

Unter dem Motto "Weiterentwickeln statt Stilllegen" steht die Demo zum Erhalt der Mecklenburgischen Südbahn. (Marcel Drews)

Genau unter diesem Aspekt sind bereits viele andere Bahnstrecken in Deutschland vor ihrer Einstellung gerettet worden. Oft sind optimistische Prognosen von der tatsächlichen Entwicklung sogar noch übertroffen worden. Für den Fahrgastverband PRO BAHN ist klar, dass nicht allein festgestellte Investitionen in eine Bahnstrecke ausschlaggebend dafür sind, ob ein Weiterbetrieb sinnvoll ist oder nicht. Genau vor dieser Frage standen auch die Fachleute der Deutschen Reichsbahn vor etwa 20 Jahren auf der Insel Usedom. 1992 lagen dort die Fahrgastzahlen am Boden und nur noch bei 700 pro Tag. Die Infrastruktur war nach ausgebliebenen Investitionen verrottet, die Streckenhöchstgeschwindigkeit bei gerade noch max. 60km/h. An eine Alternative zur Straße war somit eigentlich nicht mehr zu denken.

Nur dem Engagement einiger weniger aktiver Mitarbeiter der Reichsbahn ist es zu verdanken, dass eine Stilllegung der Bahnanlagen auf Usedom verhindert werden konnte und sich somit gegen entsprechende Maßnahmen einer Einstellung sträubten. Der Erfolg ihrer Aktivitäten gibt ihnen heute recht. Die Fahrgastzahlen haben sich bis 1996 mehr als vervierfacht. Weitere Maßnahmen wie die Festlandanbindung in Wolgast gaben der Usedomer Bäderbahn weiteren Schub, so dass sich heute die Fahrgastnachfrage mehr als verzehnfacht hat. Die Insel konnte von einem Großteil überflüssigen Autoverkehrs befreit werden und noch immer gibt es Potential, weitere Autoverkehre auf die Bahn verlegen zu können. Das Erfolgsrezept dazu hieß aber auch auf unterschiedliche Bedürfnisse der Fahrgäste einzugehen und damit ein ökonomisch sinnvolles und effizienteres Verkehrsangebot zu konzipieren. Pendlern, Touristen, Schülern und Gelegenheitsfahrern wurden mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen dabei bedacht.

Und nicht nur auf Usedom führte dies zu einem Erfolgsrezept. Auch in Gegenden, die keinen Massentourismus erleben, kann eine erfolgreiche Weiterentwicklung erreicht werden. Als Beispiel sei hier die Burgenlandbahn in Sachsen-Anhalt genannt, bei dem die Fahrgastzahlen um 69% von 450 Fahrgästen auf mehr als 750 Fahrgäste pro Tag gesteigert werden konnte. Oder die Gräfenbergbahn von Nürnberg Nordost nach Gräfenberg mit Fahrgaststeigerungen von 161%.

Im vorliegenden Gutachten zur Südbahn fehlen jedoch Prognosen, wie sich Verbesserungen im Angebot wie bspw. durch Reisezeitverkürzungen, spezielle Angebote für Touristen oder auch Verlagerungen von Schülerverkehren auf die Bahn auf die Fahrgastnachfrage auswirken können. Auch wie eine deutlich bessere Erlössituation bei den Fahrgeldeinnahmen erreicht werden könnte, um die Zuschüsse des Landes zu senken, fehlt im Gutachten. Stattdessen wird auf Teilstrecken auf ein flexibles Bussystem verwiesen, was die Kosten für das Land senken soll.

Eine Umstellung auf Bus würde dazu führen, dass auf vielen Verbindungen mittel- bis langfristig

kein oder nur ein stark eingekürztes ÖPNV-Angebot vorhanden wäre. Die bisherige Umstellung auf Schienenersatzverkehr (SEV) hat auf vielen Verbindungen im Land gezeigt, dass die bisherige Nachfrage oft stark zurück geht und nach und nach eine SEV-Abbestellung mit sich bringt. Ein nennenswertes Beispiel hierfür ist die Strecke Feldberg - Neustrelitz, die vor mehr als 10 Jahren auf SEV umgestellt wurde. Zuletzt wurde hier im vergangenen Jahr das Bus-Angebot am Wochenende eingekürzt.

Sehr gut lässt sich die Akzeptanz von SEV-Verkehren auch daran erkennen, wenn aufgrund von Baumaßnahmen kein SPNV durchgeführt werden kann. So z.B. bei der Sperrung der Bahnstrecke Berlin - Neustrelitz - Rostock. Auf dem SEV-Abschnitt Neustrelitz - Birkenwerder waren oftmals nur 10% bis 30% der Fahrgäste zu verzeichnen, die sonst in den Zügen mitgefahren waren. Sind vorher Züge pro Stunde mit Kapazitäten von bis zu 400 Fahrgästen gefahren, so hat auf dieser Relation ein einziger Bus ausgereicht.

Das bedeutet, die Fahrgäste sind dem SEV in Scharen davon gelaufen und haben sich andere Verkehrsmittel gesucht, wie den PKW oder sind Ausweichrouten gefahren. Auch auf anderen Strecken im Land konnte sich ein Busangebot auf längeren Strecken langfristig nicht durchsetzen. Als Beispiel sei hier die ehemals mehrmals täglich verkehrende Buslinie Neubrandenburg - Waren - Malchow - Schwerin genannt, die letztlich mangels Nachfrage eingestellt wurde. Auch die für kurze Zeit angebotene Fernbuslinie Rostock - Greifswald vor einiger Zeit wurde mangels Nachfrage, trotz attraktiver Reisezeiten, wieder eingestellt. Dafür erfreut sich die von der Deutschen Bahn wieder eingeführte InterCity-Verbindung von Greifswald über Rostock und weiter nach Hamburg größerer Nachfrage.

Somit muss also der Aussage der Staatssekretärin im Schweriner Energieministerium widersprochen werden, dass der Bus das Mittel der Wahl sein kann, um auf die Herausforderungen der Bevölkerungsentwicklung reagieren zu können.

Der Bus hat ganz sicher seine Stärke, nämlich in der Feinerschließung der Fläche auf der letzten Meile - auf den letzten 5, 10 oder 15km.

Für die Erschließung der Regionen aber mit den Ballungsräumen und schnellen Anbindungen dorthin ist die Bahn unverzichtbar, wenn es darum geht, so viele Menschen wie möglich zum Umsteigen vom Auto auf den ÖPNV zu bewegen. Das zeigen viele Beispiele weiterentwickelter Bahnstrecken.