

Steig ein. Mach mit!



Südbahn Saisonverkehr 2017

Ein Rückblick mit Daten und Fakten
und Szenarien für die Zukunft
der Südbahn.

 **Fahrgastverband
PRO BAHN**

Landesverband Mecklenburg-Vorpommern

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines.....	3
1.1. Hintergrund des Projektes.....	3
1.2. Ziele des Projektes.....	4
2. Finanzielle Kosten und Einnahmen.....	4
3. Konzeptionelle Umsetzung.....	6
4. Reaktionen und Meinungen der Fahrgäste.....	7
5. Nachfrageverteilung an den einzelnen Fahrtagen.....	8
6. Zusammenarbeit mit Tourismus und Kommunen.....	9
6.1 Örtliche Tourismusinformationen.....	9
6.2 Städte und Gemeinden.....	10
7. Abgeleitete Handlungsempfehlungen an Entscheidungsträger.....	11

Autoren

Marcel Drews, Clemens Russell
PRO BAHN Landesverband M-V e.V.
<http://www.probahn-mv.de>

Bildnachweise
Titelseite: Monika Göpper
Seiten 6, 8, 9: Marcel Drews

Grafik der Titelseite:
Marcel Drews

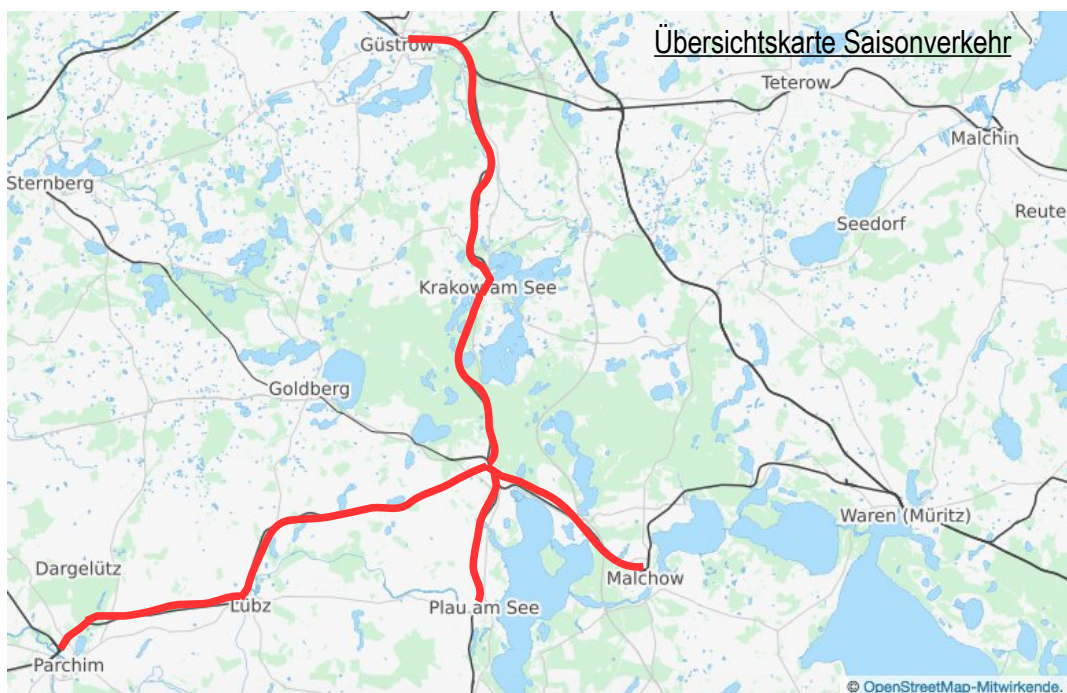
1. Allgemeines

1.1. Hintergrund des Projektes

Nachdem im Jahr 2015 auf der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Malchow und Parchim kein Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mehr angeboten wurde, erreichten uns als Verein vermehrt Anfragen, wie entstandene Hemmnisse bei Touristen bzgl. einer einfacheren Anreise mit Fahrrad sowie attraktiveren Fahrzeiten im öffentlichen Personenverkehr realisiert werden könnten. Gleiches galt auch für die Bahnstrecke Plau am See – Güstrow, auf der jedoch schon seit September 2000 der SPNV abbestellt ist. Viele Fahrgäste und Touristen sahen sich als Verbraucher einem unzureichenden Mobilitätsangebot ausgesetzt. Die Situation stellte sich nach Erlebnissen betroffener Fahrgäste u.a. wie folgt dar:

Die SPNV-Fahrzeuge der Ostdeutschen Eisenbahn (ODEG) können für eine Anreise aus Richtung Hamburg von Hagenow bis Parchim problemlos bspw. 12 Fahrräder und mehr pro Fahrt mitnehmen. Die nötige Weiterfahrt bis Lübz, Plau am See, Karow oder Malchow mit dem Bus gestaltet sich oft als nicht realisierbar, da zu wenig Stellplätze vorhanden sind bzw. Kinderwagen der Vorrang eingeräumt wird. Ähnlich sah es aus Richtung Berlin oder Waren (Müritz) aus, für Radtouristen, die mit der DB Regio bis Malchow gekommen sind und nun für Ihre geplante Radtour nach Karow oder Lübz weiterfahren wollen.

