

# MINISTER PEGEL CONTRA BI PROSCHIENE-HAGENOW-NEUSTRELITZ

*Minister Pegel am 21.10.2014  
in der SVZ (Blickpunkt)*

*Klarstellung durch BI ProSchiene  
Hagenow-Neustrelitz (28.10.2014)*



DAS LAND:  
ENERGIEMINISTER CHRISTIAN  
PEGEL (SPD)



SPRECHERIN: MONIKA GÖPPER DIPL. ING. OTTO KRACHENFELS

*Knappe Mittel richtig einsetzen*

*Den grundgesetzlichen Auftrag zur Daseinsvorsorge erfüllen,  
Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen*

## DIE FINANZEN

Regionalisierungsmittel reichen nicht, um im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Kostensteigerungen aufzufangen.

Die Regionalisierungsmittel in MV betragen ca. 220 Mio. €. Hier sind schon 1,5% Kostensteigerungen eingerechnet. Die Bundesländer fordern 2,5% um die tatsächlichen Kostensteigerungen abfangen zu können. Es entsteht im Augenblick ein Fehlbetrag von einem Prozent, für MV eine Summe von 2,2 Mio. €, kein Grund zur Zerschlagung der Südbahn. Durch Fehlkalkulationen bei der Vergabe von SPNV Leistungen ist im Verkehrsministerium **eine Finanzierungslücke von mindestens 12 Mio. € entstanden. Dies soll durch Einsparungen an der Südbahn wettgemacht werden.**

Mit dem bestehenden Angebot entstehen auf der Südbahn jährliche Kosten von rund 10,5 Millionen Euro.

Um den SPNV zu betreiben erhalten die Bundesländer zweckgebunden die Regionalisierungsmittel.

Weiterführen des SPNV auf der Südbahn wurde geprüft, erscheint als unrealistisch.

Oft trägt der Schein, außerdem haben nie ernsthafte Bemühungen stattgefunden die Attraktivität der Strecke zu steigern. Eigentlich wurde im Gutachten nur geprüft welche Kosten zu erwarten sind. „Potenziale der Mecklenburgischen Südbahn“ wie das Gutachten heißen sollte, wurden in keinerlei Weise in die Überlegungen miteinbezogen.

Auf der Bahnstrecke wären Investitionen in Höhe von 47 Millionen Euro notwendig.

1. Dies wird von uns bestritten. Zitat des Gutachtens: „Die Gleisanlagen und weitere eisenbahnbetriebliche Anlagen im Abschnitt zwischen Parchim und Waren (Müritz) sind funktionsfähig und verkehrssicher für den derzeitigen Eisenbahnbetrieb“.
2. Für die Strecke Alt Schwerin-Waren werden 17,2 Mio.€ Investitionskosten veranschlagt, die Streckenlänge beträgt 28,5 km, davon verbleiben 22 km bei der Müritzbahn, die weiterhin bestellt wird. Bei ungefährender Drittelung verringert sich der Investitionsbedarf zwischen Parchim und Malchow um ca. 10 Mio.€.
3. Weitere 16,5 Mio. € sind für Schienenerneuerungen vorgesehen, allerdings ohne zwingenden Handlungsbedarf. Für die Sanierung von Brücken, Durchlässen, Stützmauern und Erdbauwerken wurden die Kosten für Ersatzneubauten veranschlagt, weil entsprechende Bauwerksunterlagen bei der Gutachtenerstellung nicht vorhanden waren.
4. **Fazit:**  
Die langfristigen Investitionskosten zur Ertüchtigung der Südbahn zwischen Parchim und Malchow dürften ca. 15 Mio. € betragen. Bei der Beibehaltung des Status Quo ca. 4 Mio. €.

---

## DAS GUTACHTEN

Südbahn hat keine landesweite Verbindungsfunktion

Hier wird mit einer durchschnittlichen Reisedistanz der Fahrgäste von ca. 30 km argumentiert. Wer benutzt Durchschnittswerte um einen Tatbestand transparent darzustellen? Niemand! Durchschnittswerte verschleiern die wahren Fakten. Welche Fahrstrecken ergeben diesen Durchschnittswert und wie wurde er ermittelt? Zählung, Fahrscheine, wurden Sondertickets berücksichtigt? Wo ist die Datenbasis die zu solch einer Aussage führt? Am Durchschnittseinkommen der Bundesbürger wird der Unsinn von Durchschnittswerten sichtbar, denn danach gäbe es in der BRD keine Armut, die Fakten sprechen dagegen.

