

Mit Bussen doppelt so lange unterwegs

07. Oktober 2013 | 00:10 Uhr | Von: Ilja Baatz



Die vom Land ins Spiel gebrachte Überlegung, den Zugverkehr auf der Strecke Hagenow - Neustrelitz von Westen aus gesehen ab 2015 in Parchim enden zu lassen und die Weiterfahrt auf Busse zu verlagern, sorgt auch in unserer Region für große Bedenken. Vertraglich vereinbart ist, dass die Verbindung bis zu genanntem Zeitpunkt durch die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) wie bisher aufrecht erhalten wird. Arnulf Schuchmann, Vorsitzender und Sprecher der Geschäftsführung des in Berlin beheimateten Unternehmens, hat jetzt das vom "Planungsbüro Verkehr" im Auftrag des Landes erstellte Gutachten zu der Verbindung eingesehen und war nach einem ersten Überblick zu einer Stellungnahme gegenüber unserer Redaktion bereit.

"Dass in den östlich von Parchim eingesetzten Zügen oft wenig Fahrgäste sitzen, wissen wir auch durch eigene Auswertungen", sagt er. "Und sicherlich sind die Fahrzeiten relativ lang, weil die Strecke nur für eine Nutzung mit bis zu 80 km/h ausgebaut ist. Aber beispielsweise geht das Gutachten nicht auf die erhebliche Verschlechterung ein, dass sich die Zeiten durch die Busse noch wesentlich erhöhen würden und die Fahrgäste gezwungen wären, mindestens zweimal umzusteigen - in Parchim und Malchow etwa. Das ist für mich ein eklatanter Mangel." Bei den über Berlin und Güstrow führenden Alternativvarianten stelle sich zudem die Frage nach der Anerkennung von Ländertickets.

Das Gutachten betrachtet mehrere mögliche Fahrplan-Varianten. Laut der 1b etwa starten Züge morgens in Malchow und enden abends dort. Schuchmann zufolge würde dies für ihn bedeuten,

Wagen nach Malchow bringen und sie hier stationieren zu müssen, was aus Sicht der ODEG mehr als unattraktiv wäre, weil hohe, nicht berücksichtigte Zusatzkosten entstünden. Laut Fahrplanausdruck sollen Züge wie Busse zudem auf dem Parchimer ZOB enden: "Das ist schlecht möglich, weil der Bahnhof in Parchim rund 1,8 Kilometer vom ZOB entfernt liegt. Eine Umsteigezeit von fünf Minuten ist da absolut unrealistisch." Vielleicht habe man aber auch nur die Haltestelle am Bahnhof zum ZOB erklärt. Dann stelle sich jedoch erneut die Frage, wie verlässlich das Gutachten sei. Variante 1c bringe sogar wieder die bereits seit einem Jahr tote Strecke Mirow - Neustrelitz ins Spiel. Prinzipiell gelten hier dieselben Aussagen wie die vorherigen, nur dass die Triebwagen in Waren vorgehalten werden müssten.

Geradezu "unfassbar" sei Variante 2a, bei der sich die Fahrzeit etwa von Waren nach Ludwigslust von jetzt eineinhalb auf rund drei Stunden verdopple. 2b ist aus Sicht des Geschäftsführers ebenso unrealistisch: Hier fahren die Züge teilweise ab Parchim in Richtung Westen eine Minute vor Ankunft des Busses ab. Der fehlgeschlagene Anschluss bedeute eine Wartezeit von zwei Stunden. Ebenso würden die Busse in Richtung Lübz vor beziehungsweise zur selben Zeit abfahren, wenn die Busse ankommen. "Das sind für mich nicht mehr als theoretische Übungen - eine Katastrophe!", sagt Schuchmann und setzt die Kritik fort: "Logisch wäre ein Lösungsansatz, der zum Beispiel sagt, dass die Fahrtzeit von jetzt eineinhalb auf eine gute Stunde verringert wird. Für nicht ganz 110 Kilometer zwischen Waren und Ludwigslust jedoch eine Verdoppelung als Möglichkeit zu präsentieren, kann ich kaum glauben. Auf ein Gutachten - auch in diesem Fall eine Grundlage, auf der Politiker weitreichende Beschlüsse fällen - muss ich mich verlassen können. Jeder Laie wird es als Autorität ansehen. In meinem Fall kann ich dieses Urteil nicht abgeben."

Außerdem dürfe man bei der Auflistung langfristiger notwendiger Investitionen in die Infrastruktur Bus und Bahn nicht direkt miteinander vergleichen, weil die vom Bus benutzte Straße eh vorhanden sei und man sie auch für andere Verkehrsteilnehmer instand halte. Wer keine eigenständige Betrachtung vollziehe, rechne die Bahn künstlich teuer.

Wer untersuche, wie man auf ein kombiniertes Bahn-Bus-Konzept umsteigen könnte, müsse zum Beispiel auch einbeziehen, wie etwa Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder auf der gesamten Strecke befördert werden können, was in der Bahn problemlos möglich sei. "Und was ist zum Beispiel, wenn 70 Leute bei uns aussteigen und mit dem Bus weiterfahren möchten?", fragt der Geschäftsführer. "Werden dann zwei Busse eingesetzt und sind es von allen Menschen problemlos zu betretende Niederflurfahrzeuge ohne Stufen? Es wird immer wieder davon gesprochen, dass die Beförderungsqualität attraktiver werden soll. Das ist für mich nicht zu erkennen." Die beschriebenen Bus-Bahn-Verbindungen seien unattraktiv und führten dazu, dass sich noch mehr Menschen künftig ins Auto setzen.