Denn das Gebiet umfasst einen Großteil der Mecklenburgischen Seenplatte und zählt damit zu einem der beliebtesten Ausflugsziele Deutschlands, insbesondere auch bei Wochenendausflüglern aus den benachbarten Metropolregionen Berlin und Hamburg.



Die Bürgerinitiative „Pro Schiene“ in Lübz und Malchow erreichten von Bürgern und Touristen gleiche Anfragen zu Mobilitätsproblemen in dem betroffenen Gebiet seit dem Ende des SPNV auf der Strecke Malchow – Parchim. Es gab Überlegungen, wie man bspw. mit einem Sommergeverkehr zumindest teilweise wieder im Rahmen eines nachfrageorientiertem Bahnangebotes an den Wochenenden die Situation abmildern könnte. Jedoch konnte die Bürgerinitiative nicht die nötigen Finanzen aufbringen.

Währenddessen hatte sich der Fahrgastverband PRO BAHN, Landesverband Mecklenburg-Vorpommern, dazu Gedanken gemacht und selbst die Anforderungen an einen solchen Sommerverkehr geprüft. Es wurden im Jahr 2016 Angebote bei der ODEG und der Hanseatischen Eisenbahn GmbH (Hans) eingeholt und damit eine erste grobe Übersicht der nötigen Gesamtkosten kalkuliert. Durch die bundesweite Organisation über den PRO BAHN-Bundesverband mit insgesamt rund 4000 Mitgliedern aller PRO BAHN-Landesverbände standen als Basis rund 50% der Finanzmittel als Eigenmittel bereits zur Verfügung. Die restliche Summe sollte durch Fördermittel verschiedener Bundesförderprogramme bzw. Spenden und Zuwendungen aufgebracht werden. Aufgrund der anerkannten Gemeinnützigkeit lagen dafür die erforderlichen Voraussetzungen vor und das Projekt konnte initiiert werden.

Im Januar 2017 wurde auf dem 1. Südbahngipfel im Plau am See, organisiert durch die Bürgerinitiative, die beabsichtigte Umsetzung eines Sommerverkehrs an ausgewählten Wochenendtagen mit touristischen Höhepunkten verkündet. Am Südbahngipfel nahmen u.a. viele Bürgermeister der anliegenden Städte und Gemeinden entlang der Südbahn, der Landkreise Mecklenburgische Seenplatte und Ludwigslust-Parchim als auch Vertreter der örtlichen Tourismusbüros und Landtagsabgeordnete teil. Das angestrebte PRO BAHN-Projekt wurde positiv als ein erster Schritt für eine mögliche Rückkehr von SPNV-Angeboten auf der Südbahn aufgenommen. Entsprechend wurden nun verstärkt die nötigen Schritte für eine Umsetzung realisiert.

1.2. Ziele des Projektes

Ziel des Projektes war ein kleiner Sommerverkehr im Rahmen einer Erprobung, um genauere Erkenntnisse zu Verbraucherinteressen zu erlangen, die für eine spätere mögliche Wiedereinführung von SPNV-Angeboten von großer Bedeutung wären. Schließlich gibt es den eindeutigen Wunsch der Bevölkerung, die Südbahn zwischen Parchim und Malchow zurückzubekommen. Denn im Jahr 2016 waren mehr als 15.000 Unterschriften für eine Volksinitiative zusammen gekommen, um eine durchgehende Südbahn Hagenow – Neustrelitz wiederherzustellen. Aufgrund von wenigen Formfehlern konnten jedoch nicht alle Unterschriften bei der Prüfung anerkannt werden, so dass die Zahl von mindestens 15.000 Unterschriften zur Durchführung einer Volksinitiative nur knapp verfehlt wurde.

Das Ziel weiterer möglicher Sommerverkehre in den Folgejahren 2018 und 2019 im Rahmen einer anderen Organisation als durch den PRO BAHN-Landesverband sollten ebenso im Fokus stehen. Schließlich bedarf es einer juristischen Person als Vertragspartner der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ggf. weiterer Partner wie bspw. im touristischen Bereich.

Zunächst waren für die Projektumsetzung im Probeverkehr 2017 folgende Aspekte maßgeblich:

1. Überregionale Anbindung an die Region für Gäste von außerhalb der Region; insbesondere aus der Metropolregion Hamburg (gesetzt durch die Taktknotenzeiten der Züge im Bahnhof Parchim).
2. Anbindung an attraktive Veranstaltungen in der Region; Fahrziele orientiert an Veranstaltungsorte.
3. Schnelle Verbindungen zu den Orten mit den Veranstaltungen, teils auch Verknüpfung der Orte in Region untereinander.

