

Monika Göpper für Pro Bahn Mecklenburg-Vorpommern Redebeitrag zur Demo zum Erhalt der Südbahn Hagenow – Neustrelitz

Für den Fahrgastverband PRO BAHN, als bundesweiten Verbraucherverband, kommt die derzeitige Entscheidung, auf der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Hagenow und Neustrelitz in Teilbereichen auf Busverkehre umzustellen nicht überraschend.

PRO BAHN hat in der Vergangenheit immer darauf hingewiesen, dass die Südbahn aufgrund geringer Fahrgastzahlen ein Kandidat zur Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist. Insbesondere schon im Jahr 2006, als die Regionalisierungsmittel des Bundes für den SPNV leicht gekürzt wurden, mit dem das Land die Bahnverkehre bestellt. Umso unverständlicher ist es, dass seit dieser Zeit keine Maßnahmen getroffen wurden, dieser möglichen Entwicklung entgegen zu wirken. Beispielsweise die Strecke weiterzuentwickeln, neue Fahrgäste zu gewinnen und den Betrieb somit effizienter, d.h. also wirtschaftlicher in Form von niedrigeren Zuschüssen zu gestalten. Tatsächlich ist die Politik nun von der Realität eingeholt worden, die genau solche Maßnahmen nicht von jetzt auf gleich zulassen.

In letzter Zeit aufgetretene Kalkulationsfehler im Schweriner Infrastrukturministerium bei den Ausschreibungen des Nord-Süd-Netzes (Strecken Berlin - Rostock/Stralsund) und des Warnow-Netzes, d.h. den S-Bahn-Leistungen rund um Rostock bzw. Mehrbestellungen im dortigen Netz sind die Ursache für den aufgetretenen Geldmangel, der das Land zu einer plötzlichen Kehrtwende zwingt. Denn noch Anfang 2012 sah das Ausschreibungskonzept des Landes für die Südbahn ab dem Jahr 2015 sogar eine Bahneinbindung von Plau am See für eine höhere Attraktivität und der Hebung von Fahrgastpotential vor, das für alle Beteiligten dann aber unerwartet gestoppt wurde.

Aus Fahrgastsicht kann dies so nicht akzeptiert werden.

Es muss daher eine Korrektur der Angebotspolitik des Landes geben, so dass auch für die Südbahn langfristig wieder ausreichend Finanzen zur Verfügung stehen. Dabei müssen die teuer gewordenen SPNV-Leistungen in effizientere Angebote überführt werden. Bspw. durch Reisezeitverkürzungen mittels Steckenausbauten, sowie attraktiven Verknüpfungen untereinander, auch mit Einbindung des Fernzugverkehrs. Dies bringt landesweit neue Fahrgäste und höhere Fahrgeldeinnahmen. Kurz gesagt: *Eine Optimierung des Integralen Taktfahrplanes in M-V ist dringend nötig.*

Um diese Herausforderung zu meistern, muss sich das Land auch auf Bundesebene für eine konsequente Regulierung der bundeseigenen Bahninfrastruktur einsetzen, um auch dort mehr Kosteneffizienz zu erhalten und keine übermäßig steigenden Preise bezahlen zu müssen. Es kann nicht sein, dass nur beim Bahnbetrieb über aufwändige Wettbewerbsverfahren Kosten gespart werden, aber diese Einsparungen durch Preissteigerungen bei der Nutzung der Gleise und Bahnhöfe wieder zu Nichte gemacht wird. Über diesen Mechanismus holt sich der Bundesfinanzminister Geld, das er den Bundesländern für den SPNV gibt, über eine Dividende der Bahn AG wieder zurück. Dies

ist eine Entwertung der Mittel durch die Hintertür. Zudem muss sich das Land auf Bundesebene für eine deutlich stärkere Dynamisierung der Regionalisierungsmittel und gegen dessen Kürzung für den SPNV einsetzen, um die Entwicklung bei den Kosten für Energie, Nutzung der Gleise und Stationen aufzufangen, die in wesentlichen Teilen auch der Bund zu verantworten hat.

Zur Finanzierung der Bahnstreckenausbauten sollte die neue EU-Förderperiode genutzt werden, in der in enger Zusammenarbeit zwischen dem Land und der DB Netz AG sowie anderen Bahnstreckenbetreibern ein zielgerichteter Ausbau mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung voran gebracht und umgesetzt werden kann.

Eine Umstellung auf Busverkehre würde langfristig die Region zwischen Waren (Müritz) und Parchim von einer attraktiven Erreichbarkeit abkoppeln. Busverkehre werden aus Erfahrungen stets in geringerem Umfang genutzt, als Schienenverkehre. Eine geringe Auslastung der Busse wird im Laufe der Jahre automatisch zu Reduzierungen des Angebots führen. Die ehemalige Bahnlinie nach Feldberg verdeutlicht dies sehr gut. Fahren am Ende nur noch einzelne Busse am Tag mit Taktlücken von 4 oder mehr Stunden, ist eine Teilnahme am gesellschaftlichen und kulturellen Leben kaum noch möglich. Von Daseinsvorsorge könne so keine Rede mehr sein.

Deshalb lautet der Appell an die Politik: "Die Südbahn Weiterentwickeln statt Stilllegen!"