte - vertreten durch die Landräte beziehungsweise Bürgermeister - zusammengeschlossen haben. Die Entscheidung der Stadtvertreter brauche die Verwaltungs-Chefin, um dem Land gegenüber aktiv werden zu können. Endgültig erreicht sei damit noch nichts, aber man könne eine Meinung klar vertreten.

Gudrun Stein zufolge gab der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte ein durch das Verkehrsministerium finanziertes Gutachten in Auftrag, bei dem mehrere Varianten untersucht wurden, wie die Verbindung in Zukunft aufrecht zu erhalten wäre - zum einen durch die praktisch unveränderte Beibehaltung der jetzigen Regelung und andererseits den Ersatz des reinen Schienenverkehrs durch ein kombiniertes Angebot aus Bus und Bahn.

Das Gutachten wurde der Arbeitsgruppe auf ihrer Sitzung Mitte August vorgestellt. Sie sprach sich für Variante 1b aus, die den grundsätzlichen Fortbestand des Bahnbetriebes favorisiert - allerdings mit einer Reduzierung der täglich gefahrenen Zugverbindungen zwischen Parchim und Malchow von jetzt

fünf auf drei und dem zusätzlichen Einsatz von acht Bussen. Zu vermuten sei aber, dass das Land den Vorstellungen der Arbeitsgruppe nicht ohne weiteres folgen wird, sondern eher favorisiert, den durchgängigen Betrieb der Mecklenburgischen Südbahn aufzugeben. Hintergrund für diese Annahme: Das Land könnte sparen, weil es für die Schiene, für den Busverkehr hingegen der Kreis zuständig ist. "Wir wollen das Land aber nicht aus der Verantwortung lassen", sagt Gudrun Stein. "Zum Erhalt der Bahnstrecke müssen vor allem die Betriebskosten gesenkt werden, und zwar durch Investitionen in die Strecke." Weniger Bahnverbindungen wie beschrieben würde bedeuten, die Kosten für das Land von jetzt rund 10,5 auf 7,5 Millionen Euro verringern zu können. Auf keinen Fall in Frage komme für den Arbeitskreis, den Schienenverkehr komplett wegfällen zu lassen.

Bei den Untersuchungen habe sich gezeigt, dass hinsichtlich der Bahnnutzung aus Richtung Hagenow gesehen in Parchim "alles andere als Schluss" sei: "Zwischen Parchim und Lübz etwa ist sie sehr stark, was sicherlich auch mit der Berufsschule zusammenhängt. Und von Lübz in Richtung Osten ist zum Beispiel Alt Schwerin auch in touristischer Hinsicht eine wichtige Station." Außerdem gehe es mit darum, Plau am See einzubinden. Einer der beiden Stadtvertreter, die sich der Stimme enthielten, kritisierte die vorgestellte Variante als "ökologischen und wirtschaftlichen Blödsinn". Wenn man die Schiene eh er- und für viel Geld ständig weiter unterhalte, sei nicht zu verstehen, trotzdem noch mehr Busse auf der Straße fahren lassen zu wollen, anstatt alles auf die Bahn zu konzentrieren.

Nach Meinung des Landes wird die Bahnstrecke nicht ausreichend frequentiert, was Grund dafür sei, über neue Lösungen nachzudenken. Gestern erhielt Gudrun Stein ein Schreiben der Bürgerinitiative (BI) "Pro Schiene Mecklenburgische Seenplatte". In dem offenen Brief, gerichtet an Volker Schlotmann, Minister für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung, heißt es unter anderem, dass die BI für den Erhalt und Ausbau der Bahnstrecken Hagenow - Neustrelitz und Mirow - Neustrelitz bereits weit über 12 000 Unterschriften gesammelt hat. "Mit Entsetzen" habe man festgestellt, dass das Ministerium den Ausschreibungstermin zur Neubestellung des Schienenverkehrs ab 2015 auf genannter Strecke habe verstreichen lassen. Ihr Aus würde die Abkopplung der Mecklenburgischen Seenplatte von der wichtigen Ost-West-Anbindung nach Hamburg bedeuten: "Das können und wollen wir nicht akzeptieren!" Alle in dem von Schlotmanns Haus finanzierten Gutachten vorgeschlagenen Varianten bedeuteten letztlich das Ende der Bahn. Der Unterschied liege lediglich in der Geschwindigkeit. Die Untersuchung diene aus Sicht der BI nur dazu, die Stilllegung zu rechtfertigen. Man habe sich einseitig auf Kostenminimierung konzentriert und eine Qualitätsverbesserung überhaupt nicht in Erwägung gezogen.

Die Schließung der Bahn schränke viele Menschen in ihrer Mobilität ein, koppelte sie von ihren Versorgungszentren ab und besonders für Ältere und Familien werde es immer schwieriger, zum Beispiel Fachärzte und Kultureinrichtungen zu erreichen. Die Landesregierung spreche ständig vom demografischen Wandel. "Aber wie soll der ländliche Raum ohne Bahn attraktiver gestaltet werden?", heißt es in dem Brief weiter. "Soll hier nach Agroneum, Müritzeum und Ozeaneum ein ‚Humaneum‘ errichtet werden, nach dem Motto: Hier lebten einst auch mal Menschen?"