2. Finanzielle Kosten und Einnahmen

Die Kosten des Projektes wurden aus Eigenmitteln des PRO BAHN-Verbandes sowie Spenden und finanzieller Zuwendungen betroffener Kommunen gedeckt. Angedachte Finanzmittel aus Bundesfördermitteln standen nicht zur Verfügung, da u.a. Fördermittel des nationalen Radverkehrsplanes für 2017 ausgeschöpft waren. Alternative Fördermittel aus dem Bundesprojekt „Verbraucherschutz in Recht und Wirtschaft“ wurden

leider nicht bewilligt, da nach Ansicht des zuständigen Bundesministeriums das Projekt keine überregionale Bedeutung hat, obwohl mehr als 50% der Übernachtungsgäste in den Touristikorten Plau am See, Krakow am See und Malchow aus anderen Bundesländern als Mecklenburg-Vorpommern kommen, für die die Nutzung eines touristischen SPNV-Sommerverkehrs zur An- und Abreise bzw. der Mobilität in der Region von großer Bedeutung ist.

An dieser Stelle vielen Dank an alle Unterstützer! Dabei wurde mit den Zuwendungen der Städte Malchow und Parchim auch besonders deutlich, wie sehr der betroffenen Südbahn-Region die Wichtigkeit dieser Eisenbahnstrecke für die Verbraucherinteressen ihrer Bürger ist. Denn nicht jedes unterstützenswerte Anliegen kann aus den Finanzhaushalten der Kommunen finanziert werden.

Es stellten sich somit die Einnahmen zur Finanzierung des Projektes wie folgt dar:

Einnahmen aus Spendenaktion und Fahrbetrieb:

- | | |
|----------------------------------------------------------------|--------------|
| • von Privatpersonen (Spenden) und Fahrgästen (Fahrgelderlöse) | 6.064,20EUR* |
| • vom Verein der Bundestagsfraktion DIE LINKE e.V. | 1.000,00EUR |
| • Spende von Bündnis 90/Die Grünen – Bundestagsfraktion: | 500,00EUR |

Eigenmittel des PRO BAHN-Verbandes:

- | | |
|--------------------------------------------------------------|--------------|
| • Eigenmittel Landesverband und Zuschuss des Bundesverbandes | 11.525,00EUR |
|--------------------------------------------------------------|--------------|

Zuwendungen:

- | | |
|--------------------------|-------------|
| • der Inselstadt Malchow | 2.500,00EUR |
| • der Stadt Parchim | 1.500,00EUR |

* anteiliger Betrag aus Fahrgelderlösen vor Abzug der Mehrwertsteuer

Gesamteinnahmen	23.089,20EUR
-----------------	--------------

Bei den Ausgaben machten die anfallenden Kosten für den Fahrbetrieb der Eisenbahnverkehrsunternehmen ODEG und Hans den hauptsächlichen Anteil aus. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass nicht nur der Fahrbetrieb selbst bezahlt werden musste, sondern auch zusätzlich die nötige Erstellung der Beförderungs- und Tarifbedingungen durch ODEG und Hans.

Weitere Kosten betrafen Marketingmaßnahmen. Dazu zählen u.a. Druck und Erstellung von Infoflyern und Werbepostern, eine Webseite und Werbespots in Zügen des Regionalverkehrs der Deutschen Bahn. Hinzukommen noch Kosten für den Druck von Fahrkarten und Auslagenerstattungen der am Projekt aktiven PRO BAHN-Mitglieder.

Im Detail sieht dies dann wie folgt aus:

- | | |
|------------------------------------------------------------|--------------|
| • Leistungen von ODEG und Hans | 17.255,00EUR |
| • Marketingmaßnahmen | 2.267,44EUR |
| • Fahrkartendruck und Auslagenerstattung Vereinsmitglieder | 356,23EUR |

Gesamtausgaben	19.878,67EUR
----------------	--------------

In der Differenz von Einnahmen zu Ausgaben verbleibt damit noch ein Rest von etwas mehr als dreitausend Euro. Sinnvollerweise sollte dieser für Nachfolgeprojekte zur Stärkung des Verbraucherschutzes eingesetzt

werden. Denkbar wäre den Betrag als Zuschuss für einen PRO BAHN-Regionalverein zu verwenden, der ggf. Saisonverkehre in den Jahren 2018 und 2019 organisiert.

3. Konzeptionelle Umsetzung

Das Ursprungskonzept sah einen Zugbetrieb an vier Fahrtagen zu touristischen Höhepunkten im Gebiet der Mecklenburgischen Südbahn mit jeweils mindestens zwei Zugpaaren auf dem Abschnitten Parchim – Malchow, Güstrow – Plau am See und Güstrow – Malchow vor. In Karow sollten die Züge Parchim <> Malchow mit denen in/aus Richtung Güstrow und Plau am See einen Anschluss herstellen. Ebenso sollte in Güstrow, Parchim und Malchow ein Anschluss an die Züge in/aus Richtung Hagenow, Rostock und Waren (Müritz) hergestellt werden. Entsprechend dazu wurden die Zugleistungen bei ODEG und Hans im Frühjahr 2017 bestellt. Die Personaldisposition beim Infrastrukturbetreiber RegioInfra Nord-Ost, der die Strecke betreibt, erforderte jedoch kurzfristig ein anderes Konzept. Urlaub, Krankheit und kurzfristig zusätzliche Zugleistungen sind hierbei die wesentlichen Gründe. Unabhängig davon blieb es jedoch bei den vier Fahrtagen.

