

Penzlin, 24.10.2016

**Petition an den Petitionsausschuss des Landtages Mecklenburg-Vorpommern zur Sicherstellung der Regionalisierungsmittel des Bundes gemäß Regionalisierungsgesetz (RegG) für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Mecklenburg-Vorpommern**

Der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern, fordert den Petitionsausschuss des Landtages auf, dafür Sorge zu tragen, die vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel verstärkt für den SPNV einzusetzen, wie es das Regionalisierungsgesetz in § 6 (1) vorsieht.

1. Das bedeutet vor allem, dass die vom Land bestellten SPNV – Leistungen sowie die Investitionen für die Schieneninfrastruktur deutlich gesteigert werden, um der Bevölkerung ein attraktives Angebot im SPNV machen zu können.
2. Vor allem muss ab 2017 darauf verzichtet werden, für sonstige ÖPNV – Aufgaben, in diesem Fall besonders für die Ausbildungsverkehre weiterhin Regionalisierungsmittel einzusetzen. Hier muss den Bundesländern Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg, Berlin, Hamburg, Hessen, Brandenburg und künftig auch Sachsen-Anhalt in der Praxis gefolgt werden, die Ausbildungsverkehre aus allgemeinen Landeshaushaltsmitteln aufzubringen.

**Erläuterung / Begründung:**

Seit dem Jahr 2008 sind durch das Finanzministerium Mecklenburg-Vorpommern mehr als 200 Mio. EUR aus den Regionalisierungsmitteln für den straßengebundenen Ausbildungsverkehr eingesetzt worden, eigentlich eine typische, aus allgemeinen Landesmitteln aufzubringende Leistung. Die relative Verschlechterung der Position des Landes M-V bei der Neuregelung zur Verteilung der Regionalisierungsmittel ist unter anderem auf die schlechte Einsatzquote für den SPNV zurückzuführen, wodurch in der Folge der SPNV weiter geschwächt wurde.

	<b>Jahr</b>	<b>Betrag in Mio. €</b>
	2008	28,85
	2009	28,00
	2010	24,88
	2011	24,50
	2012	24,02
	2013	24,50
	2014	23,06
	2015	22,15
	2016	22,15
	Summe	222,11
Planung	2017	21,71

Abbildung links:  
Übersicht der Regionalisierungsmittel, die nicht dem SPNV zu Gute gekommen sind, sondern stattdessen dem Ausbildungsverkehr im straßengebundenen Busverkehr. Grüne Werte: Ist-Zahlen der Haushaltspläne, schwarze Werte: Ansätze in den Haushaltsplänen.  
(Quelle: Finanzministerium M-V)

In der Folge dieser Finanzplanung wurden SPNV-Leistungen ausgedünnt (u.a. auf den Strecken Neustrelitz – Mirow, Waren – Malchow) oder teilweise ganz abbestellt (u.a. Parchim – Malchow, Rostock Hbf – Rostock Seehafen) bzw. dringend nötige Infrastrukturausbauten der Bahnstrecken im Land, auf denen insbesondere der SPNV fährt, noch immer nicht ausgebaut. Im Resultat zeigt der SPNV in Mecklenburg-Vorpommern erhebliche Defizite, die auf einer Vielzahl von Bahnlinien eine stärkere Nutzung des SPNV verhindern oder verhindert haben. Ein wesentlicher Grund für eine zu

geringe Nutzung einiger SPNV-Leistungen stellt nicht die immer wieder von der Landesregierung argumentierte geringe Einwohnerdichte dar, sondern die auf vielen Bahnverbindungen zu geringe Reisegeschwindigkeit. Die einzige seit 2002 beschleunigte SPNV-Achse stellt die Relation Stralsund – Rostock – Schwerin (-Hamburg) dar. Zwischen Schwerin und Stralsund erreicht der SPNV auf 159 km eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 74,53 km/h, bzw. auf den Teilstrecken Schwerin – Rostock 84,19 km/h und Stralsund – Rostock von 78,55 km/h. Dort ist auch die Fahrgastnachfrage vom Jahr 2004 zu 2010 um 15% und mehr gestiegen, weil dieses SPNV-Angebot von der Reisegeschwindigkeit auch eine attraktive Alternative zum parallelen Straßenverkehr per PKW darstellt.

