

kleine Replik auf die erste Äußerung des neuen Verkehrsministers gegenüber unserem Anliegen:

<http://www.svz.de/mv-uebersicht/mv-politik/neue-minister-ruecken-an-den-kabinetttisch-id5420386.html>

Wir wollen Herr Pegel gerne Vertrauen, aber ...

... wie können wir in eine Busverbindung Vertrauen haben, die einfach schlechter ist, damit schlechter akzeptiert wird und so nach einigen Jahren, wie häufig geschehen den Kreisfinanzen überlassen wird. Mecklenburg Vorpommern braucht einen Plan für den Nahverkehr der auch nachhaltig umgesetzt werden kann. Es kann nicht sein, dass zugunsten eines 7,5 statt 10 min Taktes der Rostocker S-Bahn oder dem Schein eines "attraktiven Busverkehrs" die vorhandene Infrastruktur im Land nachhaltig zerstört wird.

Die Rostocker S-Bahn ist etabliert und bietet der Stadt ein gutes Verkehrsmittel dass der Stadtgeographie gerecht wird. Allerdings wurde durch eine ungenügende Ausschreibung hier ein sehr teurer S-Bahn-Takt vom Land bestellt. Damit der „begrenzte Finanzrahmen“ nicht gesprengt wird soll nun das ganze Mecklenburger Binnenland vom SPNV abkoppelt werden. So eine Politik ist in einem Flächenland nicht vertretbar.

Durch Ausschreibungen, die schlicht teure aber ungenügende Angebote fördert, wird die Bahninfrastruktur nicht gestärkt, sondern Geld verschwendet. Ausschreibungen dagegen die regionalspezifische Standards einfordern und betriebsnah eine günstige Bewirtschaftung ermöglichen könnten Geld sparen, den Service erhöhen und - angesichts des traurigen Untergangs der OLA - vor allem die regionale Wirtschaft stärken.

Statt sich weiterhin teure Traumschlösser des Verkehrs zu leisten, sollte die vorhandene Infrastruktur genutzt werden. Niemand spricht sich gegen Busse, nötige Straßenverbesserungen oder Häfen aus, allerdings müssen die Verbindungen, Verknüpfungen und Verhältnisse stimmen. Aus ideologischen Gründen auf günstig zu sanierende Schienenverbindungen zu verzichten um stattdessen jahrelang auf Baurecht für teure Straßenprojekte zu warten, kann nicht Ziel einer Politik sein die die Wirtschaftskraft im Land fördern möchte.

Angesichts des Demografischen Wandels muss das gegenseitige Ausspielen des Bus- und Bahnverkehrs ein Ende haben. Keine Floskel in einem Gutachten kann einen Busverkehr attraktiver machen, wenn er immer noch wesentlich länger braucht als die jetzt schon langsame Bahn und man dazu noch zwei mal umsteigen muss. Mit einfachen Maßnahmen können bessere Reisezeiten auf der Schiene verwirklicht werden. Wenn Wachstumsinitiativen in Mecklenburg Vorpommern und Brandenburg von den Landesregierungen ernst genommen werden würden, könnte hier mit einfachen Mitteln eine leistungsfähige und landesübergreifende Infrastruktur wiederhergestellt werden. Dies würde nicht nur gute Anbindung nach Schwerin oder Rostock bringen, sondern auch in die echten Metropolen Hamburg, Berlin dazu aber auch nach Magdeburg, Hannover oder Stettin. Dazu könnten wichtige Hinterlandverbindungen für die Ostseehäfen entwickelt werden die dazu regionalen Wertschöpfungsketten auch im Binnenland eine Zukunft bieten. Dann hätten auch Fuhrunternehmen in den Regionen wieder neue, echte Perspektiven.

Die Devise der Stunde sollte doch sein: Mit einfachen Mittel dem demographischen Dilemma begegnen. Leider scheint die Politik im Land bisher noch immer auf einem teuren, alten Holzweg zu sein und noch nicht im modernen europäischen Verkehr angekommen.

Ja so hoffen wir darauf, dass wir bei Herrn Minister Pegel nun auf eine echte und unverstellte Landesentwicklungspolitik vertrauen können!

Das Pferd nicht von Hinten aufzäumen

Moratorium der Schließungspläne von mecklenburgischer Eisenbahn-Infrastruktur, solange nicht Landesentwicklungsplan und Landesverkehrsplan novelliert wurden.