Die vier Fahrtage orientierten sich an diesen herausragenden Events und Veranstaltungen in der Region:

- Samstag, 08. Juli: Oldtimer- und Traktorentreffen in Quetzin, Volksfest in Inselstadt Malchow
- Samstag, 15. Juli: Plauer Badewannenrallye
- Sonntag, 23. Juli: Plauer Ritterspiele, Hoffest Agroneum Alt Schwerin, Kunstschau Stadthalle Parchim
- Samstag, 05. August: 12. Internationales Dampftreffen Agroneum Alt Schwerin, Piratenfest Campingplatz Krakow am See, Inselfest Güstrow

So konnten für die Fahrtage am 08. Juli, am 15. Juli und am 23. Juli zwei Zugpaare Parchim - Malchow realisiert werden, die auf den Anschluss in Parchim von und nach Ludwigslust und von und nach Schwerin ausgerichtet sind und von denen ein Zugpaar über Plau am See verkehrt. Für den Fahrtag am 05. August hingegen konnten zwei Zugpaare Parchim - Karow und zwei Zugpaare Güstrow - Plau am See realisiert werden, die an diesem Fahrtag durch insgesamt fünf dampfpflokbespannte Zugpaare Karow – Alt Schwerin – Malchow der Historischen Eisenbahn Westmecklenburg e.V. (HEW) ergänzt wurden.

Der Zugverkehr der ODEG wurde mit einem Regioshuttle durchgeführt. Bei der Hans kam ein Triebwagen der BR 504 zum Einsatz. Weiterhin wurde in den ODEG-Zügen eine gastronomische Versorgung mit Kaffee und Kuchen angeboten, die durch die Bürgerinitiative organisiert wurde.



Der aus Güstrow als RB 20988 angekommene Triebwagen der Hans am 05. August in Plau am See.



Radmitnahme einfach und bequem: Der Regioshuttle der ODEG am 23. Juli als RE 24129 nach Parchim im Haltepunkt Inselstadt Malchow.

Der Fahrpreis für die Strecke zwischen Parchim und Malchow betrug 5 Euro. Kürzere Strecken waren entsprechend der Entfernung günstiger. Für Hin- und Rückfahrkarten gab es eine Ermäßigung von 20 Prozent. Für Kinder bis 6 Jahren war die Fahrt kostenlos. Für Kinder von 6 bis 14 Jahren kostete die Fahrt die Hälfte. Der gesamte Fahrscheinverkauf in den Zügen wurde durch PRO BAHN-Mitglieder durchgeführt.

Für die fünf dampflokbetriebenen Zugpaare Karow – Alt Schwerin – Inselstadt Malchow der Historischen Eisenbahn Westmecklenburg e.V. (HEW) galten dessen gesonderte Fahrpreise und Beförderungsbedingungen.

Der Saisonverkehr wurde sowohl in der Vorbereitungsphase, während der Durchführung als auch in der Nachbereitung aktiv von der Presse begleitet. Redakteure der Schweriner Volkszeitung, des Nordkurier, der Ostsee-Zeitung und des Norddeutschen Rundfunks berichteten sachlich und informativ zum Geschehen, womit viele Interessierte auf die Fahrten des Saisonverkehrs aufmerksam wurden.

Alle Fahrten des Saisonverkehrs waren auch in der elektronischen Fahrplanauskunft der Deutschen Bahn eingepflegt worden. Diese Informationsquelle stellt für Verbraucher ein schnelles und wichtiges Medium dar, um Aktivitäten in ihrer Mobilität zu planen, weshalb auch ein Teil der Fahrgäste frohen Gemütes den Weg in die Züge des Saisonverkehrs gefunden haben.

4. Reaktionen und Meinungen der Fahrgäste

Die Resonanz der Fahrgäste zum Südbahn-Saisonverkehr 2017 fand durchweg bei den Erwartungen als auch beim eigentlichen Fahrbetrieb ein positives Echo. Die Verbraucherinteressen konnten in vielerlei Hinsicht erfüllt werden. Befragungen der Fahrgäste ergaben u.a. folgendes Meinungsbild:

Mitfahrer waren Menschen, die u.a. die kürzeren Fahrzeiten der Bahn gegenüber dem Bus auf der Strecke Parchim – Malchow nutzten, um ein Besuch von Bekannten und Verwandten durchzuführen. Vormittags ging es von Parchim nach Malchow, am Nachmittag zurück. Ganz große Nachfrage gab es vor allem anlässlich des Malchower Volksfestes am 23. Juli. Die kürzeren Fahrzeiten der ODEG von Parchim und Lübz nach Malchow luden viele Bürger dabei ein mit der Bahn anzureisen. Zudem bietet die Bahn ruhigere und damit angenehmere Fahreigenschaften und mehr Beinfreiheit als im Bus.