Auf anderen Relationen dagegen ist die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit bei unter 70 km/h zu gering, um im SPNV eine ausreichende Alternative zum PKW darzustellen wie die folgende Übersicht aufzeigt:

<b>SPNV-Verbindung:</b>	<b>Streckenlänge</b>	<b>Reisegeschwindigkeit heute</b>	<b>Reisezeit heute</b>
Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk	153,5 km	57,92 km/h	159 min
Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz	124,1 km	63,1 km/h	118 min
Rostock – Anklam	137,5 km	67,07 km/h	123 min

Die Gründe liegen in der fehlenden Optimierung des Integralen Taktfahrplanes (ITF) mangels ausreichendem Ausbau der Bahnstrecken im Land und viel zu langen Standzeiten. Bereits im ersten ÖPNV-Landesplan 1997 bis 2002 wurden die Strecken Bützow – Pasewalk und Stralsund – Neustrelitz als prioritär für einen Ausbau eingestuft, um eine künftige landesweite ITF-Optimierung für eine langfristige Erhöhung der Fahrgastnachfrage sicherzustellen. Bestätigt wurde dies nochmals durch ein vom Land in Auftrag gegebenes Gutachten zur Optimierung des ITF bei Intraplan München und SMA und Partner Zürich in 2001. Demnach war für dem Gutachten zu Grunde liegende Zielkonzept 2007 eine deutliche Erhöhung der Reisegeschwindigkeit vorgesehen, wie hier dargestellt:

<b>SPNV-Verbindung / Abschnitt:</b>	<b>Streckenlänge</b>	<b>Reisegeschwindigkeit optimiert</b>	<b>Reisezeit optimiert</b>
Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk	153,5 km	75,49 km/h	122 min
Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz	124,1 km	88,64 km/h	84 min
Rostock – Anklam	137,5 km	80,88 km/h	102 min

Im Ergebnis wäre eine deutliche Nachfragesteigerung zu erwarten gewesen, die sich bei Realisierung der angestrebten Reisezeiten bereits heute sehr positiv auf Nachfrage und Kosten im SPNV ausgewirkt hätten. Prognostiziert wurden u.a. folgende Nachfragesteigerungen:

<b>SPNV-Verbindung / Abschnitt:</b>	<b>Zunahme Fahrgastzahlen pro Tag</b>
Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk	200 bis 450
Stralsund – Neubrandenburg – Neustrelitz	250 bis 400

Auch die Strecke Stralsund – Anklam – Pasewalk hätte mit Umsetzung der Optimierung des ITF eine Zunahme erreichen können, die zwischen 550 bis 800 Fahrgästen pro Tag prognostiziert wurde. Voraussetzung wäre der Annahme jedoch ein Stunden-Takt aus einem jeweils 2-stündlichen Regionalverkehr sowie einem 2-stündlichen Fernverkehr, der durch den Rückzug des Fernverkehrs heute nicht existent ist. Zu letzterem ist eine Ursache auch die ausgebliebene Umsetzung des Zielkonzeptes 2007. Fern- und Regionalverkehr waren nicht aufeinander abgestimmt, so dass die Nachfrage im Fernverkehr zu gering war, um diesen ohne Zuschüsse eigenwirtschaftlich in vollem Umfang einer 2-stündlichen Linie weiter zu betreiben.

**Welche Konsequenzen ergeben sich aus den derzeit nicht erfolgten Streckenausbauten und welche Strecken betrifft es prioritär?**

Derzeit ergeben sich aus den fehlenden beschleunigten Streckenausbauten mit zu geringen Streckenleitgeschwindigkeiten und der damit fehlenden Optimierung des ITF sowie in M-V folgende Defizite:

- Zu geringe Reisegeschwindigkeiten auf den Ost-West- bzw. Nord-Süd-Achsen :
  - ➔ Achse Rostock – Greifswald – Anklam (-Pasewalk): negative Nebenwirkung u.a. 20 Minuten Übergangszeit in Stralsund
  - ➔ Achse Lübeck – Bützow – Neubrandenburg – Pasewalk: negative Nebenwirkung u.a. 20 Minuten Standzeit in Güstrow ; sowie Relation Rostock – Schwaan – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk: negative Nebenwirkung u.a. 20 Minuten Übergangszeit in Güstrow zwischen S-Bahn und RE-Linie 4
  - ➔ Achse Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund
  
