

MdL Dr. Mignon Schwenke am 14.11.2013

Liebe Freundinnen und Freunde der Bahn,

Gut, dass ihr alle gekommen seid. Es zeigt, dass ihr nicht einfach hinnehmen wollt, dass die Mecklenburger Südbahn zerschlagen wird.

Das Ministerium bezeichnet seine Entscheidung nicht nur als ökologisches, nicht nur als wirtschaftliches sondern auch als bedarfsgerechtes Angebot.

Sie sehen das offensichtlich anders, sonst wären sie nicht hier. Wir sehen das auch anders.

Im Oktober hatte meine Fraktion einen Antrag zum Erhalt der Südbahn als Ganzes in den Landtag eingebracht. Wir wollten verhindern, dass Entscheidungen getroffen werden, die dann nicht mehr rückgängig gemacht werden könnten. Wir hatten die vage Hoffnung, dass wir den Landtag dazu bewegen können. Denn auch Mitglieder der Koalitionsfraktionen hatten in der Anhörung zur Südbahn während der Haushaltsberatungen im Verkehrsausschuss erkennen lassen, dass Sie die Bahn erhalten wollen. Auf den Punkt gebracht hat es Kollege Waldmüller aus der CDU-Fraktion. Er hat gesagt, dass die Entscheidung für oder gegen die Südbahn keine Frage des Geldes sei, sondern eine politische Entscheidung des Umgangs mit dem ländlichen Raum. Das sehen wir genauso! Um so enttäuschter waren wir, dass unser Antrag in der Landtagssitzung von der Koalition trotzdem abgelehnt wurde. Auch Kollege Waldmüller hat nicht zugestimmt. Unsere Hoffnung erwies sich als Illusion!

Der Minister hat von der nun ganzjährig fahrenden Müritzbahn gesprochen, von ökologischen Antrieben der Busse, in denen auch Fahrräder mitgenommen werden könnten. Er sprach davon, dass Plau am See zukünftig angebunden würde. Von den Kosten sprach er, und dass die Auslastung der Züge zu gering sein. Ein Weiterbetrieb sei daher nicht mehr zu verantworten.

Zunächst möchte ich betonen:

Ja, die Kosten sind hoch und die 1,5% jährliche Steigerung der Regionalisierungsmittel des Bundes reichen hinten und vorne nicht. Ja, auch die Auslastung ist gering. Aber warum ist das so?

Zur Rolle des Bundes möchte ich nur sagen, dass sich jetzt die ganze falsche Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte rächt, die immer den Straßenverkehr priorisiert hat und auch zulässt, dass die DB Milliarden in unnütze Großprojekte steckt und die Fläche immer weiter abhängt.

Aber auch das Land hat Verantwortung. In den vergangenen Jahren wurde das immer größer werdende Finanzloch durch Streckenstilllegungen und Taktausdünnung gestopft. Die Frage, wie bekommen wir mehr Menschen in die Bahn, wurde nicht gestellt. Warum ist die Auslastung so gering?

Der bauliche Zustand der Gleisanlagen ist auf mehreren Streckenabschnitten schlecht und sorgt zusammen mit der veralteten Leit- und Sicherungstechnik für Geschwindigkeitseinbrüche von 20 bis 60 km/h.

Wegen der fehlenden Bestellzusage für die Strecke zwischen Parchim und Karow plant die DB Netz AG keine umfassenden Erneuerungen. Die Einbindung in einen Taktfahrplan, den wir ja landesweit aufbauen wollen, ist so nicht möglich. Die Anbindung an das Fernstreckennetz ist katastrophal, da es an den Knotenpunkten z.T. erhebliche Wartezeiten gibt. Es ist kein Wunder, dass es so wenige Fahrgäste gibt.

Aber das ist alles zu verändern, und es ist auch nötig!

Die Südbahn ist von großer Bedeutung für den ganzen Süden des Landes, für den Tourismus und die Wirtschaft, für die Entwicklung des ländlichen Raumes. Eine Teilabbestellung ist ein Tod auf Raten. Das zeigen die bisherigen Erfahrungen. Immer dort, wo Strecken abbestellt und durch Schienenersatzverkehr ersetzt wurden, verlängern sich die Reisezeiten. Immer dort, wo keine Züge mehr fahren, wird es teurer für die Nutzer. Immer dort, wo es teurer, langsamer und unattraktiver wird, gehen die Nutzerzahlen im Gesamtsystem des ÖPNV zurück. Der Autoverkehr steigt weiter an. Aber das ist ja gerade nicht gewollt. Immer heißt es, weniger Verkehr auf der Straße sei das Ziel.

Paradox war in dieser Landtagssitzung, dass die Koalitionsfraktionen unseren Antrag abgelehnt haben und am selben Tag einen Antrag einbrachten, der die Notwendigkeit der Verkehrswende für den Erfolg der Energiewende unterstrichen hat.

Das Gutachten, auf das sich das Ministerium mit seiner Entscheidung beruft, ist einseitig, ohne Alternativen.

Es wurde nicht geprüft, wie sich die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h auswirken könnte.

Es wurde nicht geprüft, was passiert, wenn die erheblichen Wartezeiten an den Knotenpunkten, gesenkt würden.

Es wurde nicht untersucht, wie sich Taktverdichtungen und ein einheitliches kostengünstiges Ticket auswirken würden.

Es wurde nicht untersucht, wie sich bessere Zubringerbusverbindungen auswirken.

Es wurde auch nicht untersucht, wie so ganz einfache Dinge wie Schaffner im Zug oder die Einbeziehung des Schülerverkehrs wirken würden.

Lange Rede kurzer Sinn:

Das Land ist verantwortlich, mit den Kommunen zusammen die Daseinsvorsorge zu sichern. Der Schienenpersonennahverkehr ist wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge. Deshalb bleiben wir dabei, die Südbahn muss als Ganzes erhalten bleiben.

Auch Sie dürfen nicht Nachlassen in Ihrem Protest.

Und kommen Sie im Dezember wieder, wenn der Haushalt beschlossen werden soll. Wir müssen verhindern, dass vollendete Tatsachen geschaffen werden.

Bleiben Sie widerständig!