Da jede Eisenbahnstrecke ihren besonderen Reiz ausstrahlt, kamen zum Saisonverkehr auch Eisenbahnfans extra aus Bayern angereist, wie von diesen Fahrgästen zu erfahren war.

Aber auch mobilitätseingeschränkte Menschen hatten durch die Vorzüge der Bahn die Gelegenheit genutzt, um die kulturellen und touristischen Angebote in der Region zu besuchen. Ganz problemlos nutzte deshalb bspw. ein Fahrgast im Rollstuhl den ersten Zug von Parchim nach Malchow am 08. Juli und ein älterer Fahrgast am 05. August mit einem Rollator von Karow nach Güstrow den Saisonverkehr. Die Fahrgäste hatten sich vorher extra nochmal erkundigt, ob der Zug tatsächlich fährt, anderenfalls hätten sie ihre Fahrt nicht angetreten.

Ein besonderes Interesse fand das Angebot bei Radtouristen. Mit den ODEG-Zügen aus Richtung Hagenow kamen mehrmals Gruppen mit 4 Personen in Parchim an, schwer bepackt mit Gepäck auf den Fahrrädern, dessen Ziel Plau am See war. Eine Radmitnahme im Bus sahen die Touristen deshalb als völlig ungeeignet an; insbesondere deshalb, weil sonst die Entfernung des schweren Gepäcks von den Rädern nötig gewesen wäre. Unverhofft stand jedoch ein Zug des Saisonverkehrs im Bahnhof Parchim bereit, in den sie dann freudestrahlend einstiegen. Andere Fahrgäste mit Fahrrad nutzten die Bahn, um eine Teilstrecke mit dem Zug zu fahren und per Fahrrad zurück, wie bspw. von Krakow am See nach Güstrow und zurück.

5. Nachfrageverteilung an den einzelnen Fahrtagen

An allen vier Fahrtagen gab es insgesamt eine positive Nachfrage. Der letzte Fahrtag, die letzte Chance für dieses Jahr, fand ein besonders hohes Interesse an Mitfahrern. Denn nur an diesem einem Tag wurde auch Güstrow und Krakow am See angefahren. Viele Interessenten nutzten die Gelegenheit, um von Plau am See einen Ausflug nach Güstrow zu machen. Und umgekehrt von Güstrow nach Plau am See. Jedoch war auch Karow aufgrund der an diesem Tag fahrenden Dampflozüge ein begehrtes Fahrziel.

Übersicht der Fahrgastzahlen

Fahrtag	Mitfahrer	davon in den Zügen Güstrow – Krakow am See – Karow – Plau am See	Fahrräder
08. Juli	106		
15. Juli	85		8
23. Juli	79		8
05. August	317	212	4
Gesamt	587		20

Es zeigt sich damit, dass die Bahnstrecke Güstrow – Karow eine wichtige Zubringerfunktion für die Mecklenburgische Südbahn ist und in jedem Fall mit mehr Fahrtagen in künftigen Saisonverkehren mit einbezogen werden sollte. Der Erfolg des Angebotes machte sich zudem wie folgt deutlich: Obwohl bei guter Stimmung und sehr dicht gedrängt, da schon lange alle Sitzplätze seit Güstrow besetzt waren, mussten wegen Überbelegung des Zuges bedauernswerter Weise einige Fahrgäste zurück bleiben. Zukünftige Verkehre bedeutet somit: Es sollten mehr Fahrten oder größere Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Nachfolgend eine Auswahl von Bildern zur Nachfrage von einigen Fahrten:



Gut besetzt fährt RE 24052 von Parchim nach Malchow.



Am Abend geht es mit RE 24178 von Malchow wieder nach Parchim zurück.



Voller Bahnsteig im Bahnhof Güstrow. RB 20988 nach Plau am See hat Einfahrt.



Einige Minuten später: Sitzplätze waren begehrt im Zug nach Plau am See. Und kaum noch Stehplätze vorhanden.



Ebenfalls fast kein Sitzplatz mehr zu bekommen im RE 20989 von Parchim nach Karow.



Prima eingebunden: ODEG mit Übergang vom Dampflokozug brachte gegenseitig gute Nachfrage.

6. Zusammenarbeit mit Tourismus und Kommunen

6.1. Örtliche Tourismusinformationen

Die Tourismusbüros in Malchow, Plau am See, Lübz und Parchim haben informiert, beraten und Fahrkarten verkauft. Es wurden Flyer ausgelegt und mit Plakaten auf den Saisonverkehr hingewiesen. Das Interesse war groß, sowohl von Einheimischen wie auch Urlaubern.

Andere Gäste sind direkt zum Bahnhof gegangen, um sich dort zum Zug zu erkundigen bzw. zu entscheiden, ob sie mitfahren. Der Zubringer aus Richtung Parchim und Lübz hat sehr gut funktioniert, wie die Tourismusinformation Plau am See in Erfahrung bringen konnte. Denn einige der Fahrgäste waren während des Aufenthaltes dort eingekehrt. Für die Veranstaltungen Badewannenrallye und der Ritterspiele in Plau am See ein sehr guter Service. Zum Ende August wurden eine erste Auswertung der Tourismusinformation Plau am See anhand der Anregungen der Gäste mit den Hotels für dieses Jahr vorgenommen.