- Längere Fahrzeiten auf RE1-Linie Rostock – Schwerin – Hamburg von durchschnittlich 15 Minuten aufgrund veränderter Fahrlagen des Fernverkehrs Berlin – Hamburg und Verschiebung des RE2-Fahrlage Wismar – Berlin um einige Minuten; damit verbunden auch:
  - ➔ Keine Korrespondenz-Anschlüsse von RE1 auf RE2/RB17 sowie in umgekehrter Richtung seit Dez. 2015 in Schwerin → Fahrzeitverlängerung von 1 Stunde im Regionalverkehr
  - ➔ Keine Anschlüsse in Bad Kleinen mehr zwischen RE4 und RE2 seit Dez. 2015 → Fahrzeitverlängerung von 1 Stunde
  
- DB-Fernverkehr (SPFV) auf den Achsen Stralsund – Rostock – Schwerin – Hamburg und Stralsund – Prenzlau – Berlin ist nicht vernünftig mit dem Regionalverkehr verknüpft. U.a. in den Knoten Stralsund, Bützow, Pasewalk und Bad Kleinen zu lange Übergangszeiten vom/zum Regionalverkehr.

Im Gesamtergebnis führen diese Defizite dazu, dass M-V bundesweit den höchsten Preis pro Zug-km im SPNV zahlt, weil zu viele potentielle Fahrgäste nicht für das Gesamtnetz von SPNV und SPFV als Nutzer gewonnen werden können. Der Preis liegt Expertenangaben zu Folge bei 10,88 EUR. Ein attraktiveres Angebot könne den Preis durch eine höhere Nachfrage senken. Eine Senkung des Zug-km-Preises von 0,50 EUR bis 1,00 EUR könne die Ausgaben schon um 8,5 bis 17 Mio. EUR pro Jahr senken. Letztlich könne dadurch das SPNV-Angebot auch wieder deutlich ausgeweitet werden.

**Welche Infrastrukturanforderungen sind erforderlich die dargestellten Defizite abzubauen?**

- Schwerin – Rostock: Systemfahrzeit 1 Stunde → Bedingung derzeit erfüllt: **ja**
  - Neubrandenburg – Neustrelitz : Systemfahrzeit 30 Minuten → Bedingung derzeit erfüllt: **ja**
  - Neubrandenburg – Stralsund: Systemfahrzeit 1 Stunde → Bedingung derzeit erfüllt: **nein**
  - Pasewalk – Neubrandenburg: Systemfahrzeit 40 Minuten → Bedingung derzeit erfüllt: **ja**
  - Güstrow – Neubrandenburg: Systemfahrzeit 1 Stunde → Bedingung derzeit erfüllt: **nein**
  - Züssow – Stralsund: Systemfahrzeit 30 Minuten → Bedingung derzeit erfüllt: **nein**
  - Stralsund – Rostock: Systemfahrzeit 1 Stunde → Bedingung derzeit erfüllt: **ja**
- (alle Anforderungen im Grundsatz gemäß Gutachten ITF M- V 2001, Konzept 2007)

**Daraus ergeben sich folgende notwendige beschleunigte Infrastrukturausbauten:**

Maßnahme	Kosten
Anhebung Streckenleitgeschwindigkeit Neustrelitz - Neubrandenburg – Stralsund auf mind. 120km/h, teilweise bis 140 km/h – 160km/h und Einrichtung der Zugkreuzungen von Sternfeld + Grimmen nach Demmin, alternierende Halte der kleineren Stationen	<b>50 – 60 Mio. EUR</b>
Anhebung Streckenleitgeschwindigkeit Neubrandenburg – Lalendorf (-Güstrow – Bützow) auf 120 km/h und Einrichtung der Zugkreuzungen von Stravenhagen + Teterow nach Malchin + Priemerburg	<b>20 – 30 Mio. EUR</b>
Anhebung Streckenleitgeschwindigkeit Stralsund – Züssow auf 160km/h	<b>25 – 40 Mio. EUR</b>