Den Rücktritt von Herrn Minister Schlotmann mussten wir im November überrascht zur Kenntnis nehmen. Auch wenn für uns in der Region die Diskussion über die Pläne zur Schließung großer Teile der Landesinfrastruktur im Binnenland Mecklenburg-Vorpommerns noch nicht ausgestanden ist können wir diese sicherlich schwierige Entscheidung gut nachvollziehen. Deshalb wünschen wir Herrn Minister Schlotmann weiterhin alles Gute und vor allem eine gute Genesung und Erholung!

Damit wollen nun auch den neuen Infrastruktur- und Energieminister Herrn Pegel in seinem neuem Amt begrüßen. Wir wünschen Ihm alles Gute in seinem Amt und einen guten Start. Auch hoffen wir die teils verfahren Situation mit frischem Mut neu begegnen zu können. Denn auf Herrn Pegel warten hier auch große Aufgaben, die allerdings auch ein Beispiel sein könnten ländliche Regionen zu sichern und zu fördern.

In den letzten Monaten ist im Binnenland von Mecklenburg-Vorpommerns viel Unbehagen über die Pläne laut geworden mit der die Landesregierung die öffentliche Infrastruktur des Landes im ländlichen Raum aufgeben möchte. Durch recht kurzfristige Planungsansätze wird die Besorgnis laut das das Land hier keine Konzepte zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung verfolgt sondern große Teile der Mecklenburgischen Seenplatte und des Landkreises Ludwigslust-Parchim ohne Plan schlicht abschreibt und die Kosten für eine weitere Degression auf die schon jetzt hochproblematischen Kreishaushalte abwälzen möchte. Quer durch Parteien, Regionen und Bürgerschaft ist ein breiter Widerstand gegen diese Pläne in den letzten zwei Jahren entstanden. Kommunen, Kreise und Bürger sprechen sich gegen diese konzeptlosen Kürzungen aus.

Daneben kündigte das Land an den Landesentwicklungsplan novellieren zu wollen und den Landesverkehrsplan neu aufstellen zu wollen. Das Pferd sollte nicht von hinten aufgezäumt werden. Es dürfen nicht erst endgültige Stilllegungen von Infrastruktur vom Ministerium durchgesetzt werden und dann erst die Konzepte für die weitere Landesentwicklung parlamentarisch erörtert werden.

Deshalb fordern wir ein Moratorium der Stilllegungspläne bis der Landesentwicklungs- und Landesverkehrsplan neu aufgestellt worden sind. Die Landesregierung ist schlecht beraten wenn es weiterhin den Bürgersinn in den Regionen nicht erkennt und weite Teile ihres Landesgebietes kurzfristig stilllegen möchte ohne sich einer breiten Diskussion und wirklichen Novellierung der Landesentwicklung zu stellen.

Wir hoffen...

Positionen

Gestaltung des Nahverkehrs

Gutachten

Das bisherige Gutachten zu Südbahn hilft leider kaum für eine klare Einschätzung zu einen Weiterbetrieb der gesamten südlichen Nebenbahninfrastruktur. Es wurde ein sehr enger Rahmen nur betrachtet, kaum kostensparende oder Innovative Betriebsmodelle einbezogen und versäumt die Attraktivität des vorgeschlagenen Buskonzeptes darzustellen. Dazu wurde die früher stark frequentierte Nord-Süd-Strecke Güstrow-Karow-Pritzwalk die zum einen von der Stadt Güstrow zusammen mit dem Logistikcluster Wittstocker Kreuz seit einigen Jahren wiederbelebt wird und dazu in dem vom VBB zeitgleich beauftragten Prignitzkonzeptes Beachtung findet nicht mit einbezogen. Das hier derart regionale Initiativen übergangen werden und landesübergreifende Betrachtungen gemieden kann und darf nicht verstanden werden.

....

Für eine wirkliche Wappnung der südlichen und östlichen Region von Mecklenburg-Vorpommern für den demographischen Wandel muss das Land endlich die Regionen in ihrer Verflechtung unterstützen und darf sich nicht weiter von seinen Aufgaben der Daseinsvorsorge, quasi als erster zurückziehen. Alleine grenzüberschreitende Betrachtungen nach Polen, Brandenburg oder Sachsen-Anhalt könnten der Region Impulse verleihen. Hier sind allerdings regionale und kommunale Initiativen schlecht beraten wenn solche Bemühung von Landesseite nicht flankiert werden.

