



## Die wahren Gründe für das Südbahn-Aus

### Zusammenfassung:

Die Handlungsmaxime der Landesregierung, (personifiziert in Dr. Rainer Kosmider, Energieministerium, Leiter der Verkehrsabteilung), in sowieso schon infrastrukturell privilegierten Teilräumen Mecklenburgs, Angebotsverbesserungen auf Kosten von Angebotsverkürzungen in strukturschwachen Gebieten vorzunehmen, steht den Zielen und Vorgaben der Raumordnung diametral entgegen. Angebotsverbesserungen des ÖPNV in verdichteten Siedlungsräumen durch Abbestellung von ÖPNV Leistungen und Angebotsverschlechterung in ländlichen Regionen zu finanzieren, ist nicht nur gesetzeswidrig sondern die Verhöhnung des Bundesraumordnungsgesetzes. Die Zerschlagung der Südbahn mit den Folgen von unzumutbaren Reisezeitverlängerungen, mehrmaligem Umsteigen und dem Verlust der Fahrradmitnahmemöglichkeit, also einer erheblichen Qualitätsminderung des ÖPNV Angebotes, ist mit dem obersten Grundsatz des Raumordnungsgesetzes, der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen des Landes, nicht in Einklang zu bringen. Komplette Barrierefreiheit im ÖPNV, für Menschen mit Behinderung und Mobilitätseinschränkungen, sollen laut Aussagen des Verkehrsministeriums erst 2022 erreicht sein, die Südbahn erfüllt diese Standards heute schon.

Gerade durch die Kreisgebietsreform und andere Konzentrationsprozesse der Infrastruktur, hat die gute und schnelle Erreichbarkeit der Mittelzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zur Teilhabe an den Angeboten des gehobenen Bedarfs für alle, immens an Bedeutung gewonnen. Der durchgängige Betrieb der Südbahn kann diese Anforderungen erfüllen, nicht aber das alternative Buskonzept der Landesregierung.

Wir fordern deshalb in den Landkreisen Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte die Kommunalpolitiker und Landtagsabgeordneten der Koalitionsparteien CDU und SPD auf, der Landesregierung bei der sinnlosen Zerschlagung von Infrastruktur in ländlichen Regionen die blinde Gefolgschaft zu verweigern. Wir fordern die Parteibasis auf, dieser unüberlegten und kurzsichtigen Zerstörungswut Einhalt zu gebieten.

Verweigern Sie Ihre Mittäterschaft! Sichern Sie Lebensqualität auch in ländlichen Regionen zum Wohle des ganzen Landes! Nehmen Sie die Sorgen und Nöte Ihrer Wähler, Ihrer Mitbürgerinnen und Mitbürger wahr und richten Sie Ihr politisches Handeln danach aus!

### Erläuterungen:

Am 17.03.2012 wird der Fortbestand der Südbahn offiziell in Frage gestellt. Die Drucksache 6/1290 ist ein Beweis für die Handlungsmaxime des Verkehrsministeriums, Abbestellung von SPNV Leistungen in ländlichen Regionen zu Gunsten der privilegierten Verdichtungsräume. Grund für die Überschreitung des geplanten Finanzrahmens im Teilnetz Nord-Süd ist eine zusätzliche Zugbestellung und die unprofessionelle Ausschreibung von SPNV Leistungen, die so gestaltet war, dass sich nur

wenige Eisenbahnverkehrsunternehmen dafür interessiert haben. Damit sich viele Bewerber um einen Auftrag bemühen, müssen die einzelnen Lose in Bereiche mit guten Umläufen aufgeteilt werden, dass sie auch für externe Anbieter interessant sind und nicht nur Monopolanbieter bei der Ausschreibung zum Zuge kommen.

Im Übrigen hätte man die SPNV-Leistungen für die Südbahn auch vor dem Teilnetz Nord-Süd ausschreiben können, wenn man gewollt hätte.

#### **Details hierzu:**

Aus der Anfrage Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN: [Drucksache 6/1290](#)

*Am 17.03.2012 ist durch die landeseigene Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern mbH (VMV) in Bezug auf die Vergabe der Leistungen im Teilnetz „Ost-West“ zur Betriebsaufnahme ab dem Jahresfahrplan 2015 im Amtsblatt der Europäischen Union (**Dokument 2012/S 54-087334**) bekannt gegeben worden, dass für das Los „Parchim“ mit den Leistungen Schwerin - Hagenow Stadt; Rehna - Schwerin - Parchim; **Hagenow Stadt - Ludwigslust - Parchim - Waren (Müritz) - Neustrelitz, saisonal Teillinie Plau am See - Waren (Müritz) eine Teilaufhebung erfolgt.** Als Begründung wird angegeben: „Der vom Land Mecklenburg-Vorpommern vorgesehene Finanzrahmen hat sich nach dem Vorliegen des Ausschreibungsergebnisses aus dem Vergabeverfahren für das Teilnetz ‚Nord-Süd (Ost)‘ als zu eng erwiesen. Es kommt damit zu Änderungen der im Rahmen des Loses Parchim ausgeschriebenen Leistungen, die im Wege einer Anpassung der Leistungsinhalte nicht aufzufangen gewesen wären.“*

