

Stellungnahme zum Entwurf des Integrierten Landesverkehrsplanes Mecklenburg-Vorpommern (ILVP M-V)

Vorbemerkung:

Es würde unsererseits sehr begrüßt werden, diesen ILVP M-V nochmals einer weiteren öffentlichen Beteiligungsphase einzubeziehen, nachdem einzelne Kapitel überarbeitet und ergänzt wurden.

Zur Thematik Finanzen / Landeshaushaltsmittel:

Für den Strassenbau ist im Landesverkehrsplan angedacht auch allg. Haushaltsmittel zusätzlich zu dessen Finanzierung einzuplanen (Seite 96), während für den SPNV keine zusätzlichen allg. Haushaltsmittel angedacht sind. Im Rahmen der Gleichbehandlung aller Verkehrsträger könne deshalb nur der Grundsatz gelten: Entweder alle Verkehrsträger bekommen zusätzliche Landeshaushaltsmittel oder keiner. Hierzu ist eine Korrektur des Entwurfes des ILVP M-V erforderlich.

Die bisherige Praxis des Landes Ausbildungsverkehre aus Regionalisierungsmitteln zu finanzieren muss beendet werden. Der Finanzplan (Seite 132) zum Straßengebundenen ÖPNV ist zu überarbeiten und die veranschlagten 22,5 Mio. EUR jährlich sind durch allg. Landeshaushaltsmittel aufzubringen. Die dadurch entstehende Entlastung der Regionalisierungsmittel muss dem SPNV entsprechend der Regelung des Regionalisierungsmittelgesetzes zukommen. Denn die Regelung besagt, dass die Regionalisierungsmittel insbesondere für den SPNV zu verwenden sind. Damit können langfristig auch Abbestellungen und Ausdünnungen im SPNV vermieden werden. Dies ist dringend nötig, um Mecklenburg-Vorpommern bei den nächsten Verhandlungen zur Neuverteilung der Regionalisierungsmittel im nächsten Jahrzehnt vor weiteren einschneidenden Kürzungen zu bewahren. Weitere Kürzungen, wie im ILVP M-V angedeutet, würden zum Ende des nächsten Jahrzehntes dann auch Kürzungen auf den Hauptstrecken nach sich ziehen.

Ein Teil der 22,5 Mio. EUR jährlich dem SPNV neu zur Verfügung stehenden Finanzmittel sollten u.a. zur Wiederbestellung der Südbahn (Waren-) Parchim – Malchow (Durchbindung dann bis Schwerin, statt Hagenow) verwendet werden, sowie für gezielte Streckenausbauten im SPNV-Liniennetz. Unter Umständen könne damit auch eine Vervollständigung des Streckennetzes (u.a. Lückenschluss Rehna – Parchim (für direkte Regionalzüge Schwerin – Lübeck)) und eine Streckenerweiterung von Barth nach Prerow voran gebracht werden. Aus touristischer Sicht könnte auch eine Umwandlung der Strecke Meyenburg – Karow – Güstrow von Busersatzverkehr auf Schienenverkehr sinnvoll erscheinen.

Infrastrukturausbau / Effizienzsteigernde Maßnahmen:

Gemäß dem Denkansatz des ILVP „Kurze Reisezeiten sind ein entscheidendes Qualitätsmerkmal für einen attraktiven Schienenpersonenverkehr.“ (Seite 143) favorisieren wir gezielte maßvolle Infrastrukturmaßnahmen zur Verkürzung der Reisezeit und zur Erhöhung der Fahrgastnachfrage. Teilweise lasse sich auch der Fahrzeugeinsatz reduzieren. Dadurch könne auch eine Senkung der Zuschüsse durch höhere Fahrgeldeinnahmen erreicht werden. Verbunden müsse dabei eine Fortführung der ITF-Optimierung sein (Zielhorizont 2007, Seite 123), anstatt geplanter Beibehaltung des derzeitigen ITF-Konzeptes (Seite 149).