Daneben darf nicht für de natürlich derzeit sich besser entwickelnde Ostseeregion für kleine Verbesserungen im Nahverkehr (7,5 min statt 15min Takt der Rostocker S-Bahn) ganze Landstriche im ländlicheren, noch nicht so entwickelten Teil abbestellt und abgeschrieben werden. Allen Erfahrungen zum Trotz muss es weiterhin Landesaufgabe bleiben, das von dessen Entwicklungspolitikm definierte zentrale Orte nachhaltig gestärkt und angebunden werden. Wegen bisher nicht ausreichender Nahverkehrspolitik dürfen nicht sämtliche Aufgaben auf die von den andauernden Fusionen derzeit finanziell gebeutelten Landkreise abgewälzt werden.

....

Wettbewerb

Den Wettbewerb zur Förderung der Schiene erst nehmen

Die DB AG ist als größter Anbieter und hauptsächlicher Verweser der deutschen Bahninfrastruktur natürlich immer ein wichtiger Partner für das Land für die Sicherstellung großer Teile des Schienennah- und Fernverkehrs. Allerdings sollte hier das Land aufpassen das nicht der Eindruck entsteht dass es eine Bevorzugung gegenüber anderen Anbietern gibt. Im

und und um das Land Mecklenburg Vorpommern gibt es schlagkräftige Unternehmen der Eisenbahnindustrie: Die OLA hat in Neubrandenburg unter dem Dach der Connex/Veolia Gruppe einen der ersten DB-Unabhängigen Fernverkehrszüge auf die Schiene gestellt. Das Bahnbetriebswerk konnte unter Einsatz der ehemaligen Prignitzer Eisenbahn und der Politik als bestausgestattetes Werk zwischen Berlin und Hamburg zu neuem Erfolg verholfen werden. Es gibt hier viele weitere Beispiele im Land.

Dies sollte die Politik nicht nur gelegentlich honorieren sondern auch als Stärke begreifen und fördern.

Ehrliche Darstellung von Infrastrukturkosten

Ein annähernd zu 100% öffentlich finanzierter Öffentlicher Nahverkehr kann nicht nur einseitig mit Betriebswirtschaftlich Kosten betrachtet werden, sondern auch Volkswirtschaftliche Impulse sollten aktiv von der Politik eingesetzt werden: Beispielsweise entstehen natürlich extra Betriebskosten für die Vorhaltung von Bahninfrastruktur wenn hier SPNV bestellt wird. Allerdings können damit auf den stark wachsenden Ost-West Korridoren kostengünstig Schienenwege erhalten und ausgebaut werden um die Straßeninfrastruktur wirtschaftlich und ökologisch nachhaltig zu entlasten. Deswegen sollte in Zukunft der Betrieb von Infrastruktur und Bedienung getrennt aufgestellt werden und die Straßenunterhaltskosten, beispielsweise durch theoretische Mautkosten zumindest erwähnt werden.

Fernverkehr

Fernverkehr soll natürlich nicht bestellt werden. Aber als Ansprechpartner steht hier eben auch nicht nur die DB zur Verfügung sondern gerade in unserem Land auch andere Anbieter. Das Land ist zwar finanziell für die Bestellung des Regionalverkehrs zuständig, aber zumindest auch eine Gestaltung und Förderung des Fernverkehrs diesem ein Anliegen sein. Die Verkehrsgesellschaft sollte auch hier regionalspezifische Kompetenzen entwickeln. Auch in der Bestellung der Regionaltrassen können vielleicht attraktive Trassen für den Fernverkehr stärker beachtet werden, um weitere Angebote zu locken (Vorhaltung von Bahnsteigen in Taktknoten für günstige Anschlüsse, keine sich blockierenden Geschwindigkeiten). Auch die von der DB häufig geforderte Quersubventionierung Ihrer Fernverkehrsprodukte (bsp. in Niedersachsen nach Emden) könnte hiermit vielleicht vermieden werden.