Wichtig ist, dass mit einem optimierten ITF auch weiterhin z.B. auf der RE-Linie Lübeck – Bad Kleinen – Bützow – Güstrow – Neubrandenburg – Pasewalk – Stettin alle Anschlüsse in den wichtigen Nachfragerichtungen weiterhin hergestellt werden können. Es ändern sich lediglich die Bedienzeiten in den Knoten, mit Verringerung der Umsteige- und Standzeiten. Gleiches gilt für die Strecken Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund und Pasewalk – Stralsund. Die vorgegeben Knotenzeiten des VBB in Wittenberge, Angermünde und Neustrelitz blieben unverändert. Der Grundsatz einer landesweiten Optimierung des ITF ergäbe sich im wesentlichen aus einer Verschiebung der Fahrplanzeiten auf der Achse Rügen – Stralsund – Rostock – Schwerin – Hamburg um ca. +/- 30 Minuten, bei der die neuen Fahrplanzeiten der auszubauenden Strecken optimal aufeinander zugeschnitten sind. Der SPNV auf den Achsen Stralsund – Rostock – Hamburg und Stralsund – Pasewalk – Berlin kann durch Anpassung um wenige Minuten dann mit dem SPNV wieder einen reinen Stundentakt bilden.

**Mit der Optimierung des ITF ergeben sich u.a. folgende positive Auswirkungen für das SPNV-Gesamtnetz:**

- ✓ Verringerung von Fahrzeugumläufen auf RE-Linie Lübeck – Bützow – Pasewalk – Stettin/Jeckermünde
- ✓ Reduzierung des Personalaufwandes aufgrund reduzierter Fahrzeugumläufe  
→ Voraussetzung für Senkung der Betriebsausgaben für nächste Ausschreibung
- ✓ perspektivisch Reduzierung der Gesamtfahrzeit auf RE-Linie Lübeck – Stettin um 1 Stunde bei Beschleunigung Bad Kleinen – Lübeck im Rahmen der Fehmarnbelthinterlandanbindung
- ✓ landesweit Verbesserung des Standortfaktors „Attraktive Anbindung an die Metropolregionen Berlin und Hamburg/Lübeck mit öffentlichem Personenverkehr“ - Wichtig für Ansiedlung neuer Unternehmen und Ausweitung bestehender Betriebe in M-V

**Für ein attraktives SPNV-Gesamtnetz müssen weitere ergänzende Maßnahmen als sinnvoll betrachtet werden:**

Maßnahme	Kosten
Beibehaltung Streckenbetrieb Neustrelitz – Mirow	mind. 0,3 Mio. EUR pro Jahr
Wiederaufnahme SPNV Parchim – Malchow	ca. 0,8 bis 1,0 Mio. EUR pro Jahr
Abbau LA-Stellen Parchim – Malchow – Waren, Erhöhung V.-max auf mind. 80km/h und damit Senkung der Systemfahrzeit von ehem. 84 min auf max. 65 bis 70 min zur Einbindung in einen landesweiten optimierten ITF	Einmalig ca. 5 Mio. EUR
Lückenschluss Rehna - Schönberg	max. 20 Mio. EUR
Darßbahnwiedereinführung Barth – Prerow	20 bis 30 Mio. EUR
5. Bahnsteiggleis in Güstrow	0,5 bis 1,0 Mio. EUR
Südanbindung der Insel für PV und GV mit Gleisdreieck in Anklam/Ducherow (PV über Anklam, dort Flügel)	120 Mio. EUR (Hauptfinanzierung durch EU möglich)
Ausbau UBB zur Beschleunigung und Einrichten von RE-Verkehren auf das Festland (für die Inselbevölkerung)	10 bis 20 Mio. EUR
S-Bahn-Wiedereinführung Rostock Hbf – Rostock Fährterminal (Seehafen)	Investition noch zu ermitteln
2 Gleisigkeit oder längere 2.-Gleisabschnitte: Bad Kleinen - Wismar und Wismar - Rostock	Investition noch zu ermitteln

Da in den neuen Bundesverkehrswegeplan keine für den Schienenpersonenverkehr bedeutsame Strecke aus den angemeldeten Projekten aufgenommen wurde, müssen nun seitens des Landes M-V eigene Schienenwegeausbauplanungen mit den vom Bund zur Verfügung gestellten Finanzmitteln auf den Weg gebracht werden. Primär geht es bei allen nötigen Ausbauplanungen um Verbesserungen für den SPNV, weshalb die Verwendung von Regionalisierungsmitteln im Zeitraum bis 2031 gerechtfertigt ist. Setzt man jährlich 21,17 Mio. EUR an, die bereits in 2017 für den Ausbildungsverkehr geplant sind, stattdessen aber künftig für Schieneninfrastruktur Verwendung finden können, so stünden bis 2031 insgesamt 325,65 Mio. EUR zur Verfügung, mit denen die vorhandenen Defizite komplett abgebaut werden können.