Der Zielhorizont 2007 sah dabei u.a. Reisezeitverkürzungen zwischen Neubrandenburg und Stralsund von rund 30 Minuten vor. Weitere Reisezeitverkürzungen wären auf den Relationen Neubrandenburg – Güstrow (mit Fahrgastzunahmen von 200 bis 400 pro Tag) und weiter in Richtung Bad Kleinen, Lübeck und Schwerin sowie auf

der Relation Rostock – Greifswald (-Usedom) möglich gewesen. Deshalb sollte für bestehende und geplante Taktknoten im ITF wie folgt hingearbeitet werden:

Bahnhof	Taktknoten zur Minute derzeit	Künftiges Angebotskonzept
Bad Kleinen	00 (Unvollständig)	15 / 45 (Richtungsknoten)
Rostock	00	30
Neustrelitz	00	00
Neubrandenburg	30	30
Stralsund	00 (Unvollständig)	30
Bergen auf Rügen	30	00
Güstrow	00	30, (RE5 15 / 45 oder 00), S-Bahn 30 / 00

Weitere Maßnahmen:

- Steigerung des Fahrgastaufkommens durch Maßnahmen auf Strecken, auf denen die Schiene ihre Vorteile ausspielen kann, um höhere Kostendeckungsgrade zu erreichen. Beispiel: Stundentakt Hamburg – Schwerin – Rostock mit Fahrzeiten unter 2 Stunden. Hier könne durch die anstehende Ausschreibung des Ostseeküstennetzes gezielt daraufhin gearbeitet werden.
- Vermeidung von Parallelverkehren von Bus und Bahn (Seite 152). Diesen Grundsatz begrüßen wir ausdrücklich. Parallele Busverkehre zur Bahn sollten seitens der Landkreise in enger Abstimmung mit dem Land zu Zubringerverkehren zu den Bahnhöfen weiterentwickelt werden.
- Aufbau von Landesbuslinien kann positiv gesehen werden, wo es keine SPNV-Strecken gibt. Teilweise könne zur Realisierung auch eine Option sein, 2 bestehende regionale Buslinien der Landkreise miteinander zu verknüpfen und ggf. teilweise, sofern nötig, einen zügigeren Linienlauf zu geben.
- Rufbusse / Linientaxis: Als Zubringer zu den SPNV-Linien bzw. Regionalen- und Landesbuslinien eine sinnvolle Maßnahme. Dadurch könne die Fläche besser mit ÖPNV-Angeboten versorgt werden. Land und Landkreise müssen darauf hinarbeiten, dass auch nach 18Uhr an möglichst an 7 Tagen der Woche entsprechende Angebote nutzbar sind. Für anrufpflichtige Verkehre sollte landesweit eine Anmeldezeit von max. 2 Stunden vor der planmäßigen Abfahrt des Angebotes gelten. Das (Linien-)Taxi als Zubringer zu zentralen Ein- und Ausstiegorten (Bahnhof u/o ZOB) könnte in der ÖPNV-Planung größere Bedeutung erlangen. Die einzelnen Fahrten sollten wie der (Bus-)Linienbetrieb eine angemessene Subvention erfahren.
- Überprüfung von (kurzen) SPNV-Strecken, bei denen sich ein Ticketverkauf in den Zügen nicht rentiert und eine kostenlose Mitfahrt günstiger wäre. Dies könne dann auch zu einer höheren Nachfrage auf dem betroffenen Streckenabschnitt führen und auch die weiterführenden kostenpflichtigen Bus-/ Bahnangebote nachfragemäßig stärken. Volkswirtschaftlich führt dies auch zu einem niedrigeren Zuschuss pro Fahrgast.
- Stärkere Abstimmung und Einbeziehung des Fernverkehrsangebotes in das zu optimierende ITF-Konzept des SPNV.
- Die Einführung von Spätverbindungen im SPNV wird begrüßt. Dadurch können viele Fahrgäste auch Abendveranstaltungen in den Metropolen Berlin und Hamburg bzw. den Oberzentren im Land besuchen, ohne auf den PKW zurück greifen zu müssen.
- (Wieder)Anbindung der Fährhäfen Rostock und Sassnitz-Mukran in das SPNV-Netz des Landes zur besseren Erreichbarkeit mit Skandinavien.
- Die Überlegung einen landesweiten ÖPNV-Tarif für Bahn und Bus einzuführen wird begrüßt. In den Randgebieten zum Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und zum Hamburger Verkehrsverbund (HVV) sollten „Überlappungstarife“ gelten. D.h. von/nach bestimmten Orten in MV sollten VBB- bzw. HVV-Fahrkarten erwerbbar sein. Vor einigen Jahren gab es bereits VBB-Fahrkarten, die u.a. nach/von Pasewalk, Neustrelitz, Neubrandenburg und Grabow erworben und genutzt werden konnten.
- Fortführung des Schienenverkehrs Neustrelitz – Mirow. (Fahrgastzahlen steigen, während die Betriebskosten gesenkt werden konnten.)