**Die Südbahn verbindet Südmecklenburg!  
Eigenartigerweise haben die neuesten von der VMV in Auftrag gegebenen Fahrgastbefragungen ergeben, dass ca. 50% der Fahrgäste die Strecke durchgehend benutzen!**

Die Fahrgastauslastung ist insgesamt nicht sehr hoch

Diese Aussage stützt sich auf eine Fahrgastzählung die von der VMV 2010 durchgeführt wurde. Wir vermissen die Zählprotokolle im Anhang des Südbahngutachtens. Nur anhand dieser Protokolle kann geprüft werden welche Schlüsse aus der Zählung gezogen werden können.

Wann wurde gezählt, wurde die Tourismussaison extra berücksichtigt? Wurden mitgenommene Fahrräder gezählt? Wie wurde die durchschnittliche Fahrstrecke der Reisenden ermittelt?

Zwischen Parchim und Waren liegt die Auslastung unterhalb der sonstigen Auslastung auf

Diese Aussage ist falsch, eine geringere Auslastung liegt auf dem Streckenabschnitt zwischen Lübz und Malchow. Dies ist eine Folge der schlechten Anbindung von Plau am See und

der Strecke der Südbahn.

Krakow an die Südbahn, ebenso finden zu viele Bus Parallelverkehre statt. Eine gute Anbindung dieser Städte erschließt das potentielle Fahrgastaufkommen von ca. 10.000 Einwohnern, von mehreren Kliniken und touristischen Einrichtungen. **Hier liegt großes Potential für die Südbahn.**

Es gibt keine nennenswerten Potenziale über alle Fahrgastgruppen hinweg, die man zusätzlich perspektivisch aktivieren könnte.

Hier gilt das Gleiche wie für den vorigen Punkt, zusätzlich ist die Bewerbung der Strecke sträflich vernachlässigt worden. Sie bietet großes Potential für den Fahrradtourismus und erlaubt allen Bürgern den Zugang zu Angeboten des gehobenen Bedarfs in den Mittelzentren entlang der Bahnstrecke. Durch Konzentration und Spezialisierungen der Dienstleistungen in den verschiedenen Mittelzentren wird die Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander, zur Sicherstellung der Daseinsvorsorge, immer wichtiger.

Wie wäre es mit einem Nachtzug am Wochenende um die Theater in Parchim und Neustrelitz zu besuchen, denn auch kulturelle Veranstaltungen sollen für Alle zugänglich sein!

**Eine gute und schnelle Erreichbarkeit der Mittelzentren untereinander ist nur mit der Südbahn realisierbar.**

Bahn ist ein Massenverkehrsmittel, mit hohen Grundkosten und Treibstoffverbrauch.

Die Bahn ist komfortabel, pünktlich und sicher. Sie bietet Potential für die Zukunft ganz Südmecklenburgs.

Die Bahn ist elektrifizierbar und **kann mit regenerativer Energie betrieben werden.**

---

## DER BUSVERKEHR

Anbindung der Region wird sichergestellt.

Das Angebot wird wesentlich schlechter als das bestehende Bahnangebot sein. Mitnahme von mehreren Fahrrädern und Rollstühlen wird nicht mehr möglich sein, erhebliche Fahrzeitverlängerungen und mehrmaliges Umsteigen sind die Folge!

Bus ist auf der 28 Kilometer langen Strecke flexibler.

Er ist auch wesentlich langsamer als die Bahn, die Flexibilität kann gar nicht genutzt werden. Verlässt der Bus die Bundesstraße um Dörfer anzufahren, wird die sowieso schon unzumutbare Reisezeit zusätzlich verlängert.

Barrierefreiheit wird gewährleistet.

Diese Aussage ist nicht prüfbar und wird von Fachleuten angezweifelt.

Ökonomisch und ökologisch sinnvoller.

Die Aussage als solche ist falsch, hier müssen immer die Rahmenbedingung und Auswirkungen berücksichtigt werden, erst dann kann eine Wertung erfolgen.