Hierbei kam immer wieder das Thema öffentlicher Personennahverkehr zur Sprache, womit besonders der Wunsch nach einer funktionierenden Bahnanbindung zur Sprache kommt.

Es gilt also bei weiteren Saisonverkehren in den Jahren 2018 und 2019 die Mängel planerisch im Angebot abzubauen bzw. für ein gutes Nahverkehrsnetz mit regulärem Bahnanschluss an die Metropolregion Berlin und Hamburg zu sorgen.

Allgemein wurden seitens der örtlichen Tourismusbüros in Vorbereitung zum Saisonverkehr die in der Region relevanten terminlichen Höhepunkte der touristischen und kulturellen Veranstaltungen zugearbeitet. Entsprechend dieser Daten wurde sich dann auf die Fahrtage des Saisonverkehrs festgelegt.

Die Zusammenarbeit der Tourismusinformationen mit der Bürgerinitiative und PRO BAHN hat gezeigt, das Bewusstsein für gemeinsames Handeln geschaffen werden kann und transparente Kommunikation möglich ist, um Ziele, die alle gleichermaßen anstreben, realisieren zu können. Damit ergibt sich eine gute Basis weitere beteiligte Entscheidungsträger für einen zukünftigen Bahnverkehr auf der Südbahn zu gewinnen.

Bahnverkehr an 4 Tagen mit attraktiven Veranstaltungen

Mit dem Saisonverkehr 2017 sind die touristischen Attraktionen und Sehenswürdigkeiten unserer schönen Region wieder mit der Bahn erreichbar. Auch die überregionale Anbindung per Bahn von/zu Berlin, Hamburg, Rostock ist wieder hergestellt.

Für Radtouristen ist der Saisonverkehr ein Gewinn: Fahrräder können im Zug einfach und bequem mitgenommen werden.

Um das Programm attraktiv zu gestalten, orientieren wir uns mit den Fahrplänen an herausragenden Veranstaltungen und Events:

- **Samstag, 8.2.:** Ostlimer- und Taktorentreffen in Güstrow, Kalkstein in Malchow
- **Samstag, 16.2.:** Feuer Bachweissenhof
- **Sonntag 23.2.:** Plauer Ritterspiele, Hoffest Agrarium Alt Schwerin, Kunstschau Stadtpark Parthen
- **Samstag, 6.8.:** 12. Internationales Dampftreffen Agrarium Alt Schwerin, Pfaffenfest Campingplatz Krakow am See, Inselseerfest Güstrow

Also steigen Sie ein. Jede Fahrt ist ein Beitrag für eine langfristige Perspektive unserer Mecklenburgischen Südbahn!

Die Mecklenburgische Südbahn ist wichtig für die Infrastruktur und den Tourismus in der Region. Gegen den Widerstand eines breiten Bündnisses aus Anwohnern und Vertretern der anliegenden Gemeinden wurde ihr Betrieb eingestellt. Doch damit ist noch lange nicht Schluss. Der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN M-V ergribt in der Sommersaison 2017 jeweils an ausgewählten Tagen einen touristischen Bahnverkehr zwischen Parchim und Malchow sowie Plau am See/Malchow – Karow – Krakow am See und Güstrow, der sich an den Terminen attraktiver Veranstaltungen und Ausflugszielen in der Region orientiert. Unser Ziel: eine neue Perspektive für die Südbahn.

Wir laden Sie ein, mit der Bahn unsere schöne Region zu entdecken.

Steig ein. Mach mit!

Südbahn Saisonverkehr 2017

www.suedbahn-saisonverkehr.de

PRO BAHN
Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.
Mönch-Ostsee
Hülkenstraße 22, 17034 Neubrandenburg
Telefon: 0172-380 17 98
E-Mail: info@suedbahn-vorpommern.de

Wir bringen Sie zu den attraktivsten Zielen und Veranstaltungen in der Region.

Fahrgastverband PRO BAHN
Landesverband Mecklenburg-Vorpommern e.V.

Alles auf einen Blick: Der Flyer zum Saisonverkehr mit Infos zu Terminen, Fahrplan- und Tarifinfos.

6.2. Städte und Gemeinden

Für den Wiedereinsatz der Bahn sowie den Erhalt haben sich grundsätzlich alle Bürgermeister der Städte und Gemeinden entlang der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Parchim und Waren (Müritz) ausgesprochen. Mit dabei auch die Bürgermeister aus Plau am See und Krakow am See, denn die Strecke Plau am See – Karow – Krakow am See – Güstrow hat als Zubringerstrecke eine durchaus nicht zu vernachlässigende Bedeutung, wie sich in der Nachfrageanalyse zum Probeverkehr gezeigt hat.

In den Stadtvertretungen bzw. deren Ausschüssen in Parchim, Lübz, Malchow, Waren (Müritz) und Krakow am See wurde intensiv über eine finanzielle Zuwendung beraten. Letztlich konnte aufgrund der Haushaltslage dieser Kommunen nur aus Malchow und Parchim eine Zuwendung für den Südbahnverkehr realisiert werden.