Landesentwicklung

Verkehrsgesellschaften

Im Sinne eines modernen Föderalismus in dem der politische Wille des Volkes althergebracht und kleinteilig geäußert werden kann, muss das Land vielleicht nicht unbedingt eine eigene Verkehrsgesellschaft (hier die VMV) unterhalten. Gerade wenn man beobachtet das das Land sich hier konzeptuell aus der Fläche zurückzieht, sollten die Mittel und die Kompetenzen vielleicht auf eine landesübergreifende Kooperation und regionale Zweckverbände neu verteilt werden, entsprechend der Verflechtungsräume. (VBB, NASA oder der HVV wären hier vielleicht Partner)

Europäische Verflechtung

Verkehrsbeziehungen sind sensibel und gerade hier kommen auf das Land große Herausforderung zu. Die Fehmarnbeltquerung wird zu weit entfernt sein um daraus Vorteile

ziehen zu können und zu nah um diese ignorieren zu können. Für die ganze dünn besiedelte Region des Nord-Osten Deutschlands ist es wichtig alle Verkehrsgeographischen günstigen Verbindungen optimal anzubieten mit einem möglichst geringen Mitteleinsatz. Hierzu sind gute Konzepte eines intermodalen Verkehrs gefragt und nicht teure Betonpisten die bisher kaum jemand braucht. Der Schutz von Mensch und Natur sollte Priorität haben, damit die ambitionierten Ziele einer wirtschaftlich erfolgreichen Entwicklung erreicht werden können und nicht kurzfristig verspielt werden. So müssen dem überregionalem Verkehr attraktive und integrierte Trassen zur Verfügung gestellt werden. Damit können dem Land auch endlich bessere Anbindung in nahe und ferne, starke Wirtschaftsräume angeboten werden. Vorrangig ist hier stets ein größerer Bereich als bisher nur die Landesfläche zu betrachten. Kooperationen mit Nachbarn oder auch entfernteren Regionen müssen in alle Richtungen aktiv gesucht werden. Neben den traditionellen Bezugspunkten nach Hamburg, Berlin und Mitteldeutschland muss beispielsweise die Verbindung in das Niedersächsische Industrievier (Wolfsburg, Braunschweig, Hannover) und schließlich des zentraleuropäischen Wirtschaftsraumes des Rheines gesucht werden. Für diese Schwergewichte unter den Regionen Europas können wir der beste Integrationspartner in den Ostseeraum sein.

Integrationsraum Pommerania

Dazu muss Stettin als größte Stadt der Region nicht als Bezugspunkt sondern als integrierte Drehscheibe des regionalen und überregionalen Verkehrs verstanden werden. Hier sollten sich die deutsch-polnischen Verkehre kreuzen um die ganze Region der „Pommerania“ besser in das Europäische Städtetz zu integrieren. Mit dieser Betrachtung können wir den Stettinern eine Brücke in die Metropolen Hamburg und Berlin bauen und wir in den Regionen Anschluss zuerst zu Stettin, dann aber weiter nach Danzig, Bromberg, Thorn, Warschau und Posen erhalten.

Diese Integartion muss gerade auch wegen ihrem manchmal geschichtlich schwerem Erbe durch die Landespolitik gefördert werden. Das Land muss als starker Partner das Gespräch zwischen Wowoidschaften, Ländern und Kreisen sowie der Republik Polen und der deutschen Bundesrepublik suchen.

Häfen und Hinterland

Die Mecklenburg-Vorpommerschen Häfen brauchen Ihr Hinterland und das Hinterland die Häfen. Der besondere Eisenbahnhafen Saßnitz-Mukran kann derzeit kaum seine Rolle ausspielen. Als Hinterlandanbindung stehen ihm nur Verbindungen zur Verfügung die über konkurrierende und etabliertere Drehkreuze verlaufen. Durch die Aktivierung vorhandener Eisenbahn-Infrastruktur im Land, könnten diese Nachteile recht günstig und schnell abgestellt werden. Hier ist Planungsrecht vorhanden und eine größere Akzeptanz zu erwarten, als wenn Autostraßen für eine wenige Wochen dauernde Auslastung das höchste Pfund unserer Region, der Landschaft zu zerstören drohen. Wenn dazu integrierte Regionalexpress- oder Reisezugverbindungen angeboten werden könnten, würden auch weitere Regionen schnell und bequem Anschluss an die prosperierende Öresundregion erhalten. So würde für das ganze Land und nicht nur der Küste durch diese Nähe ein Vorteil entstehen und die Häfen endlich auch mit ihrem Hinterland nachhaltig verbunden werden.