SPNV-Vergabekonzept:

Das neu zu erstellende Vergabekonzept und damit auch der ILVP M-V sollte auch einen Aufbau und den Einsatz eines landeseigenen Fahrzeugpools für künftige Ausschreibungen berücksichtigen, sowie weitere Möglichkeiten der Fahrzeugfinanzierungen beinhalten. Im weiteren zählt dazu auch die Fahrzeugweiterverwendung als auch die Möglichkeit der Zulassung von Gebrauchtfahrzeugen bei künftigen SPNV-Vergaben.

Erfahrungen zu Fahrzeugpools aus anderen Bundesländern, wie z.B. Niedersachsen, zeigen, dass damit langfristig SPNV-Gelder eingespart werden können.

Mögliche weitere Effizienzsteigerungen (Einsparung von Betriebskosten) könnte ggf. durch eine variabelere Zusammenstellung der Zügeinheiten (Wagen pro Zug) entsprechend der Fahrgastnachfrage erreicht werden. D.h. Züge, die sich stärken und schwächen lassen. Z.B. die starre fünf-Wagen-Einheit des RE1-DoSto eignet sich derzeit eher gar nicht für diese Flexibilität. Alternativ könnte ein zukünftiger RE1 (sofern Fahrzeugneubeschaffung geplant) aus 2 Dosto-Triebzügen bestehen (ein 3- und ein 2-Teiler zu den Spitzenzeiten, in den Abendstunden mit geringer Nachfrage nur ein 2-Teiler).

Radverkehr:

Wie im Entwurf des ILVP M-V dargestellt, kann das E-Bike oder Fahrrad durchaus in den ersten oder letzten Kilometern einer Reisekette mit Bus und Bahn die Mobilität in der Fläche herstellen. Mit einer weiteren Ausstattung von Rad-Abstellmöglichkeiten an Bus- und Bahn-Stationen können sicherlich auch mehr Menschen für diese Mobilitätsform gewonnen werden. Jedoch ist das Fahrrad ein „Gut-Wetter-Fahrzeug“, im Winter oder bei Schlechtwetter wird es häufig aktiv gemieden. Wie wird das Mobilitätsbedürfnis in diesen Fällen bedient? Hierzu muss der künftige ILVP M-V auch eine Antwort zu geben.

Im Weiteren ist zu bedenken: Nicht alle Reisenden können auf Grund ihres Alters und ihrer Physis aber auch Ihres Gepäcks auf ein Fahrrad zurückgreifen. Der starke Bezug auf das Fahrrad im Entwurf des ILVP M-V lässt stark vermuten, dass sich Land sich im ÖPV aus der Fläche verabschieden will. Wie soll die Alternative für Menschen aussehen, die aus verschiedensten Gründen nicht Fahrrad fahren können?

Mobilität mit alternativen Kraftstoffen:

Elektromobilität auf der Schiene gibt es seit 100 Jahren. Sie ist eine ausgereifte und auch in Verbindung mit dem Windstrom eine wirklich ökologische Technologie, die nur auf 50% der Trassen in M-V Anwendung findet. In der Perspektive könne daher im ILVP M-V auch Berücksichtigung finden, weitere Strecken im Land zu elektrifizieren. Zur Steigerung der Attraktivität, Güter von der Straße auf die Schiene zu verlagern, könne hierzu u.a. die Strecke Ländorf – Neubrandenburg – Pasewalk – Stettin für durchgehende Güterzüge Hamburg/Lübeck – Polen zählen. Ggf. könne davon dann auch der Personenverkehr profitieren, wie z.B. mit direkten Fernzügen Hamburg – Stettin.