*Wie hoch ist die Differenz in EUR zwischen dem erwarteten Finanzrahmen und dem tatsächlichen Finanzrahmen, die durch die Leistungsvergabe des Teilnetzes „Nord-Süd (Ost)“ pro Jahr und im Gesamtzeitraum ab Leistungsaufnahme im Dezember 2014 aufgebracht werden muss?*

**Die Differenz zwischen dem erwarteten und dem tatsächlichen Finanzrahmen liegt pro Jahr bei etwa 4,7 Mio. Euro und über den Gesamtzeitraum bei rund 61,2 Mio. Euro.**

#### **Missmanagement:**

Im Warnow-Netz erfolgte eine Taktverdichtung von 10 Minuten auf 7,5 Minuten, Zusatzkosten dafür 600.000 €, Finanzierung durch Abbestellung auf der Südbahn.

Im Teilnetz Parchim West wurde durch die Nichtbestellung Parchim-Malchow eine Monopolsituation für die ODEG geschaffen, dadurch Mehrkosten von ca. 1.000.000 €.

Bei der Müritz Bahn (Malchow-Waren) wurde durch die Nichtbestellung Parchim-Malchow eine Monopolsituation für die DB geschaffen, erhebliche Mehrkosten sind zu erwarten

#### **Aus einer Präsentation von Dr. Rainer Kosmider:**

Verkehrsabteilung, Schwerin, d. 5.6.2013, Werkstattgespräch SPNV

[Wieviel SPNV können und wollen wir uns noch leisten](#)

Dr. Rainer Kosmider, Energieministerium, Leiter der Verkehrsabteilung  
Mitglied im Aufsichtsrat der Verkehrsgesellschaft Mecklenburg-Vorpommern (VMV)

Leitlinien für SPNV I (Stichpunkte) Thesen von Dr. Rainer Kosmider S.11

- 1. Herausstellen der Kernkompetenzen der Verkehrsträger Straße und Schiene, SPNV auf Hauptstrecken konzentrieren, Zubringerdienste durch Bus**
- 2. Angebot folgt den verfügbaren Mitteln**
- 3. Finanzierung SPNV strukturell in Ordnung bringen, kein Festhalten an ineffektiven und teuren Leistungen (z.B. Mecklenburgische Südbahn)**
- 4. Angebotsverbesserungen auf Kernstrecken (z.B. Taktverdichtungen, Spätverbindungen, Ausstattung, Zuglängen, Service, Personal), Finanzierung aus Abbestell- und Spareffekten**

Am 05.06.2013 verkündet Dr. Rainer Kosmider die Zerschlagung der Südbahn. Das Südbahn Gutachten ist noch gar nicht in Auftrag gegeben.

Im gleichen Papier von Dr. Kosmider heißt es unter Modellprojekte und Untersuchungen S. 14:

#### **Verkehrsuntersuchung „Potenziale der Mecklenburgischen Südbahn“ (in der Vergabe, LK MSE und LUP)**

Der Titel des Gutachtens lässt vermuten, dass auch die raumbedeutsame Wirkung und das positive Entwicklungspotential der Südbahn für die ganze Region in die weitreichende Betrachtung mit einbezogen wird. Fehlanzeige. Das Gutachten wurde abgespeckt in ein eindimensionales „Verkehrskonzept“ unter Missachtung der raumbedeutsamen Zusammenhänge und Verflechtungen.

Das Gutachten basiert auf Daten, die dem Gutachter von der VMV zur Verfügung gestellt wurden, die Beurteilung der Bahninfrastruktur ermittelte der Gutachter bei einer Befahrung der Strecke, er musste sich auch beeilen, denn schon im August 2013 wurde der Entwurf des Gutachtens veröffentlicht. Wirtschaftliche Kenngrößen der Region und eventuelle wirtschaftliche Nachteile durch die Art der ÖPNV Gestaltung wurden nie in die Überlegungen miteinbezogen.

Die Vorlage des Gutachtens nach nicht einmal 2 Monaten wurde dem Gutachter auch leicht gemacht, weil er schon alle Vorgaben von der VMV erhalten hatte. Der Gutachter schreibt:

#### **„3.2.2 Variante 2a ergänzt**

Die Variante 2a beinhaltet einen **eigenen** Vorschlag des Gutachters.“

Diese Äußerung zeigt, dass der Gutachter nur Vorgaben der VMV abgearbeitet hat.

Bei Betrachtung der Strategiepunkte 3. und 4. des Dr. Kosmider, konnte das Südbahn Gutachten nur ein destruktives Ergebnis liefern.

## **Bürgerinitiative ProSchiene Hagenow-Neustrelitz**

Sprecherin: Monika Göpper  
Otto Krachenfels

23.03.2014