Dennoch: Die ideelle Unterstützung der Städte und Gemeinden war enorm. Auf der eigens für den Saisonverkehr eingerichteten Webseite haben zahlreiche Bürgermeister den Probeverkehr mit einem speziellen Statement unterstützt.

Holger Klukas, Bürgermeister der Gemeinde Gallin-Kuppentin erklärt u.a.: „In unserer Gemeinde wird die Südbahn schmerzlich vermisst. Die überwiegend ältere Generation ist vor den Kopf gestoßen und findet sich nicht mehr zurecht. Mit dem „Rufbusbetrieb“ sind die meisten Bürger wegen der vielen Ausnahmen und verschiedenen Voraussetzungen überfordert und empfinden ihn als kein Ersatz. Bis heute gibt es in der Gemeinde keine aktuellen Fahrpläne, da bei der Verteilung die falsche Rufbuszone bei uns verteilt wurde. Der Zug muß wieder in Gallin halten. Alles andere wird als komplizierte „Lückenstopferei“ empfunden.“

Dirk Flörke, Bürgermeister der Stadt Parchim, sagt: „Von der Südbahn profitieren alle. Wir als Stadt unterstützen den Kampf um die Bahn vorbehaltlos. Das Streckennetz zwischen Parchim und Malchow zu bedienen, macht in unseren Augen absolut Sinn. Die Südbahn ist sowohl für Pendler als auch für Touristen ein wichtiges und vor allem bequemes Verkehrsmittel, um zur Arbeitsstätte bzw. in der Region als Urlauber von Ort zu Ort zu gelangen. Die „Abkoppelung“ zwischen beiden Städten von der Schiene, so wertvoll auch die

Alternativen sind, ist für uns der falsche Weg. Eine solch wichtige Verbindung im Süden des Landes in der Mitte zu kappen wird NICHT zur Entwicklung dieses Raumes führen, im Gegenteil, es hat einfach nur Nachteile.

Norbert Möller, Bürgermeister der Stadt Waren (Müritz), betont: „Es ist wichtig, die Südbahnstrecke attraktiv zu gestalten und ihr neues Leben einzuhauchen. Insbesondere der Erhalt der Strecke Malchow-Parchim ist von großem Wert. Die Weiterführung stellt eine entscheidende Grundlage für die Verbindung zentraler Orte, aber vielmehr auch für die Erschließung touristischer Ziele in dieser Region dar.“

Bei all den Statements zeigt sich ebenfalls: Die betroffenen Kommunen sind sich einig, gemeinsam an einem Strang zu ziehen. Damit existiert eine weitere Basis für die kommunikative Vernetzung, um den Verbraucherinteressen gerecht zu werden. Denn für eine erfolgreiche und dauerhafte Wiederinbetriebnahme des Bahnbetriebs auf der Südbahn zwischen Parchim und Waren (Müritz) werden sicher noch viele Entscheidungen anstehen, die die Kommunen positiv begleiten können.

7. Abgeleitete Handlungsempfehlungen an Entscheidungsträger

Aufgrund des Erfolges des Südbahn-Saisonverkehrs 2017 macht es Sinn, über Folgeverkehre nachzudenken, diese zu organisieren und umzusetzen. Finanziell geht es dabei nicht um Millionenbeträge. Ähnliche Verkehre werden bspw. in Sachsen-Anhalt und Sachsen auf der Bahnstrecke Lutherstadt Wittenberg – Bad Schmiedeberg – Bad Dübener Heide – Eilenburg mit Beträgen zwischen 200.000EUR und 300.000EUR pro Jahr zur Tourismusförderung realisiert, mit Förderung des Landes Sachsen-Anhalt und des SPNV-Aufgabenträgers in Sachsen.

Bzgl. künftiger Saisonverkehre auf der Mecklenburgischen Südbahn zwischen Parchim und Malchow mit Einbindung von Plau am See in den Jahren 2018 und 2019 bietet es sich daher an, dass die Landkreise Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte bzw. das Land Mecklenburg-Vorpommern die Organisation übernehmen. Hierbei könne ein Teil der Fahrten der Buslinie 77 Parchim – Plau am See – Malchow durch entsprechende Zugleistungen ersetzt werden. Fahrplantechnisch so, dass sich Bus und Bahn dabei ergänzen und Parallelfahrten vermeiden werden. Dies könne auch ein wichtiger Schritt dafür sein, ab dem Fahrplan im Dezember 2018 oder 2019 wieder ein reguläres Bahnangebot auf der Strecke Parchim – Malchow zu etablieren. Im optimalen Fall mit Durchbindung nach Waren (Müritz), denn der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte hat sich entschieden, den Bahnbetrieb Waren (Müritz) – Malchow mit finanzieller Unterstützung des Landes Mecklenburg-Vorpommern für 10 Jahre ab Dezember 2017 als Aufgabenträger fortzuführen und den Betrieb an die Hanseatische Eisenbahn zu vergeben.

Insofern passt es gut, dass sich der Landkreis Ludwigslust-Parchim Ende September bereits positioniert und sich für die Einrichtung von Arbeitsgremien ausgesprochen hat, welche die Voraussetzungen für eine Wiederbelebung prüfen und einen Saisonbetrieb 2018 vorbereiten sollen. Hierzu haben der Landkreis Ludwigslust-Parchim, vertreten durch den Landrat, und die Bürgerinitiative „Pro Schiene“, vertreten durch Clemens Russell, Gespräche über eine Wiederbelebung der im Dezember 2014 eingestellten Bahnstrecke „Südbahn“ von Parchim bis Malchow aufgenommen und eine Facharbeitsgruppe vereinbart. Die Facharbeitsgruppe mit Beteiligung der Landkreise Ludwigslust-Parchim und Mecklenburgische Seenplatte, der Bürgerinitiative, des Fahrgastverbandes PRO BAHN und des Landes sollen nun in einem ersten Schritt die technischen, finanziellen und rechtlichen Anforderungen an eine mögliche Wiederaufnahme des Betriebes der Südbahn aufarbeiten. Ziel ist zunächst, die Grundlagen für eine neuerliche Kreistagsbefassung mit dem Thema Südbahn zu erreichen. Parallel dazu streben die Gesprächspartner die Etablierung eines Arbeitskreises Südbahn an, in dem zusätzlich Fachleute, unter anderem aus den Bereichen Wirtschaftsförderung, Touristik und ÖPNV, einbezogen werden sollen. Aufgabe dieses erweiterten

Arbeitskreises ist in einem ersten Schritt die Vorbereitung des touristischen Saisonverkehrs im Jahr 2018 auf der Schiene zwischen Parchim und Malchow. Grundlage für den Arbeitskreis sind unter anderem Beratungsergebnisse aus der Facharbeitsgruppe.

Wichtig ist, dass alle relevanten Fragen angesprochen und hierfür möglichst eine Lösung gefunden wird. So würde bspw. der Abschluss eines dringend nötigen Trassensicherungsvertrages zwischen der RegioInfra Nord-Ost und dem Land Mecklenburg-Vorpommern dazu gehören.

Da auch die Bahnstrecke Karow – Krakow am See – Güstrow als Zubringerstrecke einbezogen werden soll, ist beabsichtigt einen dem PRO BAHN-Landesverband angeschlossenen Regionalverband als Förderverein zu gründen, der hierbei eine zusätzliche Unterstützung geben soll. Damit soll auch eine Zusammenarbeit und Einbeziehung mit dem Landkreis Rostock realisiert werden, in dessen Territorium der größte Streckenabschnitt dieser Bahnstrecke liegt.

Im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte können ab 2018 Übernachtungsgäste der Urlaubsorte Klink, Rechlin, Röbel/Müritz und Waren (Müritz), die im Besitz einer gültigen Kurkarte sind, den öffentlichen Busverkehr u.a. durch den Müritz-Nationalpark unentgeltlich nutzen.

Anreisen - bestenfalls mit der Bahn, ansonsten das Auto auf dem Hotelparkplatz stehen lassen und auf den Bus umsteigen, lautet das Motto. Mit der Gästekarte „Müritz rundum“ wird das möglich. Sie gilt als Freifahrtticket im Stadtverkehr Waren (Müritz), auf der die Orte Waren (Müritz), Klink, Röbel/ Müritz und Rechlin verbindenden Bus-Linie sowie im „Nationalpark-Bus“. Die Müritz, kann so im Takt umrundet werden. Die jeweiligen Bushaltestellen bieten einen direkten Übergang zum Rad- und Wanderwegnetz und zur Fahrgastschiffahrt der Nationalparkregion. Eine kostengünstige Fahrradmitnahme auf Bus und Schiff soll gewährleistet sein, so wird die individuelle Kombination von Bus-, Schiff-, Rad- bzw. Wandertouren hervorragend möglich. Rund 100 gewerbliche Beherbergungsbetriebe sowie unzählige Privatvermieter von Ferienhäusern/Ferienwohnungen der vier beteiligten Urlaubsorte drücken ihren Gästen bei der Ankunft mit der Kurkarte ein Freifahrtticket für Busse in die Hand. Das Fahrgeld wird zusammen mit der Kurabgabe erhoben und seitens der beteiligten Urlaubsorte pauschal an die Verkehrsgesellschaft abgeführt. Das Kommunalabgabengesetz macht dieses neue Angebot möglich. Das nachhaltige Ziel ist eine permanente Ausdehnung des Gültigkeitsbereiches des Freifahrttickets in weiteren Regionen der Mecklenburgischen Seenplatte.

Aus Verbrauchersicht ist es daher sehr sinnvoll, bei der Ausweitung auch ein mögliches zukünftiges Bahnangebot auf der Mecklenburgischen Südbahn mit den Zubringerbahnstrecken aus Plau am See und Krakow am See – Güstrow mit einzubeziehen. Damit könne auch der nötige finanzielle Zuschuss des Landes reduziert werden bzw. die Bahn- und Busangebote besonders attraktiv